

PRVA TOVARNA ZIDNIH TAPET V SLOVENIJI

NIZKE CENE TAPET V LASTNI PRODAJALNI

Vsem bralcem Naše skupnosti, oziroma prebivalcem območja močansko-poljske občine, grafičnim podjetjem po Jugoslaviji in zunaj naših meja je Papirnica Vevče dobro znana. Kjer so na vzhodnem obrobju ljubljanske kotline ob reki Ljubljanici nekoč – natančno pred 131 leti – stali mlinci za žito in olje, kovačije in obrati za predelavo cenj, stoji danes tovarna papirja. Iz skromnega začetka in prehoda iz obrtniškega v industrijsko proizvodnjo je tovarna iz desetletja v desetletje naraščala in večala svoje kapacitete.

Rastel je strojni park, izpopolnjevali so tehnologijo izdelave in temu vzporedno tudi količino in kakovost izdelkov. Ta rast je zlasti opazna od leta 1960, ko je bil prejšnjim trem papirnim strojem dograjen modernejši IV., leta 1968 stroj za premazovanje papirja, vzporedno z obema pa tudi vsi dodelavni stroji, ki dajejo papirju končno obliko in kvaliteto. Proizvodnja je narasla na prek 35.000 ton papirja letno. Tradi-

cija izdelovanja in strokovno napredovanje delavcev so poročila za visoko kakovost izdelkov, ki privablja kupce, tako da tovarna ne more več zadostiti povpraševanju. Zato imajo vevški papirničarji v načrtu V. papirni stroj, ki naj bi začel obratovati konec leta 1977, s katerim bi celotno proizvodnjo grafičnih papirjev vseh vrst povečali na 80.000 ton letno.

Gospodarsko, politično in strokovno sposoben in pravilno

orientiran kolektiv pa s temi dosežki še vedno ni bil zadovoljen. Že leta 1971 se je novembra meseca v Papirnici Vevče pojavila ideja o izdelavi zidnih tapet. Napravili so predhodno tehnološko analizo in ekonomsko obdelavo tržišča. Ta je pokazala smotnost take proizvodnje. Statistika o potrošnji je pokazala, da človek porabi največ za hrano, takoj na drugem mestu pa je oprema stanovanja. Pri opremljanju stanovanj in sodob-

ni dekoraciji dobivajo vedno več privrženecv tapete.

Medtem ko je proizvodnja tapet v svetu, zlasti v deželah z višjim družbenim standardom, že precej časa dobro poznana, jih na jugoslovanskem trgu komaj dobro začenjamo uporabljati. Pokazalo pa se je tudi, da hočejo imeti ljudje „vesele“ svetle in moderne stanovanjske prostore.

Po vsem tem je bila ideja o tej vrsti proizvodnje v Papirnici Vevče dovolj utemeljena. Skupina tehnologov in ekonomistov je izbrala najustreznejše stroje in dobavitelje ter ugotovila, da je proizvodnja tapet v skladu z razvojnimi konceptom tovarne. S tem da so na enem izmed papirnih strojev že izdelovali osnovni papir za potiskovanje in ga prodajali drugim proizvajalkam tapet, je bilo jasno, da je bila zagotovljena tudi surovina za domači obrat. Nova tehnologija je pravzaprav predstavljala le še oplemenitenje papirja. S takim predlogom so strokovne službe prišle pred samoupravne organe organizacije združenega dela, ki so do podrobnosti pretresli idejo in načrt ter na seji delavskega sveta dne 20. aprila 1972 potrdili investicijski program.

Prvotno predračunsko vrednost so zaradi porasta cen na domačem in tujem tržišču povečali na 24.925.000 dinarjev, ki se kljub še nadaljnjemu povečanju ni bistveno razlikovala od končnih stroškov. Za to gre zahvala vsem, ki so organizacijsko in tehnično sodelovali pri investiciji. Strokovne službe in samoupravni organi so se zavedali, da je uspeh možen le v hitrem začetku nove proizvodnje, v preizkušeni strojni opremlitvi, v strokovni usposobljenosti delavcev, v dobri organizaciji in sistematičnem delu pri osvajanju in razvijanju nove proizvodnje.

