

Az 1950-es évvel meginduló 5 éves terv első évének munkálatai a villamosvasútnál is méltóan kapcsolódnak bele abba a nagy országos tervbe, mely népünket a szocializmus építésének egyik legszebb, legemlékezetesebb időszakára fogja emlékeztetni.

Ebben a tervben a közlekedésre igen nagy feladat hárul. Az iparosodás rohamos fejlődése folytán szaporodó üzemek, gyárak dolgozó létszáma soha nem tapasztalt számot ért el. Természetesen ez a rendkívüli dolgozó létszám a villamosvasutat is rendkívüli helyzetbe hozta.

A múlt év végén Sztálin elvtárs születésnapja alkalmából közlekedésünk megsegítésére a Szovjetunió által küldött trolibuszok különösen az év első felében igen kedvező hatást gyakoroltak a forgalomra. Ugyanis a trolibuszok járatása folytán fel szabadult villamoskocsik enyhítették közlekedésünk zsúfoltságát. Az őszi csúsforgalomban jelentkező utasszám folytán — amely a múlt évének 108%-a — azonban e tekintetben újra igen komoly nehézségeink mutatkoznak.

A vonalhálózat egyes pontjain jelentkező közlekedési nehézségek kiküszöbölését hivatott elősegíteni a minisztertanács határozata, mely a Népstadion és a Déli-pályaudvar között építendő földalatti gyorsvasút építését rendelte el. E határozat nyomán megindult munkabrigádok hősi küzdelmeit irányító műszaki értelmiségünk bajtársi és elvtársi segítséget kapott a Szovjetuniótól, amikor elküldte két mérnökét, hogy a moszkvai Metro építési alkalmából nyert bő tapasztalataikkal az itteni munkálatok irányítását megkönnyítsék.

A személyszállítási forgalom fejlődése a múlt évhez viszonyítva, további jelentős emelkedést mutat. A teljesített kocsi-kilométer 3,2, az utasszám 10,9, a bevétel 9,7%-al növekedett.

A teherszállítás forgalma még jelentősebb mértékben emelkedett. A szállított rakott kocsik száma 38,3, a szállított tonnamennyiség 14,5, a tonnakilométer 30 és a bevétel 36,5%-os növekedést mutat.

Az ilymértékben emelkedő forgalmat 0,2%-kal csökkent járműparkkal voltunk kénytelenek lebonolyítani. Egyébként a személyszállító villamosjárművek állományában a január elsejei állapothoz viszonyítva 2,5%-os csökkenés állott elő, mivel kocsikat kellett selejteznünk. Mindezek ellenére mégis férőhelyszaporulatot értünk el a beszerzett új pótkocsik magasabb férőhelye által. Ezek a pótkocsikon kívül elkészült egy forgószármolyos, külső csapágyszárú hármas szerelvény is. A trolibusz-állományban bekövetkezett 7%-os szaporulatot felül egyébfajta villamosjárművek állományában változás nem történt.

Járműveink korszerűsítésére és karbantartására is igen nagy gondot fordítottunk.

A 3600-as, a 3200—3300 típusú kocsikat vérszínfékkel, a 2800-as típusú kocsikat vérszínfékkel és akkumulátorral szereltük fel. A

Egy év eredményei

Beszámoló üzemünk munkájáról

4100-as pótkocsik alvázait merevítettük, az 1800—1900-as típusú kocsikból ikerré alakítottunk, több 1000-es kocsit futócsapágyait hengsorosra szereltük át és abroncsos kerékpárral látuk el. Ugyancsak abroncsos kerékpárt szereltünk a 2600—2800-as típusú kocsikra is. Az 1600-as típusú kocsikat szarvasbiztosítóval láttuk el. Mozdonyainkból egy pár darabra Máv-ütököt szereltünk fel.

óbudai járatok körforgalmi közlekedését léptettük életbe.

A Nagykörút vágányközéprehelyezési munkálatainak utolsó részlete a Marx-tér befejezésével szintén befejezést nyert. Ennek következtében az újpesti járatok részére a Légrady Károly-utca—Kiss József-utca—Kádár-utca útvonalon hurokvágányt létesítettünk. A Marx-tér rendezésével kapcsolatban a Bajcsy-Zsilinszky-útról a Margit-hídon

vel kapcsolatos felsővezetékes munkálatokat, valamint oszlop-, keresztsodrony- és légkábelerőket végzett.

A kábel-, közlekedésbiztonsági és telefonosztály a tervmunkákön felül fenntartotta nagykiterjedésű kábel- és telefonhálózatát. Telefonközpontok felújítását, áthelyezését, valamint kézikészítésű központ megszüntetésének munkálatait végezte. Villanyváltókat felújított, irányjelző- és járdaszíget,



Az eddigi időhöz kötött karbantartási munkálatok helyett rátértünk a kilométer-teljesítéstől függő munkákra, ami helyesebb mértéke a kocsi állapotára vonatkozó vizsgálatnak. Amíg a múlt évben kéthavonként futórevíziót és egy év után főrevíziót végeztünk, addig március óta 10, illetve 13.000 kilométer után futó- és 60, illetve 80.000 kilométer után főrevíziót tartunk. Főjavításokat 180, illetve 240.000 kilométer lefutása után a főműhely vállalat végzi.

