

GRADISOV VESTNIK

GLASILO KOLEKTIVA PODJETJA »GRADIS«

Na mnoga leta!



25. maja je predsednik republike Josip Broz — Tito praznoval svoj osemindeseti rojstni dan. V imenu 18 milijonov Jugoslovancev so mu sporočili najlepše želje in čestitke predstavniki delovnih kolektivov podjetij, komun in družbenih organizacij, štáfeta mladosti pa mu je izročila voščila vseh naših krajev in mest, vseh naših narodov in vse mladine. Z vsemi njimi mu kliče-mo; Tovariš Tito, še na mnoga leta!

DELAJSKEMU SVETU
gradbenega industrijskega
podjetja
»GRADIS«

Ljubljana, Bohoričeva ulica 28

Letošnja prvomajska povorka v Ljubljani je bila lep in resničen odraz našega velikega gospodarskega napredka in vestre družbene dejavnosti v naši republici. K lepemu uspehu te velike manifestacije naših delovnih ljudi so mnogo pripomogle tudi gospodarske organizacije ki so zelo skrbno in sodobno predstavile uspehe in prizadevanja delovnih kolektivov Slovenije.

Vaše podjetje je s svojo veliko pripravljenostjo in nadose ozornim sodelovanjem v pripravah in povorki mnogo prispevalo, da je letošnja osrednja prireditev ob prazniku dela lepo uspela. Štab za prvomajsko povorko. Vam zato izreka vse priznanje in se iskreno zahvaljuje vsemu kolektivu in še posebej tistim, ki so pomagali v pripravah in sodelovali v povorki.

Za Štab za prvomajsko povorko:

predsednik
Janez Zemljarič

Ljubljana, 16. maja 1960.

„Gradis“ v letošnji prvomajski paradi



Zopet je minil mesec dni in vremenske prilike, čeprav ne najugodnejše za našo gradbeno dejavnost, vendar že skoro na vseh naših gradbiščih omogočajo normalni razvoj gradbenih del. Jasno je torej, da je pritisk na našo mehanizacijo vsak dan večji, da je pomanjkanje skoro vseh vrst strojev vsak dan občutnejše. Zato sem se nameril napisati o tem nekaj besedi.

Namen današnjega članka pa ni bil ta, da ponovljam že znana dejstva, temveč da opozorim na to, da rešitev nakazanega problema našega strojnega dela ni samo odvisna od novih nabav, da imamo v obstoječih kapacitetah tudi še rezerve, ki jih moramo takoj poiskati in prirediti izkoriščati, s čimer homo najhitreje vsaj ublažili sedanje kritično stanje.

Te notranje rezerve obstajajo predvsem iz treh glavnih elementov:

- boljša kapacitivna izraba naših strojev,
- akordiranje naših strojnikov,
- skrajšanje zastojev, popravil in prevozov.

Oglejmo si najprej prvo točko. Težko bi se dalo zagovarjati stališče, da je z našo izrabo strojev vse v redu. Le redki so primeri, da so stroji izrabljeni do njihove polne kapacitete in to tako pri težki, srednji ali lažji mehanizaciji. Nešteto krat nam naši najdražji stroji — bagri, nakladači, buldozerji delajo le s 60 % kapacitete ali manj, in to kljub visoki namernini za obratovalno uro. Razlogi za tako stanje niso vedno samo objektivnega značaja. Slaba pripravljenost dela, nepravilna izbira strojev, neskladnost večjega števila strojev v istem delovnem procesu, nepravilno zastavljena organizacija dela so le prečesto vzrok za slabo izrabo naših strojev. Vsaka uporaba stroja v delovnem procesu zahteva predvsem poznovanje kapacitet stroja, pravilno študijo in izbiro primerne mehanizacije, ki po svoji kapaciteti in namenu najbolje ustreza za določeno delovno operacijo, prav tako pa smotrno pripravo delovnega mesta, preden se instalira potrebna strojna oprema. Izredno

Parola tega meseca

važno je pravočasno vsklajevanje potrebnih transportnih sredstev, ki morajo biti kapacitivno vsklajena z glavno mehanizacijo (predvsem pri zemeljskih delih). Tu se tudi pojavljajo največje težave, saj so naša transportna sredstva (predvsem kamioni in dumperji) nezadostna tako po tonazi kot po številu. Razmere se bodo izboljšale vsaj delno z nabavo 7-tonskih težkih avtomobilov MAZ, katerih 5 bo prišlo v najbližji bodočnosti, 4 pa nekoliko pozneje. Tudi smo prejeli rezervne dele za popravilo dumperjev Nord-est, ki bodo lahko krili najhujše pomanjkanje prevoznih sredstev.

Najnižjo stopnjo korišćenja pa imajo naše betonirke, ki so komaj 33 % izkorišćene. Kljub temu pa gradbišča stalno zahtevajo nove, dodatne mešalce za beton, namesto da preštudirajo možnosti prevoza betona, instaliranja centralne betonarne za več objektov ali prevažanje betonirk od objekta do objekta.

Druge možnost za boljšo izrabo naših strojev je akordiranje strojnikov. Kljub vsem navodilom pa je dejansko storjenega le malo, da se izrabi osebna zainteresiranost in stimulatívno nagrajevanje strojnikov za doseg boljšega efekta naše mehanizacije. Naši tehnični kadri le premalo pomislijo na dejstvo, da znaša delovna ura stroja (težke mehanizacije) 2000—5000 din, medtem je možno v tej uri opraviti več ali manj dela, kar je pač odvisno od sposobnosti in zainteresiranosti strojnika. Če bo ta primeru stimuliran za boljši efekt dela, se bo brez dvoma bolj potrudil, da opravi s svojim strojem največjo možno količino dela in bodo zastoji kar najmanjši. Vrednost prihranka na urni najemnici stoji je pri tem daleč večja, kot je lahko še tako velik akordni presežek akordanta — strojnika. Kljub temu, da smo uspeli

akordirati skoro vsa zidarska, tesarska in težaška dela, pa z akordiranjem strojnikov, ki je najvažnejše, ker rešuje hkrati problem pomanjkanja strojev in finančnega uspeha dela, nikakor nismo dovolj napredovali. Tudi tam, kjer je bil akord postavljen, se ne obračuna, ali se obračuna površno, ne obrazloži se dovolj prizadetim strojnikom itd. Jasno je, da vzbuja tak način tudi v strojnikih nezaupanje v akord in ne vpliva na boljšo produktivnost. Skrajni čas je torej, da tak odnos spremenimo, vestno akordiramo tudi vsa strojna dela in stimuliramo naše strojnikove kot važne sodelavce v naših delovnih operacijah.

Tretja možnost, kako omiliti naše pomanjkanje strojev, je pa zmanjšanje zastojev in prevozov z delovnega mesta na drugo delovno mesto. Tu imamo tudi še veliko možnosti, saj je razmerje med obratovalnimi urami in možnimi urami še vedno neugodno. Le prevečkrat stroji predolgo čakajo na popravilo, popravila se izvršujejo prepočasi, s prekinitvami. Pri srednji in lahki mehanizaciji gradbišča pokvarjenih strojev ne vrnejo takoj delavnici v popravilo (konzolna dvigala, vibratorji, japanerji, samokolnice itd.), temveč se pokvarjeni stroji potikajo po skladiščih, gradbišča pa zahtevajo nova. Tudi slabo ali nepravilno vzdrževanje strojev veča število okvar in s tem število zastojev naše mehanizacije. Pri prevozih z delovnega mesta na drugo delovno mesto je izpad obratovalnih ur mnogokrat brez potrebe dolg, ker prevoz ni naročen pravočasno ali novo delovno mesto kljub urgenci za hitro dodelitev stroja ob njegovem prihodu še ni pripravljeno.

Pri bežnem pregledu vseh gornjih dejstev bi torej lahko opravili z obstoječo mehanizacijo in z odpravo nedostatkov povprečno vsaj 15—19 % več dela, kot ga opravimo, in to je številka, ob kateri se je vredno zamisliti; saj pomeni izboljšanje naše produktivnosti pa tudi vir znatnih finančnih uspehov na mehaniziranih delovnih mestih.

ing. Alfred Peteln

Jesenice — 17. maja se je na Jesenicah prvič sestel novoizvoljeni delavski svet. Za predsednika so izvolili tov. Staneta Simeonova, za namestnika pa tov. Rudija Pregla. Po obširnem poročilu so sprejeli nekaj konkretnih sklepov. Predvsem naj bi bila prva skrb delavskega sveta posvečena akordiranju in ustanavljanju novih ekonomskih enot. Kritizirali so delo HTZ komisije, ki je v pretekli mandatu dobi res slabo delala. Izvolili so tudi nov upravni odbor in več komisij. Za predsednika upravnega odbora pa je bil izvoljen tovariš Janez Pavlič.

Sklenili so tudi, da bodo čimprej pričeli graditi družinski blok.

Maribor — Na zadnji seji sindikalne podružnice so temeljito predelali disciplinski pravilnik. Predlagali so več konkretnih sprememb. Izvolili so tudi komisijo za zaščito žena in sklenili, da bodo v samskem domu organizirali več predavanj s kratkometražnimi filmi.

Centralni obrati Ljubljana — Za predsednika upravnega odbora je bil izvoljen tovariš Jože Rozman. Tov. Jerman je predlagal upravnemu odboru, da bi se uknil obratni dodatek in naj bi se na ta način povišale tarifne postavke. O tem bodo razpisali anketo in uredili ostala vprašanja v zvezi z nagrajevanjem. Sindikalna podružnica centralnih obratov je predlagala centralnemu delavskemu svetu podjetja, naj se v okviru možnosti zviša plača tistim delavcem, ki bodo v kratkem odšli v pokoj. Socialno šibkim so razdelili tudi več denarnih podpor ter se istočasno pogovorili glede letovanja na morju. V čast »Dneva mladosti« je podružnica priredila več tekmovalni ter v ta namen določila vsoto 10.000 din. Delavski svet je za uspešno delo na strokovnem področju nagradil inženirja Staneta Marinciča in inženirja Franca Rothela.

Obrat gradbenih polizdelkov — Planske naloge v letu 1960 niso majhne, saj morajo napraviti preko 8 milijonov enot raznih izdelkov, 50 m² DIN stropov, 20 komadov betonskih pragov, nad 36 tisoč komadov betonskih cevi itd. V kratkem bodo začeli tudi izdelovati na prejnepetih prohalnih stropnih ploščah. Velik problem so stroji, zato je upravni odbor predlagal skupen stanek članov upravnega odbora centralnih obratov in upravnega odbora — obrata gradbenih polizdelkov, kjer se bodo bolj podrobno pogovorili o koriščenju strojev. Mnogo so razpravljali tudi o nagrajevanju in načinu izobraževanja zaposlenih delavcev.

*

PREKLIC

Podpisani Martin Segusa, tesar na gradbišču Velenje preključem nesrečne vesti, ki sem jih izrekel proti sindikalni podružnici gradbenega vodstva Gradis Celje.

Število nesreč po edinicah v aprilu 1960

Edinica	Štev. zaposl.	Nesreče pri delu			Nesreče na poti	Skupaj
		smrt.	hude	lahke		
Gr. vodstvo Ljubljana	965	—	2	14	1	17
Gr. vodstvo Celje	805	—	—	9	—	9
Gr. vodstvo Maribor	1037	—	3	10	—	13
Gradbišče Jesenice	304	—	—	5	—	5
Gradbišče Zalog	316	—	—	2	—	2
Gradbišče Koper	240	—	—	1	—	1
Gradbišče Ravne	340	—	—	3	—	3
Gradbišče Podvelka	94	—	—	—	—	—
Gradbišče Kranj	155	—	—	6	—	6
CO Ljubljana	325	—	—	—	—	—
CO Maribor	174	—	—	4	—	4
Gradb. polizd.	225	—	—	2	—	2
Lesni obrat Skofja Loka	140	—	—	—	—	—
Projektivni biro	27	—	—	—	—	—
Centrala	76	—	—	—	—	—
Skupaj	5223	—	5	56	1	62

Nagrada za kolektiv

ELEKTRARNA SOSTANJ
naša štev. 139/1
naš znak VII/1 Boh/Bo

Šoštanj, 26. IV. 1960

>GRADIS<, GRADBENO VODSTVO CELJE

Sporočamo vam, da je Delavski svet na svoji redni seji dne 22. aprila 1960 sklenil, da naj bi se v smislu predpisov Ur. l. št. 25/59 premiralo vaše podjetje, v kolikor bo s svojim pospešnim delom omogočilo, da bo predčasno končana izgradnja in montaža II. faze Elektrarne Šoštanj.

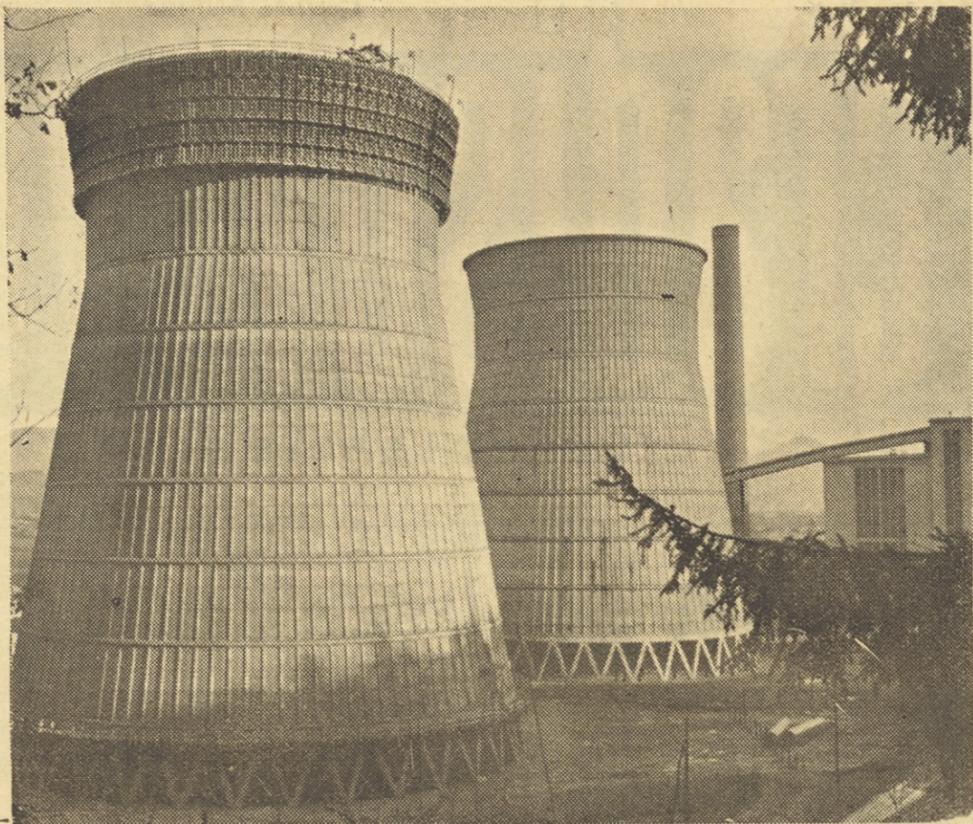
Višina odobrene premije za vaše podjetje znaša 10.000.000 din, ki pa se bo izplačala iz dohodka poskusnega obratovanja.

Pogoj za izplačilo te premije je izdelava in dobava opreme v rokih, ki so bili postavljeni s strani našega tehničnega sektorja.

Tovariško vas pozdravljamo!

Direktor:
ing. Mislej Ciril I. r.

V Šoštanju bodo kmalu zgradili dva hladilnika



Nesreča nikoli ne počiva

Tobakovič Jusef, delavec na stavbišču v Gospodinjki ulici, gradbeno vodstvo Ljubljana, je bil zaposlen pri skupini, ki je z avtomobilom prevažala stopnice iz umetnega kamna iz delavnice na stavbišču. V ponedeljek, dne 25. aprila 1960 ob 8.30 so peljali poleg ostalega tudi stranice stopnic, ki so dolge ca. 5 m. Naloženih izdelkov ni bilo toliko, da bi bil prostor med stranicami avtomobila polno založen in so delavci pri prevozu stali med stranico avtomobila in naloženimi stopniščnimi stranicami. Zaradi prehitre vožnje na zavoj ceste pa so se stopniščne stranice pomaknile k avtomobilski stranici in Tobakovič stisnil na desno. Pritisk je bil tako močan, da so prisotni menili, da mu je zdrobilo kosti ter so takoj klicali rešilni avto, ki je ponesrečenega prepeljal v bolnišnico. Tam so ugotovili, da kosti niso poškodovane in da ima na nogah na srečo le lažje poškodbe. Ako bi bil prostor med naloženim materialom in avtomobilskimi stranicami zapoljen, kakor je to potrebno pri prevozu takih izdelkov, in če bi sofer avtomobila vozil s primerno brzino, te nesreče ne bi bilo.

Drobac Mile, delavec na stavbišču Gospodarsko razstavišče, gradbeno vodstvo Ljubljana, je šel s svojimi sodelavci v soboto, dne 23. aprila 1960 zjutraj na delovno mesto. Šli so čez odprtino po plohu, ki je na enem koncu ležal na prečnem tramiču, ki so ga prejšnji dan od spodaj podprli, da ne bi zdrsnil. V času njihove odsotnosti pa je nekdo podpre izpod tramiča odstranil, tako da je, ko so delavci stopili na ploho, skupaj s tramičem zdrsnil in odprtino. Ponesrečeni Drobac je pri tem padel tako nesrečno, da je obležal nezavesten in so ga prepeljali z rešilnim avtomobilom v bolnišnico. Do te nesreče ne bi prišlo, če bi tisti, ki je odstranil podporo izpod tramiča, vedel, kakšne posledice lahko povzroči s tako neodgovornim početjem, pa če je to napravil vedoma ali ne. Prav tako pa je dolžnost zaposlenih, da se zjutraj, ko gredo na delovna mesta, prepričajo, če so odri in prehodi še v uporabnem stanju.

Turk Anton, zidar na stavbišču Gospodarsko razstavišče, gradbeno vodstvo Ljubljana, je bil v ponedeljek, 18. aprila 1960 zjutraj odreden na delo v kletnem prostoru. Zaradi teme v prostoru je stopil v nezavarovalen jašek in si poškodovano levo nogo. Do nesreče je prišlo zato, ker prostor, kamor je bil odreden na delo, ni bil razsvetljen, jašek, v katerega je stopil, pa nepokrit ali zavarovan z ograjo.

