

A gazdaság érrendszere

Gazdasági fejlődésünk egyik kulcskérdése: a közlekedés továbbfejlesztése. A gyorsabb előrelépés akadálya ma is — gyakran hallható — az infrastrukturális ellátottság gazdasági fejlettségünkhöz és a nemzetközi szinthez mért elmaradása. Az infrastruktúra egyik legjelentősebb komponense pedig a közlekedés, a gazdaság érrendszere.

Mindezek felismerése készítette az illetékeseket az önálló közlekedéspolitikai koncepció kialakítására és végrehajtására. Az 1968-ban az Országgyűlés által elfogadott koncepció főbb vonalait ismertek. Most azonban a 12 évre számított terv közepéhez közeledve nem érdektelen felidézni az 1968-as főbb elveket, az azóta elért eredményeket és a hátralevő időszakra váró tennivalókat.

A közlekedéspolitikai koncepció három fő hipotézisből indult ki:

csökken a nemzeti jövedelemre vetített fajlagos szállítás;

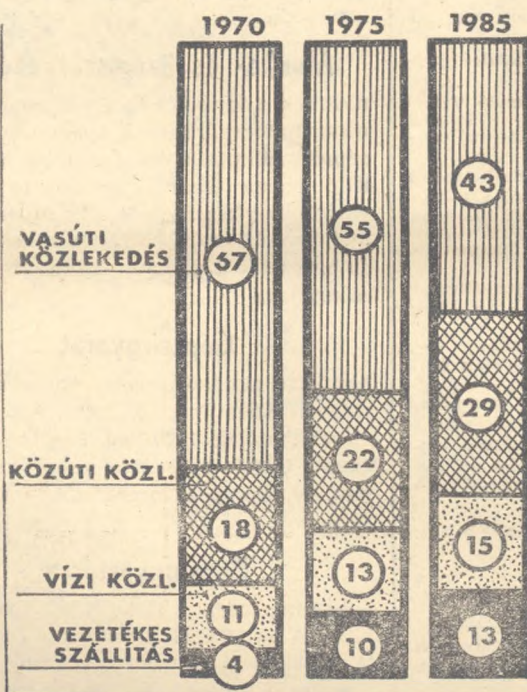
előtérbe kerülnek a korszerű szállítási technológiák;

növekszik az egyéni közlekedés.

A legtöbb országban a termelőerők fejlődése során a nemzeti jövedelemre vetített fajlagos szállítási igényesség az első időszakban nő, azután pedig csökken. Ez egyenes következménye a termelés áruszerkezeteiben végbemenő változásoknak; a szállítandó árutömeg összetételében csökken a homogén, nagy tömegű, szállítási igényes és alacsonyabb értékű nyersanyagok aránya a nagyobb értéket képviselő termékekkel szemben. A fajlagos szállítási igény maximumán Magyarország már a 60-as években túljutott. A közlekedéspolitikai koncepcióban jelzett fajlagos csökkenés az elkövetkező 15 évre 40–50 százalékra volt tehető. A nemzeti jövedelem megkétszereződése mellett így az áruszállítási teljesítmények 50–60 százalékos emelkedésével lehet számolni.

A szállítási igény fajlagos csökkenése a közlekedés szerkezeti átalakulásának követ-

A KÖZLEKEDÉSI ÁGAK RÉSZESÉDESE AZ ÁRUSZÁLLÍTÁS TONNA/KILOMÉTER TELJESÍTMÉNYÉBEN (%)



Ezekben a napokban a szocialista országok érdekelt vállalatai műszaki napok keretében cserélnék tapasztalatot a szállítás, illetve a közlekedés különböző ágazatainak műszaki fejlesztéséről, a különböző országokban gyártott berendezésekről, azok műszaki-gazdasági tulajdonságairól. (Budapesti közlekedési műszaki napok '74, KGM Technika Háza, VIII., Rákóczi út 37/a., 1974. november 11–15.).

A szimpózium jellemzője, hogy a különböző KGST-országok műszaki szakemberei, mérnökei, konstruktőrei előadásokat tartanak, amelyek felölelik a közlekedési ágazat műszaki fejlesztésének sok és megvitatásra váró kérdését. Az előadásokon zömmel a magyar szakemberek ismertetik fejlesztési elképzeléseiket és azt, hogy ezekhez milyen berendezésekre, felszerelésekre lesz szükségük.

A szimpóziumnak ugyanis egyik célja az, hogy bizonyos piackutatási feladatokat is ellásson. Közismert jelenség ugyanis, hogy a KGST-országok, miközben gazdasági-kereskedelmi együttműködésük rendkívül szoros, a nem kellő piaci munka következtében termelésük egy része külföldön nem ismert. Természetesen nem a legfrekvenciáltabb cikkekre gondolunk (mozdonyok, autóbuszok, teherautók, hajók, repülőgépek), hanem azoknak a kisebb-nagyobb berendezéseknek ezreire, amelyek elengedhetetlen részei a modern szállítási rendszereknek. A KGST-országokban évente százával születnek új konstrukciók, modernizálják, megújítják a berendezéseket és a tartós piaci igény ellenére sem szereznek sok esetben erről tudomást a vevők köre. Ezért üdvözlendő minden olyan kezdeményezés, mint a szocialista országok közlekedési, műszaki szimpóziuma.