A villamosvasúti hálózat továbbfejlesztése kapcsán az év folyamán befejezést nyert a Sztálin-híd építésének befejezésével, az óbudai vágányhálózat átépítése is. Ennek folyamánaként a Sztálin-hídon keresztül új járatot létesítettünk és a dícsőséges Nagy Októberi Szocialista Forradalom 33-ik évfordulóján, november 7-én 33-as jelzéssel üzembehelyeztük. Ezt megelőzően pedig a Lajos-utca helyett a Knurr Pálné-utcaiban lefektetett vágányhálózat megépítésével az

áthaladó viszonylatok járatait megszüntettük.

A Dózsa György-úton és a Podmaniczky-utcaiban a FAV kocsiszín és Buljovszky-utca között, valamint a Thököly-úton, a Baross-tér és Dózsa György-út között a vágányokat közepre helyeztük. A Dózsa György-úti aluljáró alatt pedig vágányt építettünk.

Pesterzsébeten a 32-es végállomást az Erzsébet-térről a Jókai Mór-utcaiba helyeztük át, Budafokon pedig villamosvégállomást létesítettünk.

Az újpesti vámnál a 3-as végállomást átépítettük, az Árpád-utat a Váci-útra mindkét irányban bekötöttük.

Vágánycsereit végeztünk a Salgótarjáni-úton, a kispesti Ady Endre-utcaiban és az újpesti Árpád-úton.

Ezen vágányhálózati munkálatok a közlekedés kialakítását kedvezően befolyásolták.

A dolgozók által felmerült kívánság folytán Móricz Zsigmond-körtér és Garami Ernő-tér között 4-es jelzéssel, az újpesti Víztorony és Megyer Főti-út között 10-es jelzéssel új járatot indítottunk. Az év folyamán több betétjáratot is létesítettünk.

Az áramellátás 3 áramátalakító állomáson a kapcsolóasztalt át-szerelte, kapcsolótábla-szerelést és bővítést végzett, három új konvertert szerelt fel, mellyel kapcsolatban gyorskapcsolócsere eszközölt. A Sztálin-hídon történő személy- és teherszállítás lebonyolítására szakaszleágazást és szakaszbővítést végzett. Egyik áramátalakító állomáson a konverterek, valamint a vele kapcsolatos gyorskapcsolók áthelyezését megkezdte.

A felsővezetékes szolgálat a vágányhálózat már előbb említett nagyobb létesítményeivel kapcsolatos felsővezetési munkákon felül tápkábelépítést és át-szerelést, a Máv-hidak átépítésé-

nek eredményeként április havában Damjanich, november 9-étől pedig Kelenföld forgalmi és műszaki dolgozói a büszke élüzem címet kapták.

Dolgozóink közül 8341 áll versenyben. Ebből 7669 az egyéni versenyző, melyből 1748 nő. A brigádok száma 546, mely 5173 taggal működik.

A villamosvasút sztahanovistái: Babusa Ferenc, Benedek János, Bognár 7 József, Deák János, Földi László, Glass Henrik, Horváth 3 Béla, Kecskés János, Keszérü 1 József, Kukucska János, Lampel Leó, Móri Károly, Németh 9 Ferenc, Pális Mihály, Sáfány Sándor és Veres 1 Endréné.

A közlekedési dolgozók sajátos mozgalmába tartozó százezerkilométeres mozgalomban 172 kocsi-val, 723 fő vesz részt. Jó munkájuk eredménye megállapítható azon tényből, hogy bár a kocsiallómanys csökkent, a forgalomba adható járművek száma mégis változatlan maradt, mert a kocsivezető által észlelt hibák tudatosításával műszaki dolgozóinknak módjában áll a karbantartási munkákat — még a hiba kezdeti időszakában — elvégezni.

Dolgozóink 1321 újítási javaslatot nyújtottak be, melyből 212 elfogadtatott. Az ezekből várható évi megtakarítás értéke 880.051 forint. A kifizetett díjazás összege pedig 73.895 forint.

A szocialista munkamódszerek fejlődésének megfelelően először a mutatószámok rendszerről a normákra, majd pedig a darab-bérezésre térünk át, mindazon helyeken, ahol ennek lehetősége megvolt.

Ha eredményeinkről beszélünk, meg kell emlékeznünk hibáinkról is. A forgalmi szolgálat köcsieseményeit vizsgálva megállapíthatjuk, hogy a múlt évhez viszonyítva a baleset 20, a sajátjárműösszeütközés 3 és a kisiklás 43%-al emelkedett, az idegen járműösszeütközés csökkent.

Ezenfelül még mindig vannak műszaki és forgalmi dolgozóink, akik normáikat teljesíteni nem tudják. Lenin elvtárs mondotta: „A társadalmi munka kommunista szervezete, mely felé az első lépés a szocializmus, maguknak a dolgozóknak szabad tudatos fegyelmére támaszkodik.” Ezt az öntudatos fegyelmet kell kitartó nevelőmunkával dolgozóinkban is kifejleszteni azért, hogy a végzett munkában a seletet elkerüljék.

Az elmondottakból megállapítható, hogy hibáink dacára vannak maradandó eredményeink is. Ezek az eredmények azt bizonyítják, hogy amíg az imperialisták a fegyvereket kovácsolják, mi országot építünk. Országot építünk, mert nem akarunk háborút. Ebben az országépítésben Rákosi elvtárs vezetésével menetelünk a hatalmas Szovjetunióval, a békétábor örvével, valamint Sztálin elvtárrsal, a békétábor bölcs vezérével és irányítójával együtt újabb eredmények felé...

Csongrádi István
vezérigazgató