Džordžević Dragomir, zidar, zaposlen na stavbišču Titova cesta 3, gradbeno

vodstvo Ljubljana, je šel dne 23. marca 1960 z dela domov. Ko je prečkal cesto Svabičeva — Prešernova, je privozil motorist in ga podrl. Zaradi poškodb, ki jih je pri tem dobil, je boloval 20 dni. Ni upošteval opozorila »Na cesti nisi sam«.

Došlič Alojz, priučen betoner, je na stavbišču Poslovna stanovanjska gradnja, gradbišče Jesenice vozil z japanerjem malto ob odru, katerega so čistili vajenci. Ker se je kačilo, ni opazil desnice, ki je padla z odra in žeblja, ki je motel iz deske. Stopil je na desko, žebelj pa se mu je pri tem zadržal v stopalo desne noge. Do poškodbe, zaradi katere je poškodovan boloval 4 dni, ne bi prišlo, če bi bilo na stavbišču malo več kontrole in ne bi odrov čistili takrat, kadar se pod njimi n mimo njih vozi, ali pa če bi v primeru nujnosti čiščenja odrov poskrbeli tudi za primerne varnostne ukrepe.

Djuran Katica, priučen betoner, zaposlen pri gradnji stolpičev gradbišča Ravne na Koroškem, je v četrtek, dne 7. aprila 1960 nakladala opeko na dvigalo. Ker delovno mesto ni bilo zavarovano s predpisanimi nizkimi ograjami, je kos opeke zdrsnil z odra in ji, ker je bila pri delu sklonjena, padel na hrbet. Zaradi udarca je moral iskati zdravniško pomoč in boloval 9 dni.

Potočnik Janez, delavec in Botolin Jože, materialni knjigovodja, zaposlena pri gradbenem vodstvu Maribor, sta se ponesrečila pri vožnji s kolesom. Potočnik je v petek 1. aprila 1960 ob 8. uri peljal zelenjavo za kuhinjo. Vanj se je zaletel drug kolesar n. ga podrl. Pri padcu je dobil lažje poškodbe, Botolin pa je v torek, 5. aprila ob 12.30 peljal na kolesu knjižne deske, ki so mu med vožnjo

zdrsnile in s tem povzročile padec. Pri padcu je priletel na pločnik tako nesrečno, da si je zlomil desno roko. Da se preprečijo take in podobne nesreče pri vožnji s kolesi, naj se kolesa uporabljajo samo za osebni prevoz in ne za prevoz takih predmetov, ki ovirajo pri vožnji ali lahko povzročijo nesrečo.

Kraljič Josip, delavec na sektorju Velenje, gradbeno vodstvo Celje, je bil v sredo, 13. aprila 1960 zaposlen pri prevozu apna s samokolnico. Pot, po kateri je vozil, ni bila pravilno urejena, tako da mu je na plohu spodrsnilo, omahnil in udaril z roko ob samokolnico. Zdravljenje poškodb, ki jih je dobil pri padcu, bo trajalo predvidoma 3 tedne.

Sahinović Sabid, delavec, zaposlen na gradbišču Kranj, je delal pri izkopu gradbene jame na delovišču Most čez Soro v Medvodah. V ponedeljek, 4. marca 1960 ob 7. uri je nad njim zaposlenemu delavcu ušel iz rok kos lesa in priletel njemu na glavo. Zaradi poškodbe je boloval teden dni. Ako bi se na stavbiščih ravnali po navodilih varnostne službe in pri delih, kjer je nevarnost padanja predmetov z višjih delovnih mest, nosili zaščitna pokrivala, te nesreče ne bi bilo.

Pasič Nasko, železokrivce na stavbišču skladišča »Merkur« v Kranju, je sekal žico, ki po razoparjenju gleda iz betona od vezanja opažev. Namesto primerne odra je uporabljal lestev, ki je bila za to delo predeleža, tako da je ni mogel postaviti v primeren naklon. Ni izravnal terena, da bi postavil lestve in ni poskrbel za potrebno zasidranje. Zaradi tega mu je lestev med delom zdrsnila, sam pa si je pri padcu zlomil desno roko, četudi je stal na lestvi ca. 75 cm od tal.

Na pomoč mu je priskočil, tudi brez orodja, sofer tretjega dumperja Sapanja, ki je medtem pripeljal v jamo. Z rokami sta oba kar se je dalo hitro razkopavala material, da bi čimprej rešila svojega tovariša. Medtem pa je neki otrok pritekel z lopato, nakar sta material hitro odmetala in ga rešila, bil pa je že nezavesten. Med odkopavanjem je nekdo iz bližine telefonično poklical rešilni avto, ki je takoj prepeljal ponesrečenega v bolnico, katero pa je že po treh dneh zapustil. Pri nesreči je dobil lažje poškodbe po telesu in si dvakrat zlomil desno roko med ramo in komolcem.

Ako ne bi bila pomoč pri odkopavanju tako hitra, bi bil ponesrečeni končal zaradi zadušitve, ker ga je na vrat z ene strani držala žična vrva, z druge pa pritiskal material s prevrnjene posode. Odvozna pota na stavbišču in jami, kamor se je odvažal material, niso bila urejena. Tako neurejena pota so skoraj povsod, kjer dela težka mehanizacija. Dumperji vozijo po tako neurejenih potih, da je le sreča, da ni prišlo že do večjih prevrnitev in nesreč. Na takih neurejenih potih se ne kvarijo samo vozila, ampak je zaradi premočnih sunkov in tresenja ogroženo tudi zdravje voznikov-soferjev.

Da ne bo takih in podobnih nesreč še več, bo treba ceste na stavbiščih, pa čeprav samo začasne, primerno urediti za prevoz in ves čas prevoza tudi vzdrževati. Prav bi bilo tudi, da bi kdo ugotovil, koliko škode nastaja na vozilih za-

radi neurejenih in nevdrževanih poti na stavbiščih ter kakšni so in kakšni bodo stroški za zdravljenje voznikov-dumperistov. Čeprav do opisane nesreče ni prišlo zaradi neurejenih poti, ampak bi se moral voznik drugega dumperja Poljanšek, preden je vključil stroj, prepričati, če je vrv res odvezana, in počakati toliko časa, da se voznik prvega dumperja Urh umakne z nevarnega mesta.

Res pa je, da je zaradi neurejenih poti na stavbiščih zdravje voznikov dumperjev tako ogroženo, da se bodo kmalu, če se to ne bo uredilo, lahko poslužili 45. člena zakona o delovnih razmerjih, ki pravi:

»Delavec ima pravico odkloniti delo na delovnem mestu, na katerem mu grozi očitna nevarnost ali neposredna življenjska nevarnost, če niso izvedeni predpisani ukrepi za higiensko in tehnično varstvo.«

Po določilih 2. člena splošnega pravilnika o higiensko-tehničnih in varnostnih ukrepih pri delu mora vsak delodajalec oziroma odgovorni voditelj vse zgradbe delovne prostore, pogonske naprave, stroje in vse druge priprave in varnostne ukrepe tako urediti in vzdrževati v takem stanju, da so zaposleni delavci in nameščenci zavarovani pred nevarnimi ter pred poklicnimi in drugimi boleznimi, ki so v zvezi z delom. Če so zgradbe, delavnice, delovni prostori, pogonske naprave, stroji in ostale priprave nevarne za življenje in zdravje zaposlenih, se izločijo iz uporabe.

Poudariti pa je treba, da ukrepov za zaščito ne izvajamo samo zato, ker so nas k temu prisilili predpisi, ampak zato, ker je to naša človeška dolžnost in ker vemo, da vsaka nevarnost na deloviščih prej ali slej privede do nesreče.

S. J.

Komisije D.S. -

gradbeno vodstvo Ljubljana

Predsednik DS, Kapelj Jože;
Namestnik, Ovičaj Jože;
Predsednik UO, Koršič Rudij;

Disciplinska komisija:

1. Dimnik Janez, predsednik;
2. Grmek Janez, član;
3. Polgar Pavel, član;
4. Mandelje Drago, član;
5. Jeraj Jože, član — zastopnik sindikalne podružnice.

Komisija za sklepanje in odpovedovanje del. razmerij:

1. Mlakar Maks, predsednik;
2. Galičič Francka, član;
3. Janušič Milan, član;
4. Stojanovič Lovro, član — zastopnik sindikalne podružnice.

Komisija za HTZ:

1. Dežman Marija, predsednik;
2. Ing. Vasle Branko;
3. Skofic Janez;
4. kot 4. član zastopa sindikalno podružnico referent za HTZ na posameznih sektorjih imenovan od sindikalnega pododbora.

Stanovanjska komisija:

1. Kadunc Marko, predsednik;
2. Makovec Avgust, član;
3. Erjavec Francka, član;
4. Marciuš Anton, član;
5. Kragelj Edo, član — zastopnik sindikalne podružnice.

V ocenjevalno komisijo gradbenega vodstva je bil imenovan s strani DS tov. Habat Stane.

V komisijo za proučitev delovnih mest, na katerih se prepoveduje zaposlitev žena in mladincev, so bili imenovani:

1. Bizjak Jelka, predsednik;
2. Golnar Martin, član;
3. Palfi Ivan, član;
4. Pančur Edo, član — zastopnik sindikalne podružnice.
5. Kragelj Edo, član — zastopnik sind. podružnice.

TAKIH NESREČ RES NE BI BILO TREBA

NAŠ NOVI CENTRALNI DELAVSKI SVET

21. oktobra 1950 je bil izvoljen prvi delavski svet podjetja. In od takrat dalje so delavci dokazali, da so sposobni sami upravljati in izvrševati odgovorne naloge. Delavsko upravljanje je že tako močno prešlo v meso in kri upravljavcev, da si brez njega ni moč več predstavljati urejenega socialističnega gospodarstva. Delavci se zavedajo svojih pravic in dolžnosti, zato tudi uspehi v tej desetletni dobi niso izostali. O tem govorijo konkretna dejstva, pred nami pa je novi delavski svet, ki bo zopet sledil svetli tradiciji svojih predhodnikov.

Za uvod nekaj statističnih podatkov:

Na novo izvoljeni centralni delavski svet šteje 35 članov. Od tega je 11 tesarjev, 11 zidarjev, 2 železnikarja, 2 strojniki, 1 šofer, 3 uslužbenci, 2 delovodja in 3 inženirji.



Za razpravo se je treba poprej pogovoriti... V sredini najstarejši član delavskega sveta Jože Kapelj

Povprečna starost novoizvoljenih je 34 let. Večina novoizvoljenih je že več let pri podjetju in sicer: nad 10 let 16, od 5 do 10 let 14 ter do 5 let 6.

Mnogi izmed njih imajo za sabo že dolgoletne izkušnje na področju delavskega upravljanja, saj nekateri že deset let uspešno delujejo bodisi v centralnem ali obratnem delavskem svetu. Ob upoštevanju članov, ki so v 10 letih bili že večkrat izvoljeni v delavski svet, je sodelovalo v delavskem upravljanju vsega 3755 članov kolektiva. Poleg teh organov delavskega samoupravljanja deluje tudi več stalnih in občasnih komisij.

6. maja 1960 se je novoizvoljeni delavski svet prvič sestel. Z različnimi občutki so stopali posamezni člani prvokrat v sejno dvorano. Resni obrazji so dokazovali, da se v celoti zavedajo naloge, ki jo s tem dnem prevzemajo. Tako je tovariš Zvonko Novak, tesar iz Maribora, dejal, da se pred celotnim kolektivom Gradisa čuti odgovornega za sklepe in njihovo izvajanje, ki bo zanje kot član centralnega delavskega sveta glasoval in jih tudi izvajal.

Sklepi I. seje UPRAVNEGA ODBORA PODJETJA

1. Za predsednika upravnega odbora podjetja je bil izvoljen tov. ing. Vasle Branko, za namestnika predsednika pa tov. Gruđen Franc.
2. Ing. Sirelju Milivoju se odobri mesečni potni pavšal v višini 8000 dinarjev mesečno.
3. Dotacije športnim društvom se bodo razdelile v sporazumu s sindikalnim odborom na podlagi prejetih poročil o lanskoletnem delu športnih organizacij.
4. Mahu Pavlu se dodeli enkratna denarna pomoč v bruto znesku 30.000 din.
5. Kovačetu Ivu se dodeli enkratna denarna pomoč v bruto znesku 30.000 din.
6. Golcu Marjanu se dodeli posojilo v višini 400.000 din za gradnjo stanovanjske hiše, kolikor bodo sredstva v doglednem času na razpolago.
7. Tov. Lipovcu Josipu, ing. Mariniču Francu in Ravnikarju Ivu se odobri uporaba lastnega osebnega avtomobila za službene potrebe v višini 800 km mesečno.
8. Osnujejo se ekonomske enote:
 - pri gradbenem vodstvu Maribor na objektu »Silos Maribor«,
 - pri gradbenem vodstvu Celje na sektorju Hrastnik,
 - pri gradbenem vodstvu Ljubljana na treh petetažnih stolpih, pod pogojem, da se osnuje ekonomska enota tudi v Gerbičevi ulici.

Predsednik UO: Vasle ing. Branko

Tudi tov. Stanko Kramar z Jesenic je istega mnenja in dopolnjuje, da bodo morali vsi člani aktivno sodelovati v razpravah, ker bodo le tako lažje dobili vpogled v celotno upravljanje.

Do izvolitve novega predsednika je vodil sejo najstarejši član tov. Jože Kapelj. Zanimivo je bilo poročilo predsednika volilne komisije tov. Milana Šurka. Skupno je bilo v podjetju 4642 volilnih upravičencev, volilo jih je 4172 ali 89,9%. Neopravičeno odsotnih je bilo 162. Od tega na gradbenem vodstvu Ljubljana 119. Neveljavnih glasov pa je bilo 292.

Po uvodnih besedah direktorja podjetja tov. ing. Keržana so izvolili novega predsednika tov. Martina Zajška, za namestnika pa tov. Staneta Habata. Tov. Habat je kot bivši predsednik upravnega odbora



Predsednik delavskega sveta Martin Zajšek

podal poročilo o delu upravnega odbora v pretekli mandatni dobi. Med drugim je dejal, da je značilno za dosedanje mandatno obdobje organov samoupravljanja, da je bila prav v tej dobi sprejeta vrsta sklepov, ki so po svojem značaju



Predsednik upravnega odbora ing. Branko Vasle

močno vplivali na notranjo organizacijo podjetja in njegovo poslovanje. Potrjeni so bili razni pravilniki, zlasti pravilnik o nagrajevanju,



Globoko zamišljen je sledil razpravi o ekonomskih enotah glavni inženir Alfred Petelin

ki so močno vplivali na dvig proizvodnje. Mnogo je bilo tudi sprejetih sklepov s področja finančne politike. Tako je naše podjetje v preteklem letu, vsaj po finančnih pokazateljih, preseгло dosežke vseh prejšnjih let, saj smo dosegli celotni dohodek v višini 8.338.000 din, kar je 9,7% nad letnim planom.

Za izvršitev lanskoletne proizvodne naloge je bilo opravljenih 11.494.295 efektivnih ur. Povprečno število vseh zaposlenih pa je znašalo 5.206.

Zanimiva je tudi naslednja primerjava: celotni dohodek na enega zaposlenega je znašal v letu 1958 1.360.000, v letu 1959 pa že 1.602.000. Dohodek na enega zaposlenega pa je v letu 1958 znašal 521.000, v letu 1959 pa 450.000. To je predvsem posledica novega načina nagrajevanja. Ta uspeh nas mora spodbujati v našem boju za večje proizvodne uspehe, ki bodo v korist nam samim in vsej naši skupnosti.

Izvoljen je bil tudi nov upravni odbor, katerega sestavljajo naslednji člani:

Alojz Sinko iz Maribora, Ignac Koprivec iz Celja, Viljem Zrim z Jesenic, Jože Frfolja iz Kopa, Franc Polajnar iz Raven na Korškem, Ivan Ribič iz Zaloga, Alojz Carman iz Skofje Loke, Franc Gruđen iz obrata gradbenih polizdelkov, Iko Ravnikar iz centralnih obratov in ing. Branko Vasle iz gradbenega vodstva Ljubljana. Za predsednika upravnega odbora pa je bil izvoljen ing. Branko Vasle.

Cepprav je bila prva seja delavskega sveta namenjena izvolitvi upravnih organov in komisij, je delavski svet razpravljal o trenutnih problemih, ki so nastali zaradi neplačanih situacij. Tako imamo do sedaj za 800 milijonov neplačanih situacij, kar nam povzroča velike težave pri plačevanju materiala. Zaradi pomanjkanja materiala pa je problem štednje še bolj aktualen. Težave so tudi glede pomanjkanja materiala n. pr. betonskega železa. Pri proizvajalcih ga ni dobiti, imajo pa ga zadosti prodajalci, ti pa zopet znatno zvišajo cene. Razpravljali so tudi o uspehu ekonomskih enot ter ob zaključku sprejeli več sklepov.

Ko sem se med odmorom razgovarjal z nekaterimi člani, so vsi menili, da je potrebno organizirati nekajdnevni seminar. Tako je tov. Džuro Bašnec iz Velenja dejal, da se mora človek vedno učiti in slediti razvoju dogodkov. Tov. Polde Simončič iz centralnih obratov pa je predlagal, da bi vsak član delavskega sveta obdelal določene teze predvidenega seminarja.

Prvokrat je bil v centralni delavski svet izvoljen tov. Albin Krašovec, šofer, ki pravi, da je nujno potrebno, da imajo tudi šoferji v delavskem svetu svojega predstavnika.

Tov. Ciril Cokan iz Šoštanja je najmlajši član. Cepprav je star komaj 22 let, je bil že dvakrat izvoljen v obratni delavski svet. Ko sem ga vprašal, katere so po njegovem mnenju najvažnejše naloge centralnega delavskega sveta, je odgovoril, da je treba utrditi sistem nagrajevanja in pravilno tolmačiti kolektivno vse sprejete sklepe. Tov. Anton Dimc iz gradbenega vodstva Ljubljana pa pravi, da bo vedno odločno posegal v probleme proizvodnje, smatra pa za nujno, da se o nekaterih problemih podjetja in organizaciji še bolj podrobno poučijo. Pravi, da bo tečaj na Pohorju gotovo koristen za vse člane delavskega sveta.

Mnogo stvari so še povedali posamezni člani, toda o tem kdaj drugič.