Vsa ta dejstva je kasneje res potrdilo smotno in marljivo delo domačih strokovnjakov in organizatorjev.

V močvirnem vrtu na levo-breznem okljuku Ljubljane, poleg starega dela tovarne, so začeli z gradnjo novega obrata. Ta je zunaj in znotraj kaj kmalu dobil dokončno obliko. Domači kovinarji, elektriki, mizarji, tesarji in drugi so si resnično prizadevali, da bi novo tovarno čimprej usposobili za proizvodnjo. Med gradnjo pa je tovarna poskrbela za strokovno pripravo vodstvenega in proizvodnega kadra v tujini, prek dobavitelja proizvodnih oz. potiskovalnih in dodelavnih strojev in z njegovo pomočjo. Ta skupina je prenesla znanje še na domače papirničarje, tako da je kadrovska priprava potekala istočasno z gradnjo in montažo objekta.

Konec lanskega leta je začela tovarna za tapete obratovati. Že v prvem polletju letos so proizvedli 350.405 tapetnih rolic. Če to izrazimo v površinskih merah, bi s temi tapetami lahko pokrili ploskev v izmeri 1.752.025 kvadratnih metrov. Na razpolago je nad 50 vzorcev, vsak izmed njih pa se ponavlja v tudi do osmih barvah ali odtenkih.

Da bi čimprej in temeljiteje našli pot na trg, so se vevški „tapetarji“ poslužili tudi razstav in sejmov, se posluževali različnih komunikacijskih sredstev, v lastnem ateljeju začeli uvajati raziskave in izdelave novih designov.

Za kupce iz srednje širokega področja tovarne, pa tudi za one iz oddaljenejših krajev, pa je kar najzanimivejša domača prodajalna. Tu dobivajo zainteresenti tapete po zelo nizki ceni, skoraj v vseh primerih pa za polovico cene kot v specializiranih trgovinah. Te tapete so sicer drugotne kvalitete, vendar se

redko razlikujejo od prve vrste. Vsak hip pa jih je tudi možno zamenjati. V upravnem posloju je stalna razstava izdelkov, kjer potrošniki izbirajo in se lahko odločajo sami ali s pomočjo svetovalca. Slišati je, da si tovarna prizadeva v neposredni bližini sezidati paviljon, kjer bo prodajalna tapet in nekaterih drugih izdelkov papirnice in kjer bo kupec poceni in lepo postrežen.

Zdi se, da smo bralcem dolžni še nekaj pojasnil o sami proizvodnji in vrstah tapet. Tiskajo jih na posebnih velikih tiskarskih strojih, ki so sposobni hkrati nanašati na površino papirja tudi do 16 različnih barv pri enkratnem prehodu. Nato tapeto v dolgem sušilnem kanalu posušijo in ponovno zvijejo v zvitke. Iz teh napravijo običajno rolice, široke 53 cm in dolge 10,05 m. Že med proizvodnjo ali potem lahko stisnejo v tapete strukturo tekstila ali drugega materiala ali vzorca.

Glede na pralnost poznamo v glavnem tri vrste tapet:

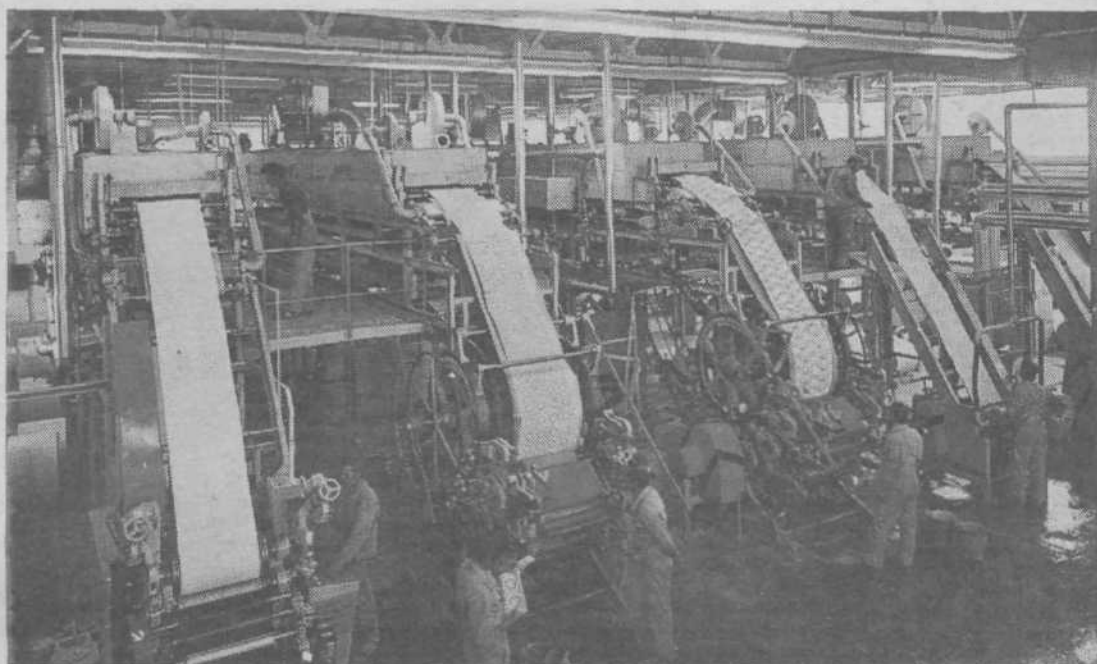
1. polpralne tapete, odporne proti vodi, pri katerih lahko lepilo za lepljenje tapet po tapetiranju odstranimo z mokro gobo ali krpo;

2. pralne tapete, kjer prah ali umazanijo obrišemo z mokro krpo ali gobo, smemo pa tudi uporabljati blaga pralna sredstva;

3. stoodstotno pralne tapete, ki jih je moč večkrat čistiti z razredčenimi pralnimi sredstvi.

Vse torej kaže, da so novi proizvodi Papirnice Vevče perspektivni, prav tako pa tudi načrti za bližnjo in daljno bodočnost tovarne in da v vsem, kar je v zvezi z novimi investicijami in napredkom tovarne samoupravni organi in celoten kolektiv pravilno odločajo.

S. R.



Sodobni stroji za potiskovanje tapetnega papirja, s katerimi upravljajo strokovnjaki, zagotavljajo kakovostne izdelke

Prvi kontejnerski terminal

25. septembra so v blagovno-transportnem centru Javnih skladišč odprli prvi sodobni kontejnerski terminal v Jugoslaviji. Kaj pomeni zavestna odločitev delavcev za takšno investicijo? Kaj pomeni ta pridobitev za slovensko gospodarstvo, še posebno za delovne organizacije v Ljubljani, ki se vedno bolj poslužujejo v svetu že uveljavljenega načina blagovnega prevoza – kontejnerjev? Kaj predstavlja za kolektiv Javnih skladišč, ki praznuje 20-letnico dela?