kezmenye. Ez mind a személy-, mind az áruszállítások körében megfigyelhető. A szerkezeti változás arányát az áruszállításokban a következő grafikon mutatja:

A személyszállítási igények alakulásában a motorizációs színvonal növekedése játszik meghatározó szerepet. A helyközi forgalom mintegy másfélszeresére nő, de ezen belül az egyéni közlekedési eszközökön lebonyolódó forgalom közel megháromszorozódik. A munkahely megközelítésével kapcsolatos utasforgalom az urbanizációs folyamat fokozódásával, a vidék iparosodásával, az iparban végbemenő termelésnövekedés miatt csökken. Viszont az életszínvonal emelkedése, a szabad idő jelentős bővülése, a mozgásigény világtendenciája miatt az egyéb jellegű utazások emelkednek.

A közlekedéspolitikai koncepciót azonban nemcsak az igény oldaláról vizsgálhatjuk, hanem a közlekedési tárca feladatai is helyet kaptak a hosszútávú tervben. Így például fontos cél volt a

személy- és áruszállítási igények gazdaságos kielégítése;

a szolgáltatások színvonalának emelése;

a közlekedési ágak közötti munkamegosztás népgazdasági szempontból hatékony továbbjavítása;

a gazdaságosság növelése;

a közlekedés részvételének fokozása az ország fizetési mérlegének javításában, a devizaszerző és -kímélő tevékenységek elősegítése;

a vasút rekonstrukciójának meggyorsítása, a közúti közlekedés és a kapcsolódó területek gyors ütemű fejlesztése;

a közlekedés biztonságának fokozása;

a munkaerő-gazdálkodási kérdések szocialista szemléletű megoldása.

A koncepció végrehajtása során már az eddig eltelt időszakban is javult a közlekedési szakágazatok együttműködése, munkamegosztása; emelkedett a technikai színvonal, előrehaladt a vasút technikai rekonstrukciója, a vasúthálózat racionalizálása és jelentős mértékben fejlődött a közúti közlekedés is.

A közlekedés, a fejlesztési célkitűzések időarányos részének megvalósításával, a munka szervezethez való fokozásával ma már mennyiségileg mind az országon belül, mind a nemzetközi forgalomban ki tudja elégíteni a szállítási igényeket.

Az elmúlt 6 évben a nemzeti jövedelemre vetített szállítási igényesség a várakozásnak megfelelően csökkent. A személy- és áruszállítási teljesítmények mégis az eredeti előirányzatot meghaladó mértékben jelentkeztek. A népgazdasági terv 1975-re például 33,5 milliárd árutonna-kilométerrel számolt. E teljesítményt már 1973-ban jóval túlteljesítette az ágazat, s a tervidőszak végére 41–42 milliárd árutonna-kilométer elérése látszik reálisnak. Ily módon az 5 év alatti teljesítményfelfutás közel 40 százalékos, a népgazdasági előirányzatot ezzel csaknem 25 százalékkal haladja meg.

Mindez csak a következetes műszaki fejlesztéssel, a szervezethez való fokozásával volt elérhető. Mint mindenütt, úgy itt is elmondható, hogy a műszaki állapot alapvetően befolyásolja a szállítási teljesítményeket, a fuvarozás minőségét és gazdaságosságát. Külön hangsúlyozandó mindez, mert a szállítás, hírközlés a többi népgazdasági ágával meghaladó állóeszköz-igényességű.

Az elmúlt években csupán a szállítás, hírközlés esetében emelkedett az állóeszközök hatékonysága, amelyik éppen hatalmas súlya

A mész

hazai felhasználása ugyan eszükkel irányzatot mutat, ám a Szilikátipari Tudományos Egyesület szakemberei által készített tanulmány szerint 1990-ben már 1 millió 400 ezer tonna mészre lesz szükség. A mai termelés ennek a mennyiségnek alig több mint a fele, így új gyártókapacitások kialakításáról kell gondoskodni.

A fafeldolgozás

időszerű kérdéseiről rendezett tanácskozást az Országos Erdészeti Egyesület. Az ötödik ötéves tervben sor kerül a fűrészipar rekonstrukciójára.

Műszaki hónap

rendeznek novemberben Heves megyében. A központi téma: a negyedik ötéves terv eddigi megyei eredményei, illetve az ötödik ötéves terv előkészítése. A rendezvényeket Egerben, Gyöngyösön, és a megye más ipari településein tartják.

Évi 1200 vagon

kapacitású vetőmagtisztító épül Szolnokon. Az ország legnagyobb ilyen jellegű létesítményének beruházására hatvanmillió forintot fordítanak, és előreláthatólag 1975 végén helyezik üzembe.

Az építőiparban

az ötéves tervidőszak koncepciója szerint nagyarányú műszaki fejlesztést hajtanak végre annak érdekében, hogy az ágazat évi átlagban 5,6-6 százalékkal növelhesse termelését. Az építőipar feladatai közül előtérbe kerül az egészségügyi intézményhálózat és az oktatási intézmények fejlesztése. 1976-1980 között a számításkok szerint kerekén 450 ezer lakást kell felépíteni, főleg a városokban és a városias településeken.

Ausztrál

tudományos