Lojze Cepuš



Predsednik sindikalnega odbora podjetja Jože Lorenčič in dosedanjí predsednik delavskega sveta Alojz Sinko. Le komu se tako prisrčno smejeta...?



Ponosni smo na vas, na našo prehojeno pot in jasno perspektivo... je dejal ob pričetku razprave direktor podjetja ing. Keržan

Sklepi I. zasedanja delavskega sveta podjetja

7. Izvolijo se naslednje komisije:
 - a) komisija za investicije: Ravnikar Iko, Janžekovič Lado, De Zordo Vida, ing. Zerovnik Janez, Zrim Viljem;
 - b) komisija za HTZ: Skofic Janez, ing. Peteln Alfred, Vovk Anton, Simončič Polde in Kapelj Jože;
 - c) disciplinska komisija pri centrali podjetja: Kunej Peter, Zupančič Berto, namestnika pa Surk Milan, Keršič Ivan;
 - d) komisija za stanovanjsko izgradnjo v podjetju: ing. Vasle Branko, ing. Peteln Alfred, ing. Pogačnik Anton, Kramar Stane, Cokan Ciril, Snajder Ludvik, Surk Milan, Gomboc Ernest, Zupančič Berto;
 - e) komisija za sklepanje in odpovedovanje delovnih razmerij: Surk Milan, Košir Janko, za centralo ing. Arnez Milan, za edince pa šef edince;
 - f) komisija za tarifno politiko: Zajšek Martin, Ribič Ivan;
 - g) komisija za popis delovnih invalidov: Krašovec Albin, Cepuš Alojz, Gajšt Ivan;
 - h) član komisije za počitniške domove: Dežman Marija;
 - i) član komisije za redno ocenjevanje: Habat Stane;
 - j) komisija za izobraževalne centre: Cepuš Alojz, ing. Sever Dragovan, Polgar Pavel.
8. Iz plana nabav iz amortizacijskega sklada podjetja se začasno izloči dobava avtomobilov v znesku 15.000.000 din, ker je dobava istega možna šele v IV. tromesečju.

Iz zneska 15.000.000 din se zdaj nabavijo naslednja osnovna sredstva:

1 univerzalni instrument	53.800	
5 računskih strojev Zagreb	825.000	
15 telefonskih aparatov	184.155	
1 predelava kotla za sušenje	144.517	
6 pisalnih miz	152.000	
1 protitočni mešalec	2.100.000	
2 reaktivna zameglilca	352.000	
1 popravljen razh. avto Saurer	130.000	
1 razmnoževalni stroj	226.000	
1 mehanični vibrator	402.000	
1 tricikelj	125.000	
1 merilni instrument za ozemlj.	35.000	
1 pisalni stroj z dolgim valjem	290.000	
4 računski stroji Zagreb	660.000	
5 pisalnih miz in omar	390.000	
2 silosa za cement	1.000.000	
1 elevator	350.000	7.419.472

9. Za člane delavskega sveta podjetja se organizira dvodnevni seminar na Pohorju s ciljem, da se seznanijo z nalogami organov delavskega samoupravljanja v podjetju.

10. Za požrtvovalno delo pri razstavi montažnega in polmontažnega sistema na zagrebškem velesejmu se dodeli tov. ing. Arnežu Milanu enkratna nagrada v bruto znesku 40.000 din.

11. Odobri se regres v znesku 350 din na osebo za tiste člane kolektiva, ki ne bodo mogli koristiti letnega dopusta v naših počitniških domovih.

12. Dokončno se potrdi in stopi v veljavo pravilnik o delovnih razmerjih.

Predsednik delavskega sveta: Zajšek Martin

Pozdrav delegatom

V dneh 9., 10. in 11. junija bo v Ljubljani četrti kongres Sindikata delavcev in uslužbencev industrije gradbenega materiala in gradbeništva Jugoslavije.

Tu bodo zbrani delegati iz vse države. Toplo pozdravljamo vse delegate in jim želimo, da se med nami res dobro počutijo. Kongresu pa želimo pri tem nadvse pomembnem delu obilo uspeha!

»Srečno pot, oj šofer...!«

Tokrat o šoferjih, ki pripovedujejo o svojih zgodah in nezgodah, o prednostih in težavah svojega poklica, o nagrajevanju, kadrih, vozilih in drugih problemih

Kdo ne pozna tiste Avsenikove okrogle? Tiste poskočne šoferske polke, ki tudi najbolj čemernim pustežem privablja srbenje v podplate! »Drugi vincepijejo, šnops in liker, mene s kokto silijo, ker sem šofer... Le naprej, brez nezgod, oj šofer, srečno pot...!«

Tako vesela Avsenikova polka! Toda ne mislite, da je pri šoferjih vse tako rožnato in poskočno, kot ta pesmica. Seveda je v življenju šoferjev dosti sončnih strani, so pa tudi temne in senčne. Kot pač v vseh poklicih. In o vsem tem, o dobrem in slabem, o svojih uspehih, težavah in problemih so tokrat spregovorili »Gradisovci« šoferji...

Vsaka stvar ima svoj začetek in konec. Tudi reportaža. Zato menda ne bo nikjer zamere, če jo začnem pri Petru Slabetu. Sicer pa, kateri »Gradisovec« ne pozna šoferja Petra? Saj je zaposlen pri podjetju že skoraj 14 let.

NAD MILIJON KM ZA VOLANOM

»Peter, vi ste pa verjetno že precej kilometrov opravili za volanom,« sem ga vprašal, ko sem navsezgodaj zjutraj stopil v garažo pri upravnem poslojju.

»O, to pa res. Že od leta 1935 sem šofer in mehanik. Vozil sem vse vrste avtomobilov — tovornjake in osebne. O prevoženih kilometrih vodim doma nekakšno statistiko. Doslej sem za volanom opravil že nad 1 milijon in 300.000 kilometrov.«

Kar lepa razdalja, mar ne? Če veste, kolikšna je dolžina ekvatorja, lahko izračunate, kolikokrat je doslej Peter že oblezel zemeljsko oblo.

»Peter, kaj pa sodite o svojem poklicu?«

»Ja, kaj bi rekel? To je zelo odgovorno delo, zlasti danes, ko tako hitro narašča promet. Ljudje imajo o nas šoferjih pogosto krivo podobo. Menda mislijo, da je naš poklic sama zabava. Pa ni res! Vedno, ko sedim za volanom, čutim veliko odgovornost, ki jo imam do svojih potnikov.«

»Kaj vas pa med vožnjo najbolj veseli?«

»Da je avto dober, da se nanj zanesem. Da me pač ne bo nikoli pustil na cedilu.«

In še tole o Petru. V vseh 27 letih šoferskega poklica ni imel niti ene nezgode. Pač, lani jo je skupil, vendar brez svoje krivde. Na Smartinski cesti se je vanj zaletel s tovornjakom nekdo, ki je upravljal vozilo brez šoferskega izpita. Skratka, nezgoda, za katero Petra ne zadene nobena krivda.

NA AVTOMOBILU, KI JE VOZIL PO AFRIKI

Potem ko je Peter povedal še nekaj zanimivih o svojem delu, smo vsi trije hitro sedli v avto; v »Gradisov« Fiat 1100. Tovariš urednik — Lojze Cepuš, mož za volanom — Danilo Flago ter mož z beležnico — moja malenkost. En sam dan je bil pred nami ali bolje povedano, en sam dan smo imeli časa, da »ulovimo« čim več šoferjev, ki bi nam povedali to in ono o svojem poklicu.

Na Smartinski cesti v Centralnih obratih je mož pri vходу pravkar dvigal zapornico. Velik tovornjak je hrumel na dvorišču, pripravljen, da zapelje v mesto.

»Kar tegale vzemimo na piko,« je menil tovariš Lojze.

Šofer Ivan Pajman je pri podjetju zaposlen že 12 let. Že kot otrok je kazal veselje do avtomobilov. Potem se je izpopolnil in izučil v tej stroki, tudi v JLA je imel opravka z avtomobili. Zdaj že 4 leta vozi tovornjak »Federal«, ki je med drugo svetovno vojno »služil kot vojak« v Afriki.

»Kaj je po vašem najtemnejša stran šoferskega poklica?«

Zarežal se je veselo. »Ženske, ki letajo pred avtomobili kot kokoši.«

»In najsvetlejša stran?«

»Ta bi bila... zaslužek! Če bi dobro zaslužili,« je spet zvito odvrnil šofer Ivan.

Potem je še povedal, da rad vozi na dolge proge. Da se mu takrat živi spočijejo. V mestu pa je bolj zgrba. Moraš po več tisočkrat menjati prestave.

»No, vrtna se k nagradam, o tem ste prej govorili,« sem spet speljal pogovor na zanimivo temo.

»Hm, za nagradami je pri nas bolj »švoh«. Prejšnji mesec sem v 12 letih, odkar sem pri podjetju, dobil

še upravnik, skrbim pa tudi za vso nabavo.«

»Torej niste ravno zadovoljni?«

»To je živčno delo, brez pretiravanja. Rad bi si poiskal kaj mirnejšega. Brž ko bo priložnost, si bom poiskal drugo delo.«

PITJE — ZELO GRDA RAZVADA

V Skofji Loki ulovimo Andreja Florjančiča. 15 let je šofer. Takoj po vojni, ko se je vrnil iz partizanov, je opravil šoferski izpit.

»Se vam zdi vaš poklic naporen?«

»Ne, sem se že navadil nanj.«

»Kaj pa promet? Vam gre na živce?«

»O, živce imam pa dobre!«

»No, pa vsaj kolesarji vas včasih malo razjezi?«

»Ja, malo že! Pa kaj bi tisto! Razjezim se, pa grem spet naprej in

je zdelo za malo, da se trije zastopniki »slabšega« spola nekoliko posmehljivo ozirajo nazaj. Toda Danila to ni spravilo iz ravnovesja. Nič čudnega, saj je že prav tako dolga leta šofer. »Eh, kar naj bezljata naprej, če se jima zljubi,« je mirno komentiral ta dogodek. Res, tako ravna prekaljen šofer! Kak mladiček bi pritisnil na plin, da bi mu noga pogledala skozi dno avtomobila.

TROJICA V SOSTANJU

Drvimo iz Ljubljane proti Velenju... Trojane, Vransko, Zalec... Pred Arjo vasjo zavijemo v levo. Blizu Pirešice vzklikne tovariš Lojze: »No, končno! Prvi naš šofer na cesti.«

Franc Erjavec je z orjaškim kamionom FAP na poti iz Raven v Ljubljano. Pravi, da je s prejemki še kar zadovoljen. Edino to ga moti, ker živi daleč od družine.

»Kaj pa pravite o pešcih?«

»Ja, tudi pešci morajo živeti. Res so pa nekateri zelo nepredvidni.«

In že požene tovariš Danilo svojega Fiata proti Velenju.

Za šoštanjko Usnjarno najdemo tri »Gradisovce« šoferje: Stanka Salnič, Ivana Vrtačiča ter Tineta Streklja. Najprej vzamemo v precep Stanka. Pripoveduje, da je zdaj naporno delo. Od jutra do večera delajo. Lani je vozil beton celo ponoči, nekoč kar 36 ur brez prestanka. Bil je drugo jutro tako izmučen, da sploh ni mogel stopiti na noge.

»Kaj pijete med vožnjo?«

»Malo že moraš piti. Takega, ki bi sploh ne pil, ni na svetu. Moraš pa se zavedati odgovornosti.«

Ivan Vrtačič je šofer od 1946 in ni imel posebnih pripomb. Ko sem ga vprašal, če kaj pije, je dejal, da če »fejst« voziš, moraš tudi malo piti, sicer se izčrpaš. Za pešce in kolesarje pa je dejal, da bi bilo treba zaostri disciplino.

Potem, ko sem začel izpraševati še tovariša Streklja, pa so se vsej trojici na lepem razvozljali jeziki. Kar na lepem so silili na dan razni problemi. Kako naj prihranijo pri gorivu, so med drugim dejali, ko pa vozijo po težkem terenu, ves čas v prvi ali drugi prestavi? Sami popravljajo avtomobile, pa zato nič ne dobijo. Raje bi bili plačani od ton-kilometrov. Zlasti pa jih »žulic« osnovna tarifna postavka. Ta je pri večini drugih podjetij precej višja. V mnogih tovarnah in podjetjih imajo šoferji po 90 din in še več



Ivan Pajman (desno) pred svojim »Federalom«

najvišjo plačo, 46 jurjev. Toda v tej vsoti je bilo 153 nadur, vsa kilometrina in še nagrada.«

»DROBIŽA« JE VEDNO PREMALO

V Centralnih obratih smo obiskali še enega šoferja. Namreč Petra Hledeta, vodjo servisne delavnice. Tovariš Peter je eden izmed stebrov »Gradisovce« motorizacije. Že 25 let dela kot mehanik in šofer, več let pripravlja v avto-moto krožku mlade šoferje za izpit. Pravi, da je izučil za šoferje že najmanj 500 oseb iz svojega podjetja. Nekateri mu očitajo, da je pri učenju siten. Toda večina se že čez nekaj dni vrne in se mu zahvaljuje, da je bil tako »siten«.

»Kaj ste svoje učence najtežje naučili?«

»Da bi vozili na križiščih počasi,« se smeje tovariš Peter.

»Kako pa ste zadovoljni s svojim delom?«

»No, z delom bi že šlo,« se spet muza Peter, čeprav pobiram tisto delo, ki drugim ne diši. Le drobiža je vedno premalo...«

Potem postane pogovor resnejši. Da bi morali šoferjem le posvetiti nekoliko več pozornosti, meni tovariš Peter. Prav zaradi prejemkov odhajajo mnogi stari strokovnjaki v druga podjetja, pač tja, kjer imajo boljše pogoje.

»No, srečno!« se poslovimo od tovariša Petra in že pritisne naš šofer na stopalko za plin. Smer vožnje — Medvode, Skofja Loka in Kranj.

V Medvodah, kjer gradijo novi most čez Soro, iztaknem ospet novo »žrtev«: šoferja Jožeta Klepa. Že 16 let opravlja ta poklic.

»Ste imeli kdaj kakšno nezgodo?«

»Da, enkrat. Pred petimi leti. Bil sem rahlo vinjen.«

»Kaj sodite o svojem delu?«

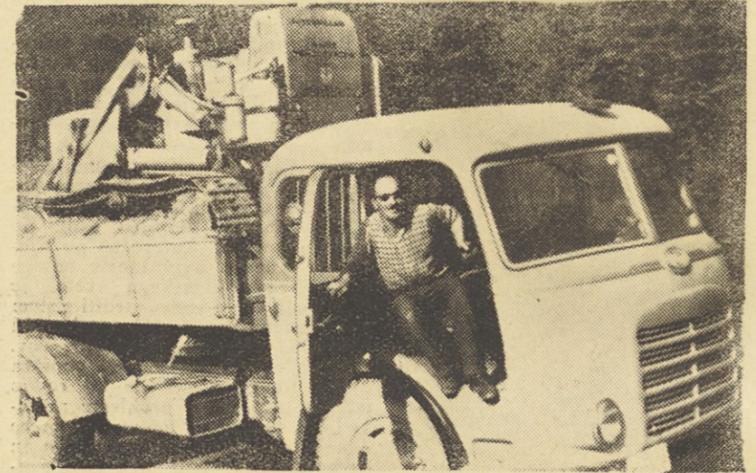
»To je zelo naporen poklic. Dnevno prevozim do 300 km. vrh tega pa sem v delavskem naselju v Kranju

pozabim. Včasih bi sicer res rad imel v roki dolgo palico, da bi kakšnega prav nediscipliniranega kolesarja švrknil čez pleča. Ampak, jeza hitro mine.«

Tovariš Andrej meni, da je šoferski poklic lep. Veliko sveta vidi šofer. Tudi plača je po njegovem kar primerna. Malo več vozim, pravi, pa tudi več zaslužim. Letos bo nekoliko dobil od prihrankov pri gorivu, že večkrat je dobil za te prihranke po 1000 dinarjev.

»Kaj pa menite o pitju,« sem ga pred slovesom pobaral.

»To je zelo grda razvada,« je odločno pribil. »Nekateri šoferji, ki pijejo med vožnjo, mislijo: pil bom



Prvo srečanje na cesti: Franc Erjavec iz Raven

in bom tudi bolje peljal. Pa se motijo! Prvič niso več sigurni na cesti, vrh tega pa tudi motorja ne slišijo tako dobro.«

V Kranju smo poiskali Jožeta Seršena. Pravcati dovtipnež, ki se mu moraš od srca nasmejati.

»Kako ste zadovoljni v svojem poklicu?« sem ga vprašal.

»Meni gre kar v redu,« se je odrezal. »Včasih je bolj slabo. Veste, tu in tam me kdo nadere, jaz pa njega.«

»Kdo vam pa povzroča največ preglavice?«

»Miličniki,« se je spet hudomušno namuznil. »Vedno je treba kaj plačati. Za prekrške. Vsako leto sem vsaj ob enega jurja.«

»Kaj pa nagrajevanje?«

»Se kar gre. Ravno pritožit se ne smemo. Veste, lani, ko smo naredili veliko kilometrov, nismo bili plačani od kilometra, ampak smo dobivali nagrade. Letos, ko je bolj malo kilometrov, smo pa plačani od kilometra,« je spet odrezavo odvrnil dovtipni Jože.

Ura je kazala že skoraj pol treh, ko je tovariš Danilo pognal proti Ljubljani in od tam naprej proti Velenju. Med potjo sta naju prehiteli dve brhki »šoferki« v elegantnem »Recordu«. Verjetno se jima

na uro, pri njih pa ima visokokvalificiran šofer le 82 din.

»Edino terenski dodatek nas ven reže,« so zaključili svoje pripovedovanje.

PROBLEMI, KI TISCIJO ŠOFERJE

Čez nekaj dni smo »klobaso« zaspilili. Namreč, končali smo krožno



Andrej Florjančič pravi: »Pitje je najgrša razvada«



Stari in izrabljeni avtomobili povzročajo šoferjem velike preglavice. Marsikdaj mora šofer zavihati rokave in sam popraviti okvaro

vožnja tam, kjer smo jo začeli: v Centralnih obratih. V pogovorih z ostalimi šoferji in zlasti z vodjo avtoparka Albinom Kopačem.

Na dvorišču se je zbralo kar precej šoferjev. Kmalu je razgovor nanesel na težave in probleme, ki tiščijo šoferje. Da primanjkuje dobrih strokovnjakov, so povedali. Da nimajo dovolj šoferjev, še manj pa mehanikov. Marsikdaj stari šoferji več vedo kot mladi mehaniki. In če šofer zaradi pokvarjenega vozila ne more na pot, marveč mora v delavnico, da pomaga pri popravilu, se mu prizna nižja tarifna postavka — 10 din manj na uro.