KAJ JE TERMINAL

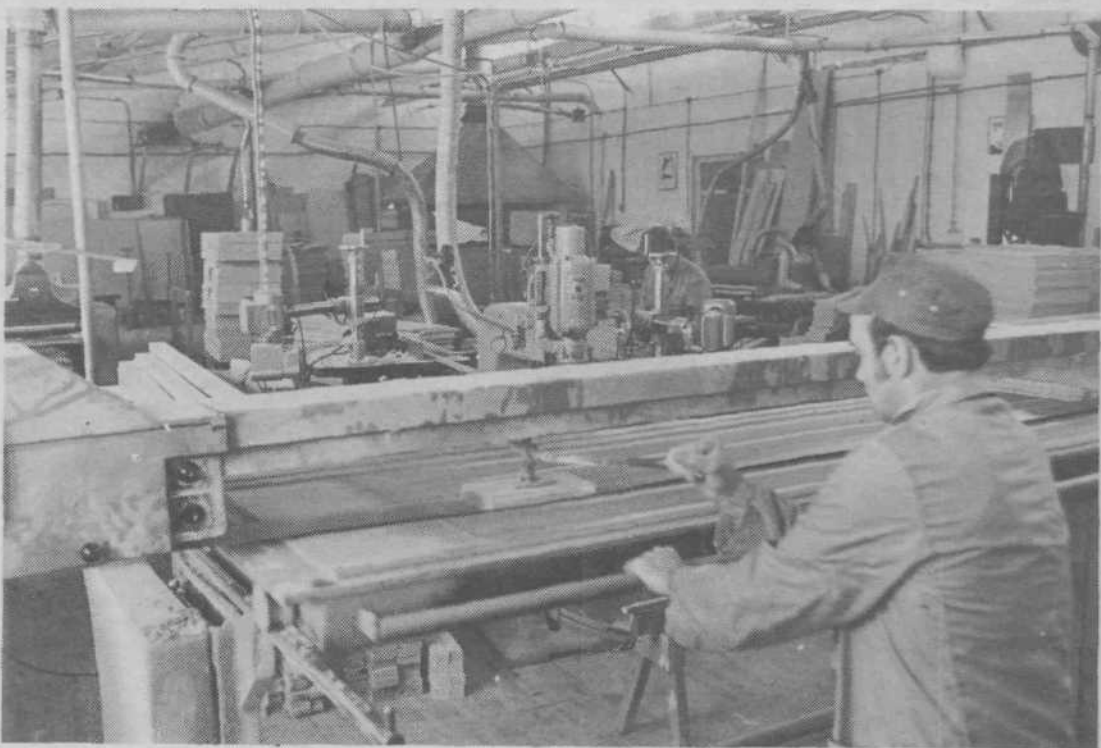
Integralni transport – imenujemo ga tudi moderni način prevoza blaga v kontejnerjih – je pred kratkim napravil tudi pri nas začetne korake. V drugih, bolj razvitih deželah, je že prevzel vodilno vlogo kot nov način prevoza blaga, ker je že dokazano, da je to osnovni zakon prevoza in tudi zahteva sodobnega gospodarstva. Sistem integralnega transporta je vezan na pretovorna mesta, ki jih imenujemo terminale. To so običajno luke, v kontinentalnem delu pa velika križišča blagovnih tokov. Terminali imajo osnovno nalogo, da služijo kot zbirališča, ki so opremljena s primerno mehanizacijo. Tako lahko velike količine raznovrstnega blaga, ki je naloženo v kontejnerjih, hitro in učinkovito pretovarjamo z enega na drugo transportno sredstvo, naj si bo to cestno vozilo, vagon ali ladja. Se posebno pa je pomembno, da so stroški pri tem pretovarjanju minimalni. Prednost prevoza v kontejnerjih je tudi ta, da se blago pri manipulacijah ne poškoduje, ne zmoči ali izgubi. Zaradi velikih dimenzij kontejnerjev ločimo 10, 20, 30 in 40 čevljev dolge kontejnerje,

največja nosilnost pa je 30 ton. Zaradi njihove posebne oblike so za transport potrebna tudi posebna sredstva za prekladanje, ki jih doslej pri nas nismo potrebovali.

Pobljše si pogledimo, katere so tiste operacije, ki so potrebne na nekem kontejnerskem terminalu. Najprej gre za nakladanje ali razkladanje vozil, ki kontejnerje prevažajo. Kontejnerji morajo biti na terminalu vidno razporejeni, da jih lahko nalagajo z ustrežno mehanizacijo. Pri stalnih relacijah ostanejo kontejnerji na pol na prikolicah ali kar na kamionskih vlačilcih in jih potem v taki obliki prevažajo na posebne vagonih. Seveda pa mora imeti vsak terminal še ustrezno drugo mehanizacijo, kot so viličarji in vlačilci, ki služijo pri polnjenju in prazenju kontejnerjev. Terminal z večjo kapaciteto mora imeti tudi možnost za formiranje posebnih kontejnerskih vlakov, ki vozijo po dogovorjenem redu. Ker gre pri kontejnerskem prevozu v glavnem za mednarodni promet, je velikega pomena tudi možnost ažurnega carinjenja blaga. Prav tako morajo biti čim bližje terminalu prisotni špediterji, ki v bistvu nastopajo kot organizatorji transporta. Ne nazadnje pa