Vodja avtoparka, tovariš Albin Kopač, je moral marsikateri kritiki pritrčiti. Da so avtomobili res že močno izrabljeni, je dejal. Skoraj vsi tovornjaki — skupno jih je 55 z nosilnostjo 246,5 tone — imajo že nad 100.000 km. Močno pereč je tudi stanovanjski problem. Zelo pa tare šoferje tudi razmeroma nizka tarifna postavka. Zato strokovnjaki odhajajo drugam, v boljše pogoje. Pred kratkim sta zapustila podjetje spet dva šoferja. Čeprav sta samo šoferja B kategorije, sta dobila v novih podjetjih po 90 oziroma 95 din na uro in še vsak po 15 zajamčenih dnevnih mesečno, dočim imajo pri »Gradis« le trije najstarejši strokovnjaki po 88 din na uro.

Tudi najstarejši šofer pri »Gradis« (od 1945) Vinko Irman, se je pridružil takšnim pripombam.

»Zakaj imamo v naših delavnicah precej slabih delavcev? Zaradi nizkih plač. Saj smo imeli veliko dobrih strokovnjakov, pa so odšli drugam. Imamo ogromne mehanične delavnice in dobre stroje, primanjkuje pa ljudi. Na naše razpise, se nihče ne javi, čeprav nam primanjkuje šoferjev, mehanikov, električarjev in drugih strokovnjakov. Tudi terenski dodatek je dokaj skromen, saj komaj zadošča za hrano in stanovanje. Če že grem na teren, hočem tudi nekaj zaslužiti pri tem, sicer sem raje doma. Pred vojno so bili šoferji v gradbeni stroki najbolje plačani, ker je to delo zelo naporno. Več kot tretjino poti prevozimo po jarkih in gradbiščih, zato vozilo hitro izrabimo. Že pred leti sem imel ponudbo, da bi odšel v drugo podjetje z osnovno plačo 24.000 din, ne vstevši dnevnice in kilometrin. Samo to, da sem pri podjetju od začetka, me je zadržalo.«

Problemi šoferjev... Osnovna tarifna postavka, kilometrine, prihranki pri gorivu, gumah in drugem materialu. Stanovanja. Terenski dodatek. Stari, izrabljeni avtomobili. In še marsikaj jih »žulic«... Pa rešitev? Morda res ni povsem neosnovana trditev, da se je doslej šoferja premalo »videlo?« Čeprav opravlja odgovorno, težko delo, brez katerega tudi zidarji ne bi mogli delati. Prav zato bo moral tudi »Gradisov« šofer iskati rešitev svojih problemov v samostojnih ekonomskih enotah, kjer bo s še boljšim delom lahko terjal tudi zase pravičnejšo delitev dohodka.

Igor Prešeren



Vesela trojica iz Šoštanja: Vrtačič, Streklj in Salnič



10 LET ŠPORTNEGA DRUŠTVA GRADIS

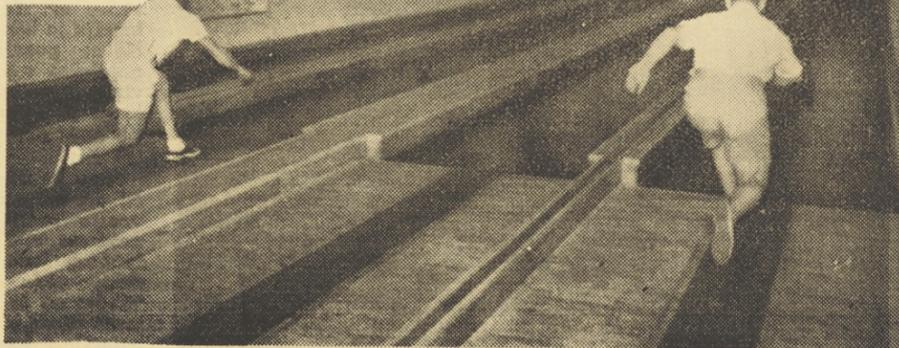
Leta 1960 bi lahko pri Gradisu imenovali jubilejno leto, saj praznujemo letos 15-letnico obstoja podjetja, 10-letnico delavskega samoupravljanja in 10-letnico ustanovitve Športnega društva Gradis.

Kot športniki našega velikega kolektiva se ob tej priložnosti spominjamo zlasti ustanovitve športnega društva. Če se spominjamo te obletnice, ne pomeni, da se člani kolektiva Gradis niso ukvarjali že prej s športom. Tako je na primer sindikalna podružnica Litostroj imela dobro nogometno moštvo, namizni tenis in kegljanje sta bila močno razvita v kolektivih centrale in centralnih

udejstvovanja, nadalje še pomanjkanja dobrih športnih delavcev, predvsem v aktivnih edinicah, je prvotni program, katerega si je zadalo društvo na ustanovni skupščini 16. III. 1950, popolnoma zvođenel.

Počasi, druga za drugo, so prenehale delovati sekcije društva, prav tako pa tudi aktivni po edinicah tako, da je od celotnega športnega udejstvovanja ostal aktiven edino ljubljanski aktiv in v tem aktivu kegljaška sekcija. Z nekoliko manjšo aktivnostjo in z manjšim uspehom so delovali še kegljaški klub Jesenice, ki se je registriral prav tako pri Zvezi kegljaških športov Slovenije, kegljaški klub Gradis Soštanj, strelska družina gradis Kovinar v Centralnih obratih v Ljubljani in strelska družina Zorko v CO Maribor-Studenci. Vse te omenjene sekcije oziroma društva so danes samostojna društva.

Na raznih občinskih zborih Športnega društva Gradis v Ljubljani je bil večkrat govor



Pri kegljanju je treba mnogo znanja in tehnike

Pionirju, da so prav tako pričeli graditi kegljišča, s čimer smo prispevali velik delež razvoju kegljaškega športa v Sloveniji. Naše

Leta 1955 je postala svetovna prvakinja na svetovnem prvenstvu v Essenju s 432 podrtimi keglji.

Prvak Ljubljane je bila leta 1957 z 831 podrtimi keglji.

Prvak Ljubljane je bila na tekmah v Essenju, na Dunaju, v Pragi, Beogradu in Mariboru.

Dora Klemenčič ima prav tako naziv kegljaškega mojstra, je bila prvak Ljubljane v letih 1955 in 1960. Državni dres je oblekla v Erfurtu.

Milena Pirc je bila republiška prvakinja leta 1956, državni dres je oblekla v Erfurtu.

Bernarda Smrajc, kegljaški mojster, državni rekord 450 podrtih kegljev leta 1958. Prvak Ljubljane 1959 z 852 podrtimi keglji. Državni dres oblekla leta 1955 v Beogradu in 1957, leta na Dunaju.

Silva Gorjan ima prav tako naziv mojstra in je dosegla v državnem prvenstvu posameznice leta 1956 III. mesto s 430 podrtimi keglji. Istega leta je bila tudi prvak OKZ s 450 podrtimi keglji.

Ženska ekipa je imela leta 1954 na Gradisovem kegljišču v Soštanju mednarodno srečanje z Mannheimom, kjer je zmagala, v tem ko je v povratnem srečanju leta 1955 v Mannheimu častno izgubila s 3 keglji razlike.

V Dresdenu leta 1958 je ženska ekipa izgubila obe tekmi, medtem ko je v povratnem srečanju leta 1958 vse tri tekme odločila v svojo korist.

Uspeli MOSKE EKIPJE:

V borbenih partijah leta 1954 smo dosegli na državnem prvenstvu v Beogradu častno III. mesto.

Leta 1957 smo postavili na Gradisovem kegljišču državni rekord v disciplini 6 x 100 z rezultatom 2562.

(Nadaljevanje na 6. str.)

Tehnični referent tov. Pavle Satler



obratih, v šahu so prednjačili v Soštanju, zimski šport je bil doma v Ravnah in na Jesenicah. Na gradbišču v Mariboru so bili zelo aktivni nogometaši, odbojkarji in lahki atleti. Vse to športno življenje v naših edinicah pa smo povezovali v športnih dnevih, kjer so tekmovali med seboj športniki celotnega Gradisa v najrazličnejših panogah. Športni dnevi Gradisa so bili znani tudi pri drugih kolektivih gradbenih podjetij, tako da so tudi oni pričeli organizirati podobne športne dneve. Ko smo v letu 1950 ustanovljali športno društvo, da bi mobilizirali v to društvo čimveč gradbenih delavcev-športnikov, smo predvidevali, da se bo glede na veliko število zaposlenih in v takratnih časih zagotovljeno osnovno materialno bazo razvilo aktivno športno udejstvovanje v raznih vrstah športnih panog. Temu primerno smo prilagodili organizacijo društva in so bili tako ustanovljeni aktivni športnega društva Gradis po vseh naših edinicah, kjerkoli so se ukvarjali s športom. Uprava podjetja je celo zaposlila posebnega športnega referenta, ki je vsklajal delo aktivov in centralnega športnega društva v Ljubljani.

V tem obdobju je društvo pokazalo razmeroma živahno aktivnost, ki pa je bila seveda odvisna od števila in poštvenosti športnih referentov oz. funkcionarjev pri posameznih aktivih in od razumevanja posameznih šefov edinic.

Znano je, da dobrega športnega dela in uspehov kljub materialni bazi ni, če se ne najdejo poštvenostni športni delavci, ki z organizacijo, propagando in vadbo ne posvetijo svojega prostega časa delu v sekcijah. Manifestacija takratnega športnega udejstvovanja so bili poletni in zimski športni dnevi našega društva, ko so se vsi naši športni aktivisti zbrali na enem izmed gradbišč in tekmovali v raznih športnih panogah. Taki športni dnevi so bili v Ljubljani, Soštanju, Kidričevem, Ravnah na Koroškem, na Jesenicah in nazadnje v Mariboru. Zbralo se je do 300 tekmovalcev iz vseh naših kolektivov. Tekmovali so poleti v lahkoatletskih disciplinah, plavanju, nogometu, odbojki, namiznem tenisu, streljanju, šahu, kegljanju in balmanju, pozimi pa v smučarskih disciplinah.

Spričo raznih objektivnih težav, ki so nastale v podjetju zavoljo menjave vodilnega kadra, precejšnje fluktuacije delavstva, zmanjšanja možnosti finansiranja športnega



Tudi med mladinci je vrsta dobrih kegljačev — mladinci, vključite se v naše vrste!

o preimenovanju tega društva v Kegljiaški klub Gradis glede na to, da je v tem društvu delovala samo ena sekcija, t. j. kegljaška. Za preimenovanje pa se kljub temu, da smo se ukvarjali samo s kegljanjem, nismo odločili, ker smo hoteli obdržati še vedno prvotni naslov društva, ki je bilo ustanovljeno leta 1950.

Če torej govorimo o obletnici Športnega društva Gradis, potem prav gotovo mislimo zlasti na športne uspehe, neuspehe in udejstvovanje kegljačev.

Da smo kegljači Gradisa dosegli veliko uspehov ne samo v Ljubljani, Sloveniji, ampak tudi v Jugoslaviji, se imamo predvsem zahvaliti modernemu 4-steznemu kegljišču, ki smo ga zgradili leta 1957, potem ko nam je enostezno kegljišče v Malenškovi ulici postalo pretesno. Ob vztrajnem prizadevanju odbora in članov društva, predvsem pa zavoljo razumevanja uprave podjetja, smo zgradili 4-stezno kegljišče v novem upravnem poslopiju, kjer smo izkoristili kletne prostore. Premagati je bilo treba marsikatero težavo, vendar je trud obrodil sad, tako da se danes lahko ponasamo z lepim športnim prostorom.

Z aktivnostjo našega športnega društva, t. j. z dograditvijo teh prostorov, smo dali tudi pobudo ostalim gradbenim podjetjem, na primer Betonju, Konstruktorju, Primorju,

kegljišče je edino tako v Ljubljani in tako smo dolžni pomagati drugim kegljaškim društvom; nudimo jim te prostore tudi za republiška, zvezna in celo mednarodna srečanja. Tu je bilo že precej republiških tekmovanj, državno prvenstvo za ženske, nadalje mednarodna tekma Jugoslavija—Madžarska le-



Naše državne prvakinje v Novem Sadu leta 1957

ta 1958, letos pa bo na našem kegljišču mednarodna tekma Vzhodna Nemčija—Jugoslavija. Prav je, da se ob 10-letnici našega športnega društva spomnimo predvsem uspehov, ki sta jih dosegli moška in ženska ekipa Gradisa oziroma njeni člani:

ZENSKA EKIPA je leta 1955 v Novem Sadu dosegla naslov državnega prvaka.

Leta 1957 je dosegla v Zagrebu na ekipnem državnem prvenstvu II. mesto.

Republiške prvakinje LRS so bile v letih 1955, 1956, 1957, 1958, 1959 in 1960.

Okrajne prvakinje so bile v letu 1954, 1955, 1956, 1957, 1958, 1959 in 1960.

Leta 1955 so dosegle državni rekord ekipe z 2394 podrtimi keglji.

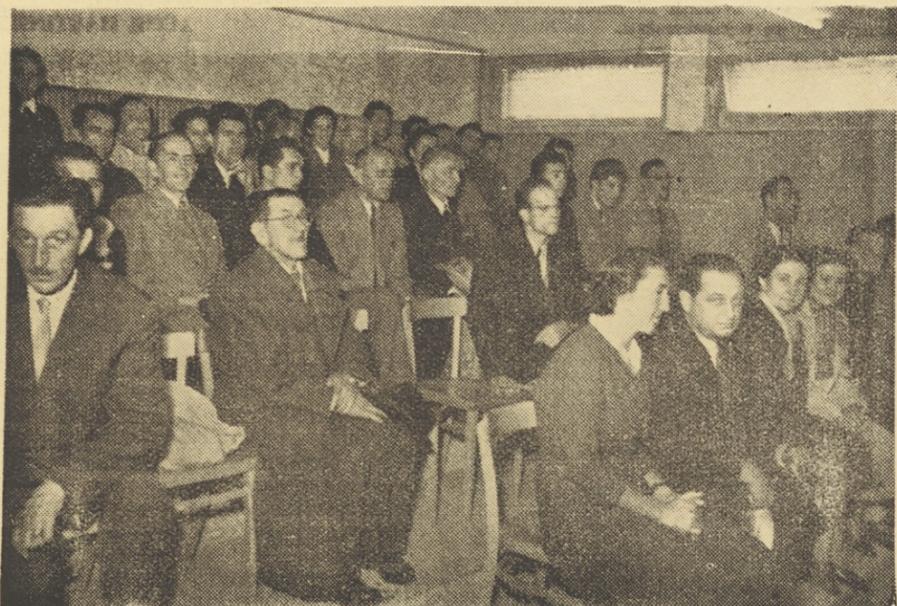
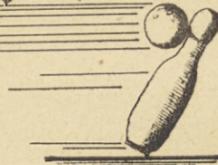
Članice v kegljaški ekipi pa so dosegle naslednje uspehe:

Francka Erjavec je kegljaški mojster od leta 1953.

Leta 1955 je postavila državni rekord s 448 podrtimi keglji.

Sa tu keglayne v timu svejtu inu peruu mestu Vam zhestitati serzhno si uoshimo keglashke senirue divize GRADISOVE

Soterpinu Satlerju Joshku



Na tekmovanjih nikdar ne zmanjka radovednih gledalcev.



Maketa novega skladišča hmelja v Žalcu

Ze v zadnji številki našega lista je bilo zabeleženo, da je gradbeno vodstvo Celje pričelo s pripravljalnimi deli za gradnjo skladišča hmelja v Žalcu. V tem pisanju hočemo bralece seznaniti z nekaterimi zanimivimi podatki o tem objektu oziroma o stvarih, ki so v neposredni zvezi z njim.

Začnimo torej pri hmelju. Divji hmelj so uporabljali že Sumerijci v Mezopotamiji 6000 let pred našim štetjem. Hmeljili so pivo in pripravljali kvašene pijače iz kruha in žit. Pri Slovanih zasledimo hmelj v 15. stoletju v Rusiji, od koder se je razširil pozneje po vsej Evropi in se ohranil v znanj ugodnih krajih. Pri nas so uvedli najprej württembersko vrsto hmelja, ki pa jo je kmalu uničila peronospora. Nekako pred 75 leti pa je bila uvedena pri nas znana vrsta »golding«, ki je prišla iz južne Anglije, vendar se je tako spremenila in prilagodila na naše razmere v Savinjski dolini, da je danes znana v svetu pod imenom »savinjski golding«. Pred vojno je bila naša trgovina s hmeljem v rokah tujece, le majhen del pridelka so proizvajalci uspeli prodati preko svoje združne organizacije. Ta organizacija je bila tudi prva, ki je začela predelovati in pripravljati hmelj za prodajo in zgradila prvo hmeljsko skladišče. V tej dobi je bilo ustanovljeno »Hmeljsko eksportno društvo«, ki je tudi zgradilo nova skladišča za hmelj. Po vojni je vse te objekte prevzelo podjetje »Hmezad«, ki je zaradi povečanja proizvodnje primerno razširilo skladišča. Pred vojno je bila naša povprečna proizvodnja hmelja

1400 ton letno, (maksimum ob konjunkturi 1.1929 : 2600 ton). Med vojno so bila hmeljska skladišča opustošena tako, da je znašala letna proizvodnja hmelja leta 1945 le 315 ton. Povečanje površine hmeljišč (l. 1945 — 650 ha, l. 1958 — 2020 ha) in primerne agrotehnični ukrepi, ki so zvišali hektarski donos na starih zemljiščih, so privedli do tega, da je letna proizvodnja 1958 znašala že 2450 ton. Proizvodnja hmelja se je povečala oz. se bo v bodoče še povečala zlasti zato, ker je hmelj naš najbolj rentabilen izvozni artikel. Dohodki iz tega izvoza so ena najpomembnejših postav zunanje trgovine LRS. Perspektivni plan razvoja kmetijstva LRS predvideva nadaljnje povečanje proizvodnje hmelja in sicer na 4000 ton letno.

»Hmezad«, naše edino podjetje, pooblaščen za trgovino z hmeljem, mora hmelj skladiščiti, pripravljati in oplemenitenega plasirati na inozemska tržišča. Če bo »Hmezad« tudi pri povečani količini hmelja hotel obdržati s trudom pridobljeni sloves na svetovnih tržiščih, bo moral kupcem še naprej postreči z kvalitetnim hmeljem, kot ga je doslej. Predpogoj za to pa je razen skrbi in nege pridelovalcev dobro urejeno ustrežno skladišče z vsemi sodobnimi pripravami za prepariranje in pakiranje hmelja. Potrebo po takem skladišču je »Hmezad« ugotavljal že leta 1954 in naročil izdelavo investicijskega elaborata. Ta elaborat je bil izgotovljen leta 1955. Predviden je bil prizidek k staremu skladišču s klasičnimi komorami za predelavo hmelja le z delnimi izboljšavami. Etažna površina prizidka je znašala

Kaj gradimo?

Nekaj zanimivosti o skladišču hmelja v Žalcu

10.500 m². Za skladiščenje 1 tone hmelja je bilo predvideno cca 33 m² etažne površine. Elaborat je bil predložen v pregled komisiji za revizijo investicijskih programov LRS, ki ga je kot neustreznega zavrnila. Elaborat je izdelal SGP »Beton« Celje.

Nato je »Hmezad« leta 1956 naročil pri Industrijskem biroju in Slovenija projektu nov investicijski program in idejni projekt (projek-tant ing. Josip Didek). Termin za izdelavo elaborata je bil marec 1957, vendar se je delo zavleklo, ker so projektanti pri študiju procesa manipulacije s hmeljem opazili celo vrsto nerešenih tehnoloških problemov, katerim tudi stari strokovnjaki Hmezada niso mogli priti do dna in jih rešiti. Zaradi tega je bil pri-tignjen k delu tudi Inštitut za hmeljarstvo v Žalcu, ki je zbral vse potrebne teoretične podatke o procesih pri predelavi hmelja. Projektanti so se odločili, da bodo opustili stare klasične komore za predelavo in izdelali nove, boljše. V ta namen je bila zgrajena laboratorijska komora in nato večja nova poskusna komora. V tej komori so dosegli presenetljive rezultate. Prepariranje hmelja se je skrajšalo od 12 na pol ure in prihranilo se je 80% doslej potrebnega čistega žvopla, ki so ga uvažali. Investitor »Hmezad« je nove komore osvojil in tako se bo opravljal vse prepariranje hmelja v novem objektu z novimi komorami, stare bodo pa opustili. Izum novih komor je zaščiten pri zvezni Upravi za patente v Beogradu in istočasno patentiran tudi v Zahodni Nemčiji. Ekonomičnost novih komor dokazuje tudi to, da se največji pro-

izvajalec strojev in naprav za predelavo hmelja z Zah. Nemčiji pogaja glede odkupa licence za vsa področja izven naše države.

Novo skladišče so projektanti projektirali tako, da je potrebno pri skladiščanju hmelja čim manj komunikacij za prevoz hmelja. Kapaciteta naprav za prepariranje je pa takšna, da bo omogočila v 50 delovnih dneh prevzem in vskladiščenja 4000 ton hmelja.

Bralcem smo postregli z glavnimi podatki, kako in zakaj je prišlo do gradnje tega za naše hmeljarstvo važnega objekta.

Prav radi bi postregli tudi s tehničnimi podatki za objekt, ki bi bralece prav gotovo še bolj zanimal, vendar te možnosti nimamo, ker glavni projekt še ni izdelan. Sedaj izvajamo pripravljalna dela, pričeli bomo pa tudi graditi fiksne dovodne ceste in industrijski tir v skupni vrednosti cca 50 milj. dinarjev. Organizacijo sektorja imamo težave saj brez glavnih projektov ne moremo naročiti in planirati niti kritičnih materialov. Po približnem predračunu iz idejnega projekta je vrednost gradbenih, obrtniških del in instalacij 455 milj. dinarjev, količina betona znaša 7500 m³, betonskega železa 450 ton itd. (gradbena dela 250 milj. dinarjev).

Bliža se polletje in čas neusmiljeno beži, investitor upa, da bo dobil novo skladišče v uporabo v predvidenem roku, mi pa upamo, da bodo projekti kmalu gotovi in da ne bodo najtežje naloge v zvezi z gradnjo objekta pred nami, ko se bo bližal konec gradbene sezone.

Borut Zupančič

Člani kolektiva - starši, študentje!

Kot vsako leto razpisuje naše podjetje tudi letos štipendije za študij na srednjih in visokih šolah.

Pri tem želimo razdeliti štipendije zlasti študentom naših delavcev in uslužbencev. Prepričani smo, da bo to najuspešnejše, ker le-ti poznajo naše podjetje, ki so ga vzljubili in živijo z njim. Zato smo se odločili, da ta razpis najprej objavimo v našem vestniku.

Razpisujemo naslednje štipendije:

Gradbena fakulteta	2 štipendiji
Gradbena srednjeteč. šola	4 štipendije
gradbena delovodsko šola	4 štipendije
srednjetehnična strojna	1 štipendijo
strojno mojstrska šola	2 štipendiji
ekonomska srednja šola	3 štipendije
administrativna šola	4 štipendije

Pri vseh šolah razen administrativne pridejo v poštev le študentje, ki so že končali prvi in drugi letnik ustrezne šole. Prošnjo za štipendije je vložiti do 30. junija v centrali podjetja.

10 let športnega društva GRADIS

(Nadaljevanje s 5. str.)

Leta 1957 smo bili prav tako okrajni prvak v disciplini 6 × 100.

V letih 1954, 1955, 1956, 1957, 1958 in 1959 smo bili prvaki v mednarodnem slogu v disciplini 6 × 100 in 6 × 200 v okrajnem merilu.

Leta 1957 smo dosegli na republiškem prvenstvu v disciplini 6 × 200 II. mesto.

Med posamezniki pa je bil Pavel Satler leta 1955 v disciplini 200 lučajev prvak Ljubljane z 858 potrtimi keglji.

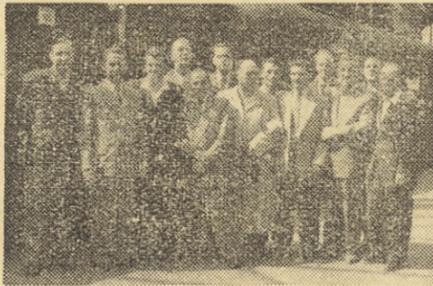
Franc Mlakar je bil prvak Ljubljane v letih 1957 in 1958.

Pavel Satler, Franc Mlakar in Anton Martinšek so enkrat sodelovali v reprezentanci Slovenije.

Reprezentanco Ljubljane pa so običajno sestavljali igralci Gradisa, in sicer Pavel Satler, Ivo Praprotnik, Rudi Cotič in Tone Martinšek.

Rudi Cotič je dosegel leta 1956 v narodnem slogu republiškega prvenstva posameznikov prav tako II. mesto.

Naslove mojstrov kegljanja imajo tovariši



Naša ekipa na poti v Mannheim



Nekdanja svetovna prvakinja tov. Francka Erjavec

Pavel Satler, Franc Mlakar, Ivo Praprotnik, Tone Martinšek, Rudi Cotič in Ivo Premk.

Moški so odigrali leta 1956 mednarodno tekmo v Mannheimu, ki so jo izgubili, v Karlsruheu zmagali z nad 500 keglji, v Eppenheimu pa igrali z mladinsko reprezentanco Nemčije in prav tako zmagali.

Leta 1957 je bilo povratno srečanje moštva

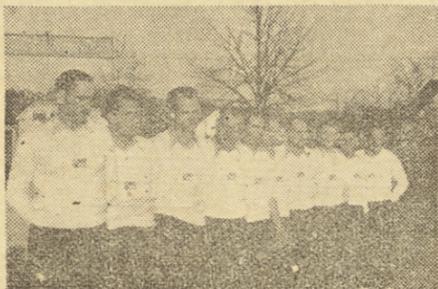
Karlsruhe v dveh postavah, ko sta obe postavi v disciplini 6 × 200 zmagali.

Ko podajamo obračun 10-letnega dela, velja poudariti, da imata neprecenljive zasluge v društvenem življenju tovariša Dragan Raič, ki je bil 8 let predsednik športnega društva, prav tako pa tudi Pavel Satler, ki že osmo leto opravlja posle tehničnega referenta društva. Njuna zasluga je, da je društvo kvalitetno napredovalo, da sta znala organizacijsko izpeljati najtežje naloge doma v republiških, zveznih in mednarodnih srečanjih, ali pa v inozemstvu.

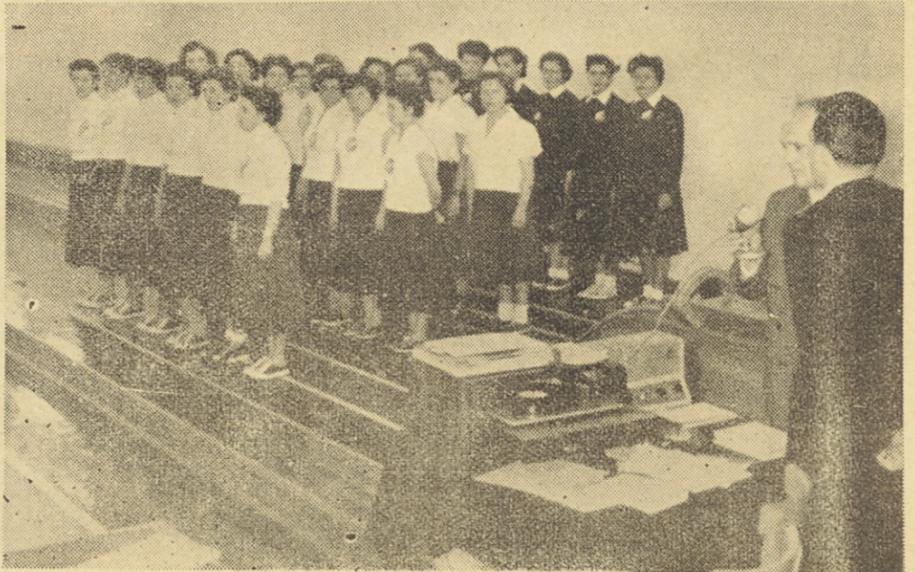
Tudi se moramo še posebej zahvaliti direktorju podjetja tov. ing. Keržanu, ki je znal pred delayskim svetom in upravnim odborom pravilno tolmačiti želje športnikov, ko so se dodeljevale dotacije društvu.

Na koncu je treba izreči zahvalo še vsem članom društva, zlasti tistim, ki obhajajo ob tej priložnosti 10-letnico članstva v društvu, pa čeprav niso dosegli vidnejših uspehov, temveč so ostali zavedni člani in s tem utrjevali moč našega društva.

TONE MARTINŠEK



Moška ekipa je častno zastopala naše podjetje na vseh tekmovanjih



Trikrat zdravo in tekma se začne...

Izkoriščanje težke mehanizacije

Ali že veste...

	Planirano ur	Efektivne ure	% izkor.	Zarač. ur	% avtom.	Max. št. efekt. ur	Stroji izven obr.	Opomba
14 Buldozerji	1.880	1.744	92	1.970	105	240	4	vsi v popr. v CO Lj.
3 Nakladači	350	537	153	558	158	254	—	čaka v CO Lj. na rez. dele
2 Skreperji	240	120	50	144	60	—	—	v popr. v CO Mrb. 2 v popr. CO Lj.
— Vlačilci	—	—	—	—	—	—	—	v popr. v CO Mrb.
5 Bagri	700	780	111	806	115	249	1	1 v popr. CO Mrb. 1 v popr. CO Lj.
13 Demperji	1.820	1.443	97	1.489	103	248	5	
3 Valarji	560	524	90	405	113	—	1	
7 Kompresor.	660	572	86	894	135	163	—	
11 Žerjavi	2.200	1.539	70	1.961	89	298	2	
58	8.210	7.059	85	8.243	100	—	14	

V zadnji številki Gradisovega vestnika so bili prikazani podatki o izkoriščanju težke mehanizacije za prvo četrtletje v primerjavi z lanskim letom. Gornja tabela pa nam prikazuje prvo razgibanost mehanizacije v letošnji sezoni, zato so tudi boljše rezultati. Proti planiranim 8210 uram je bilo doseženih 7059 ali 85% v povprečju, finančni efekt pa je bil dosežen v povprečju 100%. Navidezno je uspeh v aprilu zadovoljiv. Če pa pogledamo celoten uspeh letošnjega leta vidimo, da je bilo od planiranih 29.372 ur doseženih le 16.660 ali 56%, finančni uspeh pa za zaračunanih 19.496 ur le 66%, spričo tega bo treba skrbeti za čimvečjo zaposlitev strojev, če bomo hoteli izpolniti plan.

V popravilu so bili 4 buldozerji in to dva D7 in dva D8 v CO Ljubljana. Motorni skreper čaka na ležaj, ki je bil naročen iz uvoza. Od dumperjev sta dva Nordest — Latil v popravilu v CO Ljubljana, trije pa čakajo na uvoz rezervnih delov. Parni valjar se popravlja v CO Maribor in bo predvidoma gotov čez nekaj mesecev. Od stolpnih žerjavov je eden v popravilu v CO Maribor, drugi pa v Ljubljani in bo skoraj popravljen.

Iz tabele vidimo v koloni max.

štev. efekt. ur, da so posamezni stroji obratovali precej nad normalo, in to:

- buldozer Ansaldo G-17436 na gradbišču Jesenice 240 obratov. ur, strojnik Ukotič Rudi,
- nakladač G-16778 na gradbišču Maribor in Ravne 254 obratov. ur, strojnik Štucin Florjan,
- bager UBIG-17426 na gradbenem vodstvu Ljubljana 249 obratov. ur, strojnik Žabkar Franc,
- dumper G-21548 na gradbenem vodstvu Ljubljana 248 obratov. ur, strojnik Tomšič Marko,
- kompresor prevoznik G-16533 na gradbišču Kranj 163 obratov. ur, strojnik Pajk Mihael,
- žerjav stolpni G-3727 na gradbenem vodstvu Ljubljana 298 obratov. ur, strojnik Pugelj Anton.

Od celotne težke mehanizacije je največje povpraševanje in potreba po buldozerjih in nakladačih. Posebno vprašanje pa so prevozna sredstva. Prav radi pomanjkanja kamionov ali dumperjev niso bili bagri polno izkoriščeni. Zato bo treba v bodoče nujno misliti na nabavo kamionov — kiperjev. Tudi stolpnih žerjavov nam bo verjetno primanjkovalo glede na prevzete gradnje. Nekaj napotkov strojnikom težke mehanizacije:

Še nekaj tehničnih podatkov

Spodnja tabela je sestavljena po podatkih, ki jih dobi planski oddelek centrale z gradbišč vsak mesec. Vse postavke smo primerjali z letom 1959; podobna primerjava je bila že objavljena lani za I. polletje in za 3. tromesečje. Pri primerjavi zaposlenega osebja vidimo, da se je število osebja zvišalo od lani samo za približno 5%. Iz tega sledi, da je ostalo stanje skoraj isto kot lani tudi čez »mrtvo dobo«, to je v zimskem času, ko ne morejo opravljati vseh gradbenih del v podjetju. Če upoštevamo povečan obseg podjetja, potem lahko sklepamo, da ni bistvene razlike med letom 1959 in 1960. Pri Kranju je primerjava osebja nerealna, ker je za 1959. l. vzeto gradbišče Trojanec, za l. 1960 pa Kranj. V Trojanecih so začeli delati šele marca in zato manjša povprečja. Podobna ugotovitev velja tudi za Podvelko, kjer se je stanje zmanjšalo zato, ker so tam zaključna dela in se delavci in uslužbenci premeščajo na druge edince. Pri vseh ostalih pa nam primerjava sama pokaže obseg in razvoj edince. Odstotek del v akordu se je zelo izboljšal spričo stalnega prizadevanja za oddajo del v akord. Upoštevati pa moramo način izračunavanja odstotka, ker s tem ne moremo dobiti 100%, ampak mogoče le 80%. Pri urah po učinku in po času upoštevamo namreč tudi ure uslužbencev, delovodij, komunale, stranskih obratov in druge pomožne ure.

ki jih ni mogoče akordirati. Zato moramo vzeti n. pr. 75% del v akordu pri Celju že za zelo visoko postavko. Edino Projektivni biro ima 100%, ker so bili do sedaj vsi plačani po učinku. Pri uslužbenceh centrale je ukinjeno delo v akordu. Ure po učinku preračunavamo po rekapitulaciji plačilne liste. Akordne sezname, ki nam jih pošiljajo gradbišča, vskladimo z rekapitulacijo. Zato je potrebno, da so podatki v akordnem obračunu enaki mezdni listi. O Primerjavi sami pa nam pove tabela, kako se je kje razvijalo. Odstotek akorda zadovoljivo raste in bomo kmalu dosegli zaželeni cilj, da naj se vse plača po učinku.

Doseganje norm se ni bistveno izpremenilo, edino v Podvelki, kjer se je povzpelo od nedoseganja norme na 80% presežka. CO Maribor v l. 1959 ni prikazal za I. polletje, zato nimamo primerjave.

Realizacija je le malo narasla, v I. tromesečju smo bili malo pod planom in sicer smo dosegli le 93,84% planirane vsote. Upoštevati moramo predvsem vremenske neprilike, ki so ovirale delo v januarju in februarju ter marcu. Za Kranj velja ista ugotovitev kot za stanje osebja. Prikazana realizacija velja samo za gradbišča, ki nam redno poročajo po tabeli A.

Ker zavisi pravilno zaračunavanje najemnin, točen obračun strojnikov in celotna evidenca težke mehanizacije izključno na pravilnih podatkih, ki jih črpamo iz strojnih poročil, prosimo, da skrbje vsi strojniki za pravilno in točno vpisovanje podatkov.

V minulem letu je bilo poleg kratkega tečaja izdano še pismeno navodilo vsakemu strojniku posebej, kako naj pravilno vpisujejo podatke v poročila.

V zadnjem času pa se iste napake ponavljajo. Hočem jih namenoma ponoviti ter doseči, da se odpravijo. Strojniki, ki imajo svojega pomočnika, morajo pisati posebej strojno poročilo za stroj in sebe, drugega pa za pomočnika. Pomočniku ne detajlirajo ur, pač pa pišejo skupne opravljene ure v določeno kolono. Druga groba napaka je v tem, da pišejo na isto poročilo opravljeno delo na raznih edincih. Izgovor, da je n. pr. delal na drugi edinici samo nekaj ur ali en dan ne opravičuje napake, ker je bilo že nešteto povedano, da se priloži en izvod strojnih poročil k računom, ki ga dobi najemnik stroja. Če sta torej na istem poročilu dva koristnika, ni mogoče poslati obema eno poročilo, kajti drugi izvod poročila ostane brezpogojno v oddelku mehanizacije za dokaz pri eventualnih reklamacijah.