morajo biti prisotni tudi agenti oziroma zastopniki lastnika kontejnerjev, kajti njihova prisotnost na terminalu je porok za stalno zalogo kontejnerjev, tako da jih lahko stranke dobijo na razpolago v najkrajšem času. Transportne površine morajo biti izdelane za visokoosne pritisk; enako tudi odlagališča za uskladiščenje kontejnerjev. V zadnjem času se vse bolj pojavljajo tudi tako imenovani frigo kontejnerji, za katere so potrebni še priključki za hladilne naprave.

To je nekaj splošnih ugotovitev o kontejnerskem prevozu. In kako je s tem pri nas? V blagovno-transportnem centru Javnih skladišč v Ljubljani so odprli prvi kontejnerski terminal s sodobno mehanizacijo v Jugoslaviji. Ta mehanizacija omogoča raztovor kontejnerja v petih minutah. Če imamo pred očmi številko, da je kontejner težak poprečno 20 ton, lahko hitro izračunamo tudi storilnost terminala: za raztovarjanje vlaka, ki ima 25 vagonov s kontejnerji, potrebujemo dve uri z enim dvigalom! Naj dodamo le še to, da so v Javnih skladiščih za vse to že sedaj na razpolago večje skladiščne površine, carinarnica in prevozna podjetja. ALES KARDELJ



Strojna delavnica v novem obratu na Studencu

Mizarstvo Moste med včeraj in jutri

Med Pokopališko in Zaloško cesto je do nedavna stalo staro, že kar neugledno poslopje, v katerem je imelo svoje prostore Mizarstvo Moste. Po osvoboditvi je bila stavba nacionalizirana in je kmalu nato do tal pogorela. Takratno skromno obrtno remontno podjetje, ki je zaposlovalo 15 ljudi, je na pogorišču zgradilo novo stavbo in z dozidavo kmalu razširilo svojo dejavnost s 30 zaposlenimi.

Vse do leta 1971 je podjetje izdelovalo opremo za stanovanja in manjše lokale. Iz leta v leto pa je naraščala potreba po opremljanju večjih stanovanjskih objektov, lokalov in drugih javnih prostorov. Sprito tega je bilo treba misliti na novo lokacijo, kajti na dosedanj se ni bilo moč več širiti; pa tudi urbanistična zasnova Ljubljane jih je preganjala. Po dolgih razpravah in tehtanjih o primerni lokaciji so jim urbanistični in drugi pristojni dejavniki določili prostor na Studencu.

Za odkup novega zemljišča,

za novo proizvodno dvorano in za nove moderne stroje so morali odšteti približno 300 milijonov starih dinarjev, pozneje pa še 100 milijonov za nove skladiščne prostore.

Na sedanji stopnji tehnološkega razvoja podjetja lahko Mizarstvo Moste zaposli od 40 do 50 ljudi. V delovno razmerje sprejemajo mlade, sposobne in pridne kvalificirane mizarje, ki so odslužili vojaški rok. Trenutno imajo v uku tudi 4 vajence.

Podjetje po naročilu opremlja različne dvorane, hotele,

trgovine in druge večje lokale. Med drugimi je Mizarstvo Moste opremilo s prvovrstnim pohištvom hotel Slon, dom upokojencev na Taboru in Maximarket. V podjetju pravijo, da jim naročil nikoli ne zmanjka in da pri njih ni fluktuacije. Tudi z osebnimi dohodki so zadovoljni.

Vse kaže, da si je to razmera majhno podjetje s svojimi kakovostnimi izdelki kljub izredno močni konkurenci že priborilo na jugoslovanskem trgu sloves solidnega in uglednega poslovnega partnerja.



Orjaško dvigalo za prekladanje vseh vrst kontejnerjev. Za nabavo kontejnerskega terminala so delavci Javnih skladišč morali odšteti približno 5 milijonov dinarjev