Ta napaka se največ ponavlja na separaciji v Ljubljani in na OGP, kjer dela stroj lahko za Obrat gradbenih polizdelkov ali pa za gradbeno vodstvo Ljubljana sektor OGP.

V dvomljivih primerih smo reševali situacijo tako, da smo se ravnali po podpisu delovodje. V zadnjem času pa se to ni mogoče, ker je Obrat gradbenih polizdelkov posodil za nekaj časa delovodjo gradbenemu vodstvu Ljubljana. Tako najdemo isti podpis v obeh edinicah in če je strojnik napačno napisal koristnika, je pravilno obremenitev onemogočena.

V. A.

— da bodo strojniki težke mehanizacije v Ravnah na Koroškem verjetno največ zaslužili, ker je trajal akordni sporazum med upravo gradbišča in strojniki več ko teden dni,

— da gradbišče Podvelka v likvidaciji nadaljuje svoj zaključek s težko mehanizacijo tujih podjetij,

— da pošiljajo v red in pravočasno vsa poročila edino iz gradbenega vodstva Maribor, kjer sta dva strojna referenta,

— da je v Centralnih obratih Maribor najtežje ugotoviti, komu pripada mehanizacija zaradi ekspeditivnosti strojnih referentov gradbenega vodstva Maribor, ki donajata in odvažata mehanizacijo brez dokumentov,

— da je strojna služba na gradbenem vodstvu Celje najbolj urejena, ker jo vodi najvišji strojni referent,

— da se zadovolji gradbeno vodstvo Ljubljana s kakršno koli mehanizacijo, samo da začne kopati,

— da je v Centralnih obratih Ljubljana precej težke mehanizacije, ki časa na rezervne dele. Ko pa bodo

stroji popravljeni, bodo verjetno čakali na strojnike in soferje,

— da uslužbenci Centralnih obratov zato nimajo obratnega dodatka, ker obstaja bojazen, da se zaradi njega ne bo mogoče znebiti nezazelenih,

— da imamo v Kranju toliko zemeljskih del, da jih bo težko dobršili z vsemi skreperji, s katerimi razpolagamo,

— da je na Jesenicah najmanj mehanizacije, zato ustvarijo največ dobička,

— da bo v Kopru naš bager UB o.5 kmalu konkuriral z »Veli Ložem«, — da bo Obratu gradbenih polizdelkov kmalu zmanjkalo prostora za deponiranje izdelkov, čeprav se že razteza do Indosa,

— da v Lesnih obratih Skofja Loka že tri leta popravljajo sušilnico lesa (na papirju), pa še kar obratuje,

— da je kolektivni akord možen le v Projektivnem biroju zaradi složnosti in tovariškega odnosa.

— da bo na Centrali kmalu zmanjkalo doraun zaradi stalnih zasedanj komisij in drugih.

V. A.

Če volja in zavest zmagata

Kdor je pred mesecem obiskal gradbišče v Kranju, bi danes opazil že veliko razliko. Naselje, ki je do nedavnega spadalo v eno izmed najslabših, je dobilo popolnoma drugo podobo. Pobeljene sobe, nove postelje in posteljina, urejena meza, prti na mizah, vse to je nov dokaz, da tudi v Kranju gledajo na ljudi drugače kot doslej. Seveda je še nekaj nedostatkov, toda glede skrbi za delavca so na pravi poti.

Ustavimo se še malo po kranjskih gradbiščih. Poleg gradnje skladišča, o katerem pravijo Kranjčani, da je bilo zelo hitro pod streho, so prevzeli tudi gradnjo dveh mostov čez Soro. Prvi most se gradi v Medvodah, tam kjer je nekdanj peljaia državna cesta Ljubljana-Jesenice. Novi most bo stal na dveh obrežnih in dveh rečnih opornikih, razdalja med oporniki je 20,50 m. Razpetine bodo torej premoščene s štirimi prenapetimi nosilci, ki so betonirajo na desnem bregu Sore.

Delovodja Vinko Čebašek pravi, da imajo največ težav pri izkopu temeljev za opornike. V globini 3

metrov so naleteli na ostanke mosta, ki je stal tu verjetno še v rimskih časih. Most v Medvodah bo dolg 71,40 metra. Na mostu dela tudi tesar Jernej Brenk, 13 let že dela v podjetju in pravi, da je pri Gradisu zadovoljen. Le škoda, da ni več tiste tesarske skupine, ki je delala pri gradnji elektrarne v Medvodah, da napravili so mnogo »fejst« fantje so bili, je razlagal. Tudi s toplo malico so delavci zadovoljni.

Drugi most se gradi v Goričanah, na istem mestu, kjer je stal že stari most. Bili smo na gradbišču, prav ko so razstreljevali srednji del starega mostu. Od celotnega mosta bosta ostala le dva krajna loka, porušena pa bodo nadomestili z enim lokom razpetine 48,35 metrov. Za oder tega mostu bodo porabili preko 100 m³ raznega lesa. Za zgraditev pa 270 m³ betona in 18 ton železa.

Tako se gradbišče v Kranju polagoma širi in uvršča med ostale urejene edince. Volje in zavesti je dovolj in uspeli bodo.

L. C.



M. R.

Naselje si urejajo sredi zelenja

EDINICA	ŠTEVILO ZAPOSLENIH	% DEL V AKORDU									POVPREČNO PRESEGANJE NORME		REALIZACIJA V I. TROMESEČJU V 000 DIN								
		I - III 1959			I - III 1960			1960 po mesecih			1959		1960								
		povpr.	povpr.	1960 po mesecih	povpr.	povpr.	1960 po mesecih	povpr.	povpr.	1959	1960	SKUPAJ	Gradbena	Obrtniška	Popr. na 1 zaposl.	SKUPAJ	Gradb.	Obrtn.	Popr. na 1 zaposl.		
GRADIS	SKUPNO	4 601	4 845	4727	4752	5056	48,42	47,67	31,29	45,24	59,66	120,89	120,57	812 942	550 584	262 358	177	866 148	565 770	300 379	179
	GRADBIŠČA	3 720	3 890	3795	3791	4084	47,37	50,07	30,30	47,32	64,05	121,31	116,51	812 942	550 584	262 358	210	866 148	565 770	300 379	223
Ljubljana		695	863	850	854	884	21,54	50,05	10,83	39,43	75,95	119,43	115,81	155 044	110 098	44 946	223	201 998	77 489	124 509	234
Zalog		207	237	209	216	285	17,71	33,81	14,64	21,57	49,95	126,22	132,64	46 596	18 154	28 442	225	36 431	26 628	9 803	154
Jesenice		292	317	314	308	331	19,15	36,19	21,15	34,35	46,20	151,99	130,94	87 813	73 827	13 986	301	108 938	80 673	28 266	343
Celje		819	806	791	773	853	25,77	70,26	50,95	75,24	75,66	111,26	104,99	169 093	119 805	49 288	206	165 704	133 322	32 382	206
Ravne		274	308	283	290	352	6,56	50,33	4,30	63,30	57,81	132,33	102,87	62 965	25 099	37 866	230	65 727	36 264	29 463	213
Maribor		1003	959	937	922	957	9,06	48,82	38,18	40,05	65,97	127,34	117,95	173 018	110 240	62 778	173	199 715	147 093	52 622	213
Koper		239	215	224	216	206	30,37	23,05	19,12	24,18	24,23	118,38	125,82	85 134	60 082	25 052	356	59 208	36 662	22 546	275
Podvelka		163	100	102	103	95	3,27	56,21	30,25	66,77	59,41	85,40	179,88	20 579	20 579	—	126	8 280	8 280	—	83
Kranj		28	105	85	109	121	1,34	45,73	23,35	42,64	56,07	187,50	119,55	12 700	12 700	—	453	20 147	19 359	788	192
Centrala		77	77	79	76	77	1,17	—	—	—	—	112,59	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Projektivni biro		26	30	29	31	30	99,44	100,00	100,00	100,00	100,00	128,20	122,90	—	—	—	—	—	—	—	—
CO Ljubljana		312	326	321	332	325	2,30	11,46	11,46	7,61	8,66	150,65	147,54	—	—	—	—	—	—	—	—
CO Maribor		162	175	177	177	173	—	50,69	47,16	49,20	54,50	—	138,37	—	—	—	—	—	—	—	—
Skofja Loka		135	142	141	144	142	43,93	73,82	60,53	75,47	77,54	132,80	124,88	—	—	—	—	—	—	—	—
Betonarna		169	203	185	201	225	58,02	60,70	55,58	58,67	65,68	106,84	149,27	—	—	—	—	—	—	—	—

O nagrajevanju

Iz dnevnega časopisja povzemo iz člankov nešteto navodil o nagrajevanju. Način nagrajevanja ima lahko razne oblike, namen pa je v glavnem enak. Nagradi naj se tisti, ki s svojim delom pokaže, da je zaslužil nagrado.

V letošnjem letu se posveča vsa pozornost uvajanju akordnega nagrajevanja povsod tam, kjer je izvedljivo. V gradbeništvu imamo že precej izkušenj in normativov, zato se pretežna večina del oddaja v akord. Poleg obrtniških del, ki se oddajajo v akord skupinam, se v letošnjem letu oddajajo tudi v akord dela s stroji. Čeprav za dela s stroji ni še dovolj realnih pokazateljev in izkušenj, so pokazali rezultati prvih mesecev pravilno razumevanje in dokaj dobre uspehe. Strojniki, ki so se vedno pokazali dobri in vestni pri delu, so z uvedbo akordov pokazali še vidnejše uspehe — pa tudi več zaslužili.

V našem podjetju je bil izdelan tudi nekak premijski pravilnik za šoferje, ki jim daje možnost boljše zaslužke.

Teže pa je zazdaj s pisarniškim osebjem. Njim še ni mogoče spričo različnega dela postaviti akorda. V posameznih primerih bi bil izvedljiv le pri strojevpiškah, kar pa se ne uvaja. Da ne bi zaradi specifičnosti dela pisarniško osebje ostalo brez posebnih dohodkov, so ponekod udeleženi pri dobičku, drugje pri premijah, pri nas pa pri nagradah po sistemu točkovanja. Sistem točkovanja se mi zdi najbolj pravičen, če ni v ozadju osebna naklonjenost. Tako se ločijo boljši in vestnejši od slabših, kar seveda vpliva na višino nagrade.

Za posebno prizadevnost pa je po našem pravilniku o nagrajevanju možno dobiti še posebno nagrado.

Ne mislim razpravljati kako in v kakšni obliki naj se pokaže ta posebna prizadevnost, ker so zato določene posebne komisije in organi delavskega samoupravljanja, ki imajo določena navodila, na podlagi katerih verjetno precejšnjo posameznika prej, preden mu priznajo in določijo posebno nagrado.

Hotel sem s člankom povedati in prikazati nepravilnost in nepravilnost negodovanja posameznih, ki ob takih prilikah vidijo le sebe in ne poznajo sočloveka. Razne opazke... da je prejel nagrado zato, ker je še nikoli ni dobil — ali... treba mu je na neki način pomagati itd. se mi ne zde tovariške. Vsak tisti, ki misli, da pripada izredna nagrada tudi njemu, naj se mirno vpraša, ali sem pokazal kaj posebnega in koristil podjetju? Ali sem opravil vse naloge v redu in pravočasno? Ali sem bil vdan podjetju in bil pripravljen delati v času počitka in tudi ponoči, če je bilo nujno potrebno? Ali sem sploh napravil kaj izrednega?

To so po mojem mišljenju vrline, s katerimi se posameznik toliko izkaže, da zasluži posebno nagrado.

Če smo izvolili organe delavskega samoupravljanja, smo izvolili prav gotovo tiste tovariše, ki jih poznamo in jim zaupamo, da bodo zastopali in ščitili naše interese. Zato bodimo prepričani, da delajo po svoji najboljši vesti in s čutom dolžnosti do članov kolektiva.

V. A.

Tri žene - tri različna delovna mesta

Včasih so bile žene žrtve zastarelih nazorov. Pravili so, da je žena le gospodinja in zelo malo žena je bilo na vodilnih položajih. Toda časi so se spremenili.

Res, da problem zaposlene žene še vedno obstaja, saj enakopravnost žena postaja le polagoma resnica. Poročene žene morajo še vedno poleg službe opravljati doma vsa gospodinjska dela. Toda v službi in družbenem življenju so enakopravne in enako uspešno kot moške delajo na mnogih odgovornih mestih v podjetjih. Samo bežen ogled po delovnih mestih nam to potrjuje. Tega se zavedajo tudi v centralnih obratih in so zaupali ženi veliko in odgovorno nalogo na področju delavskega upravljanja.

Predstavljamo vam tri žene na treh različnih delovnih mestih — njim samim pa želimo obilo uspeha!



MARIJA DEŽMAN
novi sekretar gradbenega vodstva Ljubljana

Tovarišica Marija Dežman je rojena v Radovljici. Službo je nasto-

pila leta 1950. Skoraj 4 leta je bila na Jesenicah, nato nekaj časa v Ljubljani. Zadnji 2 leti pa je bila na gradbišču Koper. Leta 1957 je odpovedala službo in se v avgustu 1959 zopet vrnila v podjetje. Tu je nekaj časa delala v finančnem oddelku, zdaj pa je prevzela mesto sekretarja gradbenega vodstva Ljubljana.

Prevzela sem odgovorno nalogo, je dejala, ko sem jo nedavno obiskal v pisarni. Rada imam to delo, vendar bi želela še več sodelovanja, kajti na tem področju so mi nekatere stvari le nove. L. C.

ANICA KREPFL

strugarica pri »Gradisu« CO na Studencih.

Rodila se je kmečkim staršem 18. VII. 1954 v Marjeti na Dravskem polju. Osnovno šolo je dovršila v domačem kraju in čeprav njena mladost ni bila brezskrbna, je leta 1948 odšla v uk in je 1951 uspešno končala Industrijsko kovinarsko šolo v Mariboru. Kot enakopraven član naše družbe se je zaposlila v TAM Maribor, kjer je opravljala delo strugarke do leta 1957. Ker se je želela ponovno zaposliti, je zaprosila za mesto strugarke pri našem podjetju.

Iskreno povemo, da smo sprva malce dvomili v njene sposobnosti, a s svojim delom je kmalu dokaza-



la, da je vredna vsega zaupanja. Lahko bi se kosala z vsakim moškim — strugarjem, saj je pri delu vestna in spretna ter je kos vsaki nalogi.

Njeno delo je normirano in svojo normo preseže od 15—30%. Ne samo pri delu tudi izven delovnega časa se udeležuje, saj je članica strelske družine »Zorko« Gradis CO. Na tekmovanju z malokalibrsko puško je dosegla eno najboljših mest.

Danes lahko žena opravlja iste posle kot moški, lahko hodi z njim vstrie. Nekeč ni bila tako, Anica ne bi mogla delati kot strugarica, če pa bi bila njena mezza nižja kot mezza moškega. Naša socialistična skupnost je prinesla poleg novih družbenih odnosov še enakopravnost ženi, ki je prav tako v svojem poklicu dokazala, da enakovredno pomaga ustvarjati lepšo bodočnost.

Ivan Nipič

HILDA MLAKAR

prva predsednica delavskega sveta

Delavski svet centralnih obratov v Ljubljani je na prvi seji izbral za predsednika tov. Hildo Mlakar.

Za naše razmere nekoliko nenavadno, ker do sedaj nismo bili navajeni, da bi na tako odgovornem mestu bila žena, zlasti še, ker je v našem podjetju sorazmerno malo ženske delovne sile. Tudi sama pravi, da je bila zelo presenečena, da



so med 17 člani izvolili za predsednika ravno njo in ji zaupali tako odgovorno nalogo.

V centralnih obratih je namreč 215 moških in le 24 žena.

Tovarišica Mlakarjeva je zaposlena pri podjetju že 15 let, in to skoraj ves čas na istem delovnem mestu. Oče je bil monter pri mestnem vodovodu. Ker je bil vedno v naprednih vrstah, so ga večkrat preganjali, kar je v mladosti tudi sama občutila. Med okupacijo so naši borci našli v njihovi hiši vedno toplo zavetišče. Hiša je namreč stala tik ob bodeči žici okupirane Ljubljane in tako so se ves čas borbe skrivali pri njih ilegalci.

Kakšne naloge pa ste si zadali, sem jo vprašal. Teh je več kot preveč, predvsem nameravajo utrditi delavsko upravljanje, posvetiti več pozornosti pravilnemu nagrajevanju in na sploh posvetiti ljudem več skrbi. S tem bodo omejili fluktacijo delovne sile in ustvarili v kolektivu splošno zadovoljstvo. Če bodo vsi skupaj dobro prišli, bo nedvomno šlo. Pravi predsednica, toda to ni odvisno samo od nje, temveč od vseh članov in od celotnega kolektiva. L. C.

Vzgoja kolesarjev v lesnem obratu

(Dopis iz Skofje Loke)

Aprila in maja meseca je bila po vsej Sloveniji množična vzgojna kolesarska akcija. Tako so tudi v lesnem obratu v Skofji Loki pregledali vsa kolesa, ki so bila tisti čas v obratu. Komisijo so sestavljali: 2 uslužbenca LM iz Skofje Loke in predsednik komisije za HTZ v obratu. Komisija je temeljito pregledala vsako kolo posebej ter lastnika opozorila na morebitne pomanjkljivosti, ki bi zaradi njih vožnja na cesti ne bila varna. Od 59 koles je bilo brezhibno opremljenih le 26.

V zvezi s to akcijo pa so v obratu tudi predvidena razna predavanja o varnosti prometa na cestah. V aprilu je imel tako predavanje komandir LM Skofje Loke Maks Zadnik. Seznanil je člane kolektiva o številu nesreč v lanskem letu, ki jih je spričo naraščanja vozil vse več. Število koles je za približno sedemkrat večje od drugih vozil, zato utegne biti vsaka nepravilnost v opremlitvi za lastnika hudo nevarna in vzrok nesreče na cesti. S 1. majem se na cestah zahteva pravilna oprema in brezhibno stanje koles.

Vsi prisotni člani kolektiva so predavanju pozornost sledili in se predavatelju najlepše zahvaljujejo.

Pavel Zontar

Tečaj v Mariboru

Na predlog tukajšnje sindikalne podružnice je Gradbeno vodstvo »Gradisa« v Mariboru priredilo tečaj za priučene delavce zidarske, tesarske in strojne stroke. Na posvetu, ki ga je sklical po nalogu uprave tov. Gajšt, smo ugotovili, da se je prijavilo 45 članov. Po izkušnjah iz prejšnjih let je bilo na tem sestanku dogovorjeno, da se opravijo sprejemni izpiti iz računstva ter pisanja po nareku. Za razrednika je bil določen tovariš Gajšt.

Po pregledu nalog je prišlo v tečaj 32 delavcev. Ker so računske naloge slabo izpadle, je komisija za izobraževanje delavcev določila, naj se izvede v mesecu decembru 9-dnevni pripravljalni tečaj iz računstva in slovenščine. Določen je bil tudi prihodnji program in čas tečajevo: 3 meseci: januar, februar in marec 1960.

Po pripravljalnem tečaju smo pričeli z rednim poukom, ki je trajal dnevo po 4 šolske ure, in sicer v popoldanskem času od 16—20 ure. Le v času snega in mraza, ko je bilo na gradbiščih delo onemogočeno, smo podaljšali pouk od 4 na 8 ur dnevo: od 8.—12. in od 16.—20. ure. Verjetno pa je 8 ur pouka le preveč za tako

zgoščeno podajanje snovi in jo tečajniki le zelo težko oboladajo.

Od 32 tečajnikov jih je opravilo zaključne izpite le 28; eden je odstopil, trije so pa medtem odšli k vojakom.

Izid izpito je bil tak: Zidarjev 17, tesarjev 5, strojnikov 6.

Odlično	2	7,2
Prav dobro	5	17,8
Dobro	15	53,5
Zadostno	—	—
Nezadostno	6	21,5
Skupaj:	28	100

K tabeli pripominjamo, da ima 6 tečajnikov popravni izpit, in sicer 2 iz dveh predmetov in 4 iz enega predmeta. Popravni izpiti bodo te dni in je verjetno, da ne bo nihče padel. Spričo tega bo povprečni uspeh 3,1 — torej dober, s čimer so zadovoljni predavatelji, tečajniki, sindikalna podružnica in gradbeno vodstvo.

Pukič



Mariborski tečajniki — aprila 1960

Uspehi naših mladih nogometašev

Mladinska nogometna ekipa sindikalne podružnice »Gradis« gradbenega vodstva Ljubljane ima v svoji vrsti same fizične delavce in vajence. Sindikalna podružnica je sprejela njihov predlog in ekipo registrirala. Moštvo se je odtlej srečalo z več klubi v Ljubljani in

zunaj nje. Prvo srečanje je bilo s klubom Enotnosti iz Jevnice, ki se je končalo z našo zmago (5:2). V ponovnem srečanju smo premagali Enotnost 7:2. Lepo zmago smo tudi odnesli iz srečanja s klubom iz Smartnega, in sicer 6:0 za nas. Naš nogometni aktiv je s temi rezultati

zelo zadovoljen. Vsa hvala gre tov. Ivanu Vuckoviču, ki redno vodi naše moštvo na treningih in organizira naša tekmovanja.

Naše moštvo mora odigrati še eno tekmo; če bomo zmagali, nas čaka lep pokal.

Janez Murkovič

Anketna vprašanja

Nekateri člani so želeli, da odgovore na anketna vprašanja objavimo že v tej številki. Zal moramo priznati, da nam vse ednice do danes še niso poslale anketnih listov, čeprav bi bilo za analizo delavskega upravljanja v podjetju to nadvse koristno.

Največ anketnih listov t. j. 590, nam je do danes poslala sindikalna podružnica gradbenega vodstva Celje in gradbišče Jesenice (80%). Nekateri odgovori so zelo zanimivi in jih bomo objavili skupno s celotno analizo v prihodnji številki.

Pismo iz Sovjetske zveze

Leningrad, 15. IV. 1960

Dragi tovariši!

Kako smo pravzaprav prišli sem? Tema št. 5524, sprejeta na lanskem zasedanju mešane sovjetsko-jugoslov. komisije, za tehnično sodelovanje je glasila: Upoznavanje sa proizvodnjom krupnopenelnih montažnih zgradb vključujoči i proizvodnju panela i blokova, kao i sa mehanizacijom kod montaže (sa pravom odabiranja dokumentacije po dogovoru strana).

In tako nas je šest iz Jugoslavije, trije od Gradisa in trije Makedonci 1. aprila letos odpotovali v ZSSR. To sta še tov. Capuder iz gradb. vodstva Ljubljana in tov. ing. arh. Vede iz Projektiivnega biroja.

To se ni zgodilo po naključju. Mi smo v Jugoslaviji prišli najdlje v montaži, Rusi pa menda najdlje v svetu, vsaj kar se količine tiče. Vse, kar smo dosedaj videli, je za naše pojme ogromno in je na nas napravilo silen vtis. No, o tem pozneje, ko pride na vrsto. Danes pa bi hotel nekaj napisati o poti in o splošnih vtisih, ki bodo bralce Gradisovega vestnika gotovo zanimali.

Kot rečeno, smo odpotovali 1. aprila ob 10. uri zvečer z Balt-expresom, ki ima tudi direktni vagon Moskva—Beograd. Odhod je spremljal močan nalič, tako da smo morali najeti postreška, ki je našo dvomesečno prtljago spravil na vlak. Ne bi tega pisal, če bi se mi ne zdela zanimiva njegova zahteva za plačilo: daj hiljadarku, pa smo kvič, No, mi smo mu dali 400 din in mislimo, da je še to preveč.

Vagon, v katerega smo sedli, je sovjetski. Vsak kupa ima štiri mesta, ki se ponoči vsa pretvorijo v postelje. Umivalnika ni v kupeju. Kupe sam je udoben, ves vagon pa zelo solidno in masivno izdelan. Vožnja ko trajala do ponedeljka zjutraj, to je kakih 60 ur.

Drugi dan okrog 9. ure smo prispeli v Budimpešto. Vse je bilo že v znamenju njihovega narodnega praznika. »Eljen aprilis. 4«. To je dan, ko so pred 15 leti Rusi osvobodili Budimpešto. Kratak sprehod okrog kolodvora. En dolar smo zamenjali za 22 forintov po uradnem kurzu. Potem smo pa več kot polovico dali za štiri razglednice z znamkami. Pod vtisom take menjave so se nam zdele cene v izložbah ogromne. No, to ni primerjava, ker bi morali poznati plače, za kar pa ni bilo časa.

Popoldan okrog 5. ure smo prekoračili Tiso in prišli na ozemlje ZSSR. Prva postaja Cop, mesteca v bivši češkoslovaški podkarpatski Rusiji tik ob tromeji SZ, Madžarske in CSR.

Prva sovjetska uradna oseba, ki je stopila v vagon, je bila zdravničar: »Kak u vas zdorovje?« No, ker smo rekli, da smo vsi zdravi, je šla naprej. Še potrdila o cepljenih kozah iz Ljubljane ni zahtevala. Skoda, ko so se mi tako krasno prijel! Sovjetski sopotniki so pojasnjevali, da tako preprečujejo prenos nalezljivih bolezni. Če bi bil kdo bolan, bi moral v bolnišnico. Potem je prišla druga žena, ki se je zlasti zanimala za naše pomaranče, ker nismo imeli psov in podobnega spremitva. Bila je fitopatologinja, ki se zanima za »zdravje« živali in sadežev. Pišem to zato, ker tega na drugih mejnih prehodih še nisem doživel, mislim pa, da je ta postopek povsem upravičen.

No, drugih komplikacij ni bilo, izpolnili smo deklaracijo o naši prtljagi, žigosali so nam potne liste in lahko smo izstopili iz vagona. Ure smo premaknili za dve uri naprej, kolikor se razlikuje moskovski čas od srednje-evropskega. Vagon pa so zaklenili in odpeljali nekam, kjer bodo zamenjali vso spodnjo konstrukcijo. Sovjetske železnice so namreč za okrog 20 cm širše kot naše, kar omogoča znatno mirnejšo vožnjo. Tudi vagoni so večji, pa je hodnik v spalnem vozu dovolj širok, da se z lahkoto srečata dve osebi mojega kalibra.

Naj spregovorim nekaj besed o sovjetskih železnicah. SZ je ogromna država. Zveze se zaradi težavne gradnje cest, zaradi dolge zime itd. lahko najbolje vzdržujejo z železnico. Zato je njihovo omrežje dokaj gosto. Često smo vozili skozi podvoze ali nadvoze drugih prog. Vagoni so veliki, zeleno pobarvani, udobni, tudi oni drugega razreda. Brzina je bila okrog 80—85 km/h. V naši kompoziciji je bil tudi jedilni voz, čeprav so pri »Kompasuz« v Ljubljani trdili, da ga ni in da je treba vzeti s seboj suho hrano. In tako smo v strahu, da ne bi shujšali, vzeli s seboj zalogo klobas, salam, konzerv, sira itd. Se danes imamo nekaj od tega. Vlak za razliko od naših vlakov vozi točno po voznom redu. Ves čas smo delali primerjave. Minuta, dve razlike, in to zmeraj pregodaj, nikoli prepozno.

Postaja v Copu, čeprav majhna, je naredila s svojo čistoto na nas odličen vtis. Dasi zvečer, ni bilo nikjer papirčka ali pa cigaretnega ogorka, vendar je bilo na postaji precej ljudi. Ko smo sedeli v bifeju, je nekdo prižgal cigareto. Takoj ga je službojuči železničar ogovoril, da je tu prepovedano kaditi. Napisal sicer ni bilo, vendar res ni nihče kadil. Torej, disciplina! Kakšnega papirja raje nismo poskusili vreči po tleh.

Cistoča je sploh ena glavnih odlik vseh ruskih mest, kolikor smo jih videli. Pariz, London, da ne govorim o Beogradu, so mnogo bolj umazani od dima, saj in odpadkov.

Na postaji je tudi banka. Na kreditno pismo smo dvignili nekaj denarja. Torej tudi strah, da boimo brez denarja do Moskve, je bil odveč. Tudi denar je soliden, ruski. Bankovci veliki, iz debelega papirja tudi za 1 rubelj. Vrednost? Uradna, po kateri smo jih dobili: dolar — 10 rubljev — 600 din. Dejanska, po cenah v trgovinah sodeč in po plačah bi cenil en rubelj okrog 25 dinarjev. Za radijske aparate, televizorje znatno več, za tekstil, hrano pa manj. No, k temu se bom še povrnil.

Drugi dan smo se vozili skozi rodovitno Ukrajino. Nič posebnega. V oči padejo le ogromne »non stop« njive. V Kijevu smo iz vlaka gledali obsežno stanovanjsko gradnjo. Tudi montažno gradnjo smo nekje opazili.

Tretji dan zjutraj smo se zbudili še pred Moskvjo. Po poljih je ležal še sneg. Le tu in tam so se kazale kopne lise. Noči so bile še vedno pod ničlo, mlake in potoki zamrznjeni. Plašči, ki smo jih doma že skoraj odložili, bodo prišli še zelo prav. Sopotniki nam razlagajo, da je povsem možno, da se zapade sneg, snežilo pa je že tudi v juniju in juliju. Nobenega sledu zelenja! Pozneje smo sem in tja opazili ljudi z nekaj vejicami mačice, kot pri nas v februarju ali marcu.

Na postaji v Moskvi bi nas moral pričakovati kdo iz ambasade. Ker pa iz Beograda niso ničesar javili, čeprav so obljubili, seveda ni bilo nikogar. Potem smo našli nekoga, ki je pričakoval neko drugo grupo. Začuden je rekel, da v teh dneh pričakujejo samo tri, ne pa šest. No, v organizaciji so pa naši res nadakriljivi.

Ker ni bil rezerviran hotel, smo morali v ambasado. Končno so nam našli sobe v hotelu, oddaljenem 15 km iz mesta. Vendar nismo odšli v hotel, ker je bil za ob 14. uri napovedan sestanek z Rusi. Ko smo se pa po kosilu zaradi tega sestanka vrnili v ambasado, so rekli, da je preložen na naslednji dan. To zaradi tega, ker tudi Rusi pričakujejo samo troje inženirjev in morajo najprej urediti vse potrebno med seboj. Tako smo se končno slabe volje odpeljali v hotel.

Ko sem v Beogradu izpraševal tovariše, ki so že bili v SZ, glede hotelov, so rekli: slabih hotelov v SZ ni. In res, vse kar smo dosedaj videli, to samo potrjuje, čeprav nismo stanovali v hotelih, ki bi se prištevali v kat. Ia. Čistota vzorna,

v vsaki sobi radio in telefon, centralna kurjava, vsaka soba ima kopalnico s toplo in mrzlo vodo. Po tleh preproge itd. V hotelu je poskrbljeno za vse. Trafika, časopisi, razglednice, znamke, razni drobni galanterijski predmeti se tu lahko kupijo. Brivec, pralnica perila, delavnica za popravilo predmetov iz usnja, vse je v hotelu. Tu vam rezervirajo vstopnico za gledališče ali pa naroče taksi. Pri nas so nekateri novi hoteli sicer luksuzneje opremljeni, imajo aluminijasta okna, lepe s ploščicami obložene kopalnice, krasne lifte, ampak kaj, ko to le prepogosto ne funkcionira. Tu pa je izdelava za naše pojme vsaj po zunanjem videzu površna, obrtniška dela v novih objektih pa za naše pojme skoro slabo izvršena. Vendar vse funkcionira. V novem hotelu je bukov les liftovne kabine pri vsakem premiku škripal, kot da bo vsak čas razpadla, vendar je lift brezhibno deloval. Ta groba slaba izdelava obrtniških del je sploh karakteristična za gradbeništvo v SZ. Nekdo je rekel, da oni ne gradijo hiš, pač pa rešujejo stanovanjsko vprašanje in se nimajo časa ukvarjati z raznimi detajli.

Rekel sem, da je v vseh sobah zvočnik. Zvočnik je bil tudi v vagonu. Brž ko smo prešli mejo SZ, je začel delovati in pri tem nismo imeli nikake možnosti vplivati nanj. Počasi nam je začel dražiti živce. V hotelu je v sobi tudi zvočnik z razliko, da se da izključiti. Ampak kaže, da se človek nanj navadi. Tudi sedaj je pred menoj na mizi in oddaja menda neko dramatičnijo iz življenja Lenina, katerega obletnico, rojstva te dni obhajajo komunisti vsega sveta. Menda sem se na to navadil, in me prav nič ne moti. Človek se ne počuti tako sam.

Drugi »artikel«, ki se najde v vsaki hotelski sobi, je telefon. Telefon je na vsakem hodniku, na ulici so številne javne govornice, celo v nekem taksiju je bil, vendar ne vem, kako tam funkcionira. Telefonskega imenika pa še nisem videl in kaže, da ga vsaj v našem smislu sploh nimajo, človek mora telefonsko številko pač vedeti.

Srečanje z Abrahamom

Ta kotiček našega lista smo posvetili dolgoletni članici kolektiva tovarišici Cirili Krmeč.

»Dolgo je že tega, ko sem 15. septembra 1945 nastopila službo pri našem podjetju v Kranju«, je skromno začela pripovedovati svojo življenjsko zgodovino. »Gradili smo most čez Savo, takrat je bilo še težje, vendar se rada spominjam teh dni. Sploh pa mi je Gorenjska zelo pri srcu. Kdo ne ljubi gorenjskega zraka, planin, zelenih trat, ki se nežne in nedotaknjene svetlikajo v jutranji rosi in hrepenijo k soncu...« Da, taka je naša Cirila, mogoče preveč skromna, zato tudi vseh ciljev ni dosegla. »Nič posebnega se v tem času ni zgodilo«, je dejala. »Bila sem na večjih gradbiščih, nadalj pa v Škofji Loki. Spoznala sem se z mnogimi in rada se bom z nimi še srečala. Mogoče sem bila



včasih malo sitna, toda delala sem vedno rada. Čeprav imam že pravico do pokojnine, bi rada bila še nekaj časa v službi, vsaj tako dolgo, dokler še lahko podjetju kaj koristim.

Ob 50-letnici rojstva ji kličemo: Še na mnoga leta!

L. C.

»Gradisov vestnik« izdaja delavski svet podjetja Gradis. Ureja ga uredniški odbor. Odgovorni urednik: Lojze Cepuš. — Tiska tiskarna »Toneta Tomšiča« v Ljubljani. — Izhaja mesečno.



Pogled s Kremlja na nebotičnik na Kotelničeskem nabrežju

Ko človek pride v nepoznano velenje, si želi priporočila, da se v mestu nekako orientira. Torej karta s kazalom ulic, najvažnejših objektov, potem karta prometnih zvez. Ves čas, ko smo bili v Moskvi, smo iskali tako karto. Končno smo našli nekak turistični vodič v nemškem jeziku s karto, kjer je bilo označeno morda deset najvažnejših ulic in nekaj markantnih objektov ter

zemljevid podzemne železnice. Po avtobusih pa smo si morali pomagati s spraševanjem. Podobno je bilo tudi v Leningradu z razliko, da je vodič angleški in karta nekaj boljša. To je vsekakor pomanjkljivost, ki jo tuji zelo občutimo, če se spomnim odličnih kart Londona ali Pariza.

ing. Jože Uršič

(Nadaljevanje prihodnjic)

Ing. Lojze Štok - 50-letnik

Človek praznuje svojo petdesetletnico samo enkrat v življenju. Ne dočakajo vsi ljudje tega jubileja, posebno pa še ne v vzponu svojih moči.

Inženir Lojze Štok je star član našega kolektiva. Tisti, ki ga poznajo, in tisti, ki se prvič srečajo z njim, bodo spoznali v njem predvsem človeka. Ni zastoj dejal predsednik ravske občine in najstarejši komunist v tem kraju tov. Kokal, da je ing. Štok predvsem ljudski inženir. Da, ljudje ga imajo radi. Skromen, pravičen, dober gospodarstvenik, vse to so njegove odlike.

Rodil se je 25. V. 1910. Kot nešteto drugih, je tudi on okusil nasilje fašističnega terorja, saj so ga okupatorji kmalu po vdoru internirali. Po osvoboditvi ga že leta 1945 najdemo v naših vrstah. Nekaj časa je delal na Savici in na raznih drugih objektih. Dolgo je vodil dela pri gradnji tovarne anodne mase v Kidričevem, kjer je — kot sam pravi — preživel najlepše obdobje svojega strokovnega delovanja. Lani je prevzel mesto šefa gradbišča Ravne na Koroškem, kjer je v tem kratkem času pokazal ogromne organizacijske sposobnosti.

Ko danes sredi največjega dela



Ing. Štok

izrekel ob majhni proslavi na gradbišču Ravne: Tovariš Lojze, iz srca Ti kličemo še na mnoga leta!

Bil sem na praksi v Švici

Pred nekaj meseci se je vrnil iz Svice tov. LUDVIK KMETEC, ki je zaposlen v obratu gradbenih polizdelkov. Bil je na praksi v Švici devet mesecev. Po vrnitvi sem ga vprašal, kako je bil zadovoljen s prakso, ki mu jo je nudilo naše podjetje. Povedal mi je, da je zelo zadovoljen:

»20. maja sem prispel v že vnaprej določeno mesto v Švici. Napel sem vse sile, da bi se čimveč naučil. Reči moram, da so bili Švicarji zelo vljudni in prijazni in vselej pripravljeni nuditi znanje vsakomur, ki se je hotel česa naučiti. Pri njih je treba precej več delati kot delamo pri nas. Pa ne samo to, da je treba bolj delati, imajo tudi 12-urni delavnik. Mislim, če bi mi tako delali, bi gotovo prej zgradili socializem. Po drugi strani pa se občuti, da njihov delavec nima pravice do življenja.

Vodilni ljudje so bili zelo dobri z nami;

najprej so me vprašali, kako živi moja družina in mi dejali, če me bo mučilo domotožje, ah bom imel težave pri delu, naj kar pridem povedat, da mi bodo pomagali po njihovih močeh. Bil sem presenečen nad tolikšno človečnostjo.

Izdelovali smo betonske cevi raznih dimenzij, montažna stopnišča, razne stebričke, razne taras plošče in druge drobne izdelke. Vse to smo delali z največjo pozornostjo in vestnostjo, čeprav to ni bilo naše in smo vedeli, da gre dobiček v žep bogatih ljudi. Zato želimo povedati, da moramo tudi doma tako delati, vestno in pozorno, kajti zavedati se moramo, da pri nas delamo pa zares zase.

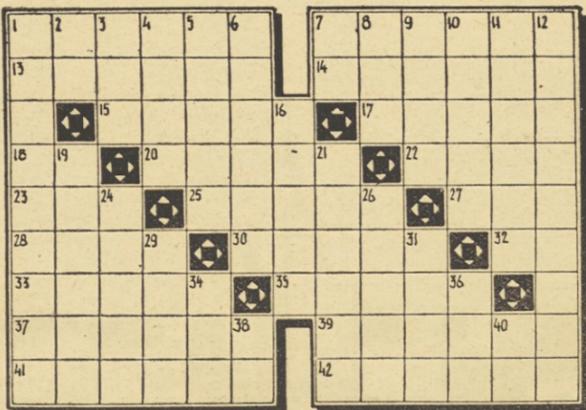
Pripominjam, da so me kot Jugoslovana zelo lepo gledali in da sem bil zato silno ponosen na svojo domovino.

Martin Pižent



Ing. Uršič in tov. Capuder v Moskvi, aprila 1960. V ozadju Kremelj

KRIŽANKA



Vodoravno: 1. majhna okenca, 7. predstavitev, sprememba položaja, 13. katalog, spisek imen, 14. čeprav, čeravno, 15. zli duh, zlodej, 17. pripravljen (prislov), 18. središče vrtenja, 20. kmečko gospodarsko poslopje, 22. snov, materija, 23. ribiška mreža, 25. velika tovarna motorjev v Kopru, ki jo je zgradilo naše podjetje, 27. ločilni veznik, 28. gnojna bula, furunkel, 30. oseba iz znanega Haškovega romana »Dobri vojaki Svejke«, 32. pogosta končnica priimkov, 33. izdelovalec načrtov, 35. predpona, ki v tujkah pomeni »majhno, drobno«, 37. določim čemu vrednost, 39. stojalo, podstavek za aparate, 41. kotanjast, poln jam, 42. orodje za tesanje.

Navpično: 1. največje ljubljansko industrijsko podjetje, za katerega

je zgradil tovarniške objekte »Gradis«, 2. končnica glagolov v 1. osebi ednine, 3. okrajšano ameriško moško ime, 4. špansko žensko ime (Neža), 5. sladka dišava, 6. upravitelj posestva, gospodar, 7. različna soglasnika, 8. evropski veletok, 9. tujka za državni proračun, 10. drevo, na katerem gojijo sviloprejke, 11. nedosežni vzori, 12. kraj na Stajerskem, kjer je naše podjetje gradilo objekte velike tovarne glinice in aluminija, 16. ni v moji lasti, 19. hidroelektrarna v Bohinju, ki jo je zgradil »Gradis«, 21. prid, nasprotje škode, 24. košček redkega, rahlega blaga ali snega, 26. verske loči-

ne, 29. telesna poškodba, 31. značilna primorska pokrajina, 34. zver iz rodu mačk, 36. tuje žensko ime, 38. različna soglasnika, 40. italijanski spolnik.

RESITEV KRIZANKE

Vodoravno: 1. okolica, 8. Polgar, 14. Prvi maj, 15. sljuda, 16. enice, 17. B(ratko) K(reft), 19. tubus, 20. kita, 21. Mirt, 23. beta, 24. Aci, 25. peščenec, 27. Ra, 28. voz, 29. rok, 30. lk, 32. buldozer, 35. pir, 36. Sarh, 38. Aden, 39. Samo, 40. obara, 42. ab, 43. Tomos, 44. ledeno, 46. Rjavina, 48. Aladin, 49. Ankaran.

Navpično: 1. opekar, 2. krnica, 3. oviti, 4. lica, 5. ime, 6. Ca, 7. ajbiš, 8. p. s. (post scriptum), 9. Olt, 10. sljuda, 11. Gubec, 12. adut, 13. rasa, 18. krč, 21. mezda, 22. teren, 25. pol, 26. nor, 28. Vuhred, 30. limona, 31. krosan, 32. brada, 33. oda, 34. zebra, 35. Pamir, 36. šola, 37. Abel, 39. sova, 41. Ani, 43. tak, 45. on, 47. jn.

Dopis iz Srbije

Iz Srbije se oglašuje bivši predsednik delavskega sveta tov. Franc Rakef:

Dragi tovariši!

Smatram za potrebno, da se tudi jaz oglasim v našem vestniku. Sem v daljni Srbiji v kraju Gramatta — Lepenica. Imam se kar dobro. Dela je dovolj, saj imam kar 60 tečajnikov. Poučujem nove metode zidanja. Naenkrat delam s polovico tečajnikov. In to dopoldan in popoldan. Tukaj so različni tečaji in na žalost tudi tu obstoja mnenje, da je za zidarja le tisti, ki ni za drug poklic — toda stanje se le počasi popravlja. V nedeljo smo imeli tekmozanje v Vranjem in je moja skupina odnesla najboljšo oceno.

Lepe pozdrave uredniškemu odboru in celotnemu kolektivu.

Opomba uredništva

Tovariši Rakefu se zahvaljujemo za pozdrave in mu želimo, da se kmalu vrne med nas ter doma prične z istimi tečajniki.

ZANIMIVOSTI

PREJNAPETI BETON NA KITAJSKEM

Kitajska je ogromna dežela z velikanskimi potrebami po modernih konstrukcijah. Uporaba prejnatega betona, s katerim se zmanjša poraba jekla, pomeni seveda velik prihranek.

Pri uporabi prejnatega betona uporabljajo standardne elemente kot nosilce, stebre, plošče, stropne votle elemente in podobno, pri čemer dosežejo 42—76 % manjšo upo-



Hvala za spremstvo, od tod naprej bom pa že sam našel domov

Zakaj gradbince zapostavljajo

Poslušal sem radijsko oddajo posvetovanje o poklicih in niti enkrat v pol ure nisem slišal, da bi spregovorili kaj o zidarjih ali tesarjih. Čutil sem se užaljenega, kajti govorili so o raznih poklicih, samo našega niso omenili. Ne vem, ali ljudje še danes verjamejo staremu reku, da je za gradbinca že zmeraj dober, kdor je malo duševno defekten. To pa ne drži, saj naša stroka zahteva velikokrat več znanja in spretnosti kakor mnogo drugih strok, posebno danes, ko začenjamo moderno in montažno graditi.

Ker gre šolsko leto h koncu in imate gradbince otroke in ste mogoče poslušali posvetovanje o poklicih 15. maja, nikar ne oklepaite, če ste namenili otroka za zidarja ali tesarja, kajti če ima veselje, bo zmeraj dober strokovanjak. Nikakor ne mistim podcenjevati tega posvetovanja, pač pa gradbinci želimo, da se poslovalnice tudi v našo stroko poglobijo, tako da se bodo otroci že v šoli seznanili o našem delu, da bodo vedeli, da so to lepa mesta, tovarne ter centrale, hidro in termo, ceste in mostovi. Vse to gradijo gradbinci, ki so že od kamene dobe najstarejši in najbolj znani poklic. Dobrih zidarjev in tesarjev nam še zmeraj primanjkuje in jih še tudi bo.

Anton Petrovič, Hrastnik

■ Obširno pismo ob 15-letnici dela pri podjetju nam je poslal tov. Franc Krčmar, tesar iz Soštanja. Ker je pismo pisano v hrvaškem jeziku, ga bomo v celoti objavili v prihodnji hrvaški številki.

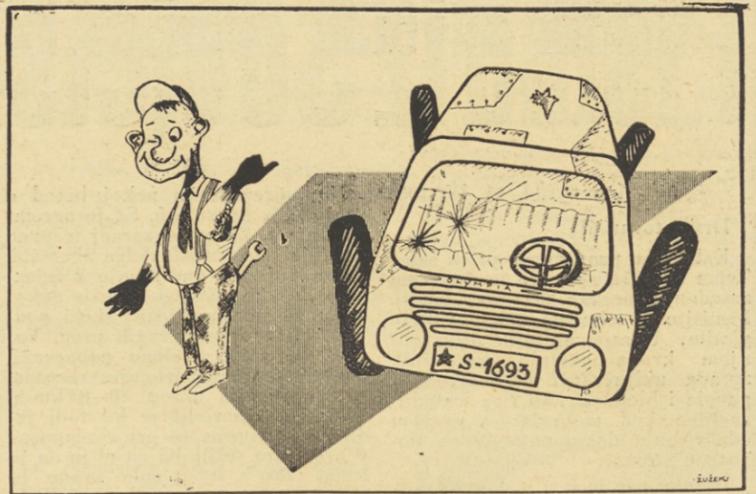
■ Tudi pesmico tov. Franca Hrena iz gradbenega vodstva Ljubljana bomo objavili skupno s sliko okroglega paviljona.

■ Tov. Stane Uhan iz Raven nam je poslal razpravo o delavskem upravljanju v podjetju in prenosu kompetenc na nižje organe. Pismo bomo obravnavali na seminarju za člane delavskega sveta podjetja in ga potem v celoti objavili.

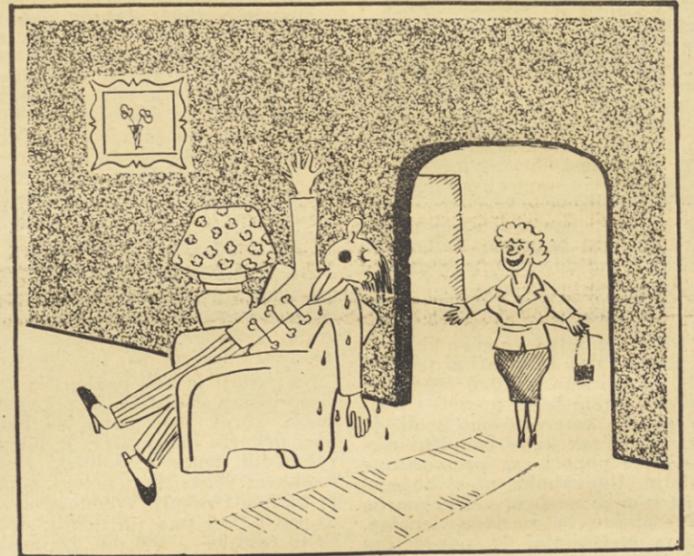
Nuklearna merjenja komprimacije tal

V zadnjem času so ameriški tehniki sestavili instrument za nuklearna merjenja, ki je sposoben določiti na samem mestu uporabe gostoto in procent vlage komprimiranega nasipa pri gradnji avtocest. Če se ta metoda primerja s tradicionalno metodo, da postopek z nuklearnim merjenjem razne prednosti, kot: teren ni treba razkopati, meritve so 5 krat hitrejše in rezultati so verjetno točnejši.

Če se uporabi nuklearna mera za meritve gostote in vlažnosti tal, je treba ta instrument samo postaviti na površino terena in odčitati na številčnici ter odčitano število primerjati na diagramu, ki je prirejen zahtevanim pogojem. Ta metoda se bo lahko uporabila tudi za določanje debeline betona in asfalta in za določanje razmerja voda—cement pri mešanju betona.



Delavski svet celjskega gradbenega vodstva je na zadnji seji sklenil, da proda ali zamenja za novega dobro ohranjen osebni avto znamke »Opel«. Prednost imajo podjetja ali člani kolektiva, ki še nimajo »Fičkotac



Ali me slišiš, dragec? Napravila sem šoferski izpit

V pokoj odhajajo

Iz vrst starih »gradisovcev« se je 21. IV. 1960 poslovil tovariš Alojz Petrič, nazadnje zaposlen od 1955 leta dalje kot skladiščnik na gradbišču »Gradisa« v Kopru, ki je odšel v zasluženi pokoj.

Med drugimi so ga posebno dobro poznali šoferji — nekateri so ga imeli celo za »hudega«. Res je, nobene stvari ni naš Petrič bolj sovražil kot malomarnost in netočnost pri opravljanju službenih dolžnosti — v tem je bil sam res zglod. Vendar je kljub svoji starosti in vestnemu izvrševanju svoje čestokrat naporne službe ostal dobričina, vselej pripravljen za šalo in prijateljski pomenek.

Takega poznamo Petriča že vrsto let — odkar je zaposlen pri podjetju »Gradis«. Ob slovesu so se ga spomnili njegovi sodelavci, mu izročili lepo spominsko darilo in mu obenem zaželeli, da bi zadovoljno užival zasluženi pokoj še dolgo let v krogu svoje ljubljene družine!

Mrak Marija

V slovo

Ko se poslovljam skoraj po desetih letih od našega podjetja, moram zapisati nekaj besed v slovo in zahvalo vodstvu podjetja in tovarišem, s katerimi sem preživel vsa ta leta v prijateljstvu in slogi.

Clovek bi mislil, dolgo je 10 let. Meni so minila prehitro, Z veseljem in ponosom sem zrl na uspehe našega kolektiva, ki se zrcalijo v rastočih stavbah v Kopru in okolici. Leto za letom so se dvigale tovarne, stolpnice, moderni stanovanjski bloki, tranzitna skladišča našega novega slovenskega okna v svet. Ob tem velikem in neprestanem delu bi skoraj pozabil, da pritiska že šesti križ na moja ramena. Vendar bi dejal, da kljub letom težko zapuščam svoje delovno mesto, podjetje, tovariše in odhajam v pokoj. Zelimo pa

našemu kolektivu še mnogo uspeha in sreče v nadaljnjem delu.

Odstopam svoje mesto mlajšim močem, ki naj delu posvetijo vso svojo vestnost in polet, vse telesne in duševne sile, zakaj le tako je možen uspeh kolektiva, ki prinaša koristi posamezniku, naši skupnosti in napredku naše domovine.

Vse sile za socializem!

ALOJZ PETRIČ, KOPER

Andrej Glazar



Z ravenskega gradbišča je odšel v zaslužni pokoj zidar tov. Glazar Andrej, ki je bil neprekinjeno zaposlen na našem gradbišču od 18. VI. 1949 do 15. III. 1960. Ob tej priliki mu je upravni odbor dal primerno nagrado za njegovo vestno in prizadevno delo. Zelimo mu še mnogo prijetnih let. BM

Na poti domov ga je zadela kap

Kot večina članov našega kolektiva je hotel tudi tov. Viktor Slavič, šofer v centralnih obratih, preživeti prvomajske praznike s svojo družino. Na predvečer praznika se je vračal proti domu. Med potjo mu je postalo slabo. Usedel se je na travo ob cesti, kjer ga je kmalu nato zadela kap. Pokojnik je bil star 44 let. Zapušča ženo in dva nepreskrbljena otroka. Delavski svet centralnih obratov je ženi pokojnega Slaviča odobril enkratno podporo v višini 50.000 din.

Družini pokojnika naše iskreno sožalje!

Viadukt čez dolino Papagaio v Braziliji

Pri gradnji železnice Sao Paulo—Porto Alegre se je premostila dolina reke Papagaio z zelo lepim, 480 m dolgim in povprečno 34 m visokim viaduktom, ki ga vidite na sliki. Viadukt je zgrajen iz sedmih lokov razpetine 42,50 m in iz enega loka razpetine 90 m z višino 40 m.

Temeljni mostu so vliči na skalo, ki je 5—10 m globoko pod zemljo. Lok razpetine 90 m pa temelji na dveh armirano betonskih odprtih kesonih premera 6,70 m × 11,50 m. Kesona ležita 10,50 m globoko. Za temelje so porabili 695 m³ betona, za vsa ostala pripravljala dela pa 2350 m³.

Odre so izdelali iz jeklenih cevi. Za vsak lok, razpetine 42,50 m so porabili 15 km jeklenih cevi in 70.000 spoj v skupni teži 60 ton. Za veliki lok, razpetine 90 m, pa je bilo treba 27 km jeklenih cevi in 190.000 spoj v teži 135 ton. Ta oder so zavarovali proti nevarnosti, da bi se prevrnil zaradi vetra s 1/2" debelimi jeklenimi vrvmi sidri v skupni dolžini 12 km. Vsi odri so temeljili na lesenih pilotih.

Za gradnjo samega mostu pa so porabili 480 ton betonskega jekla, 3900 m³ betona ter 15700 m³ plohov.

Delo je trajalo tri leta, zanimivo pa je pri tem to, da so morali vse delo opraviti nekvalificirani delavci. Seveda je bil postopek za betoniranje loka dobro preštudirano (po »Construction« 1959—60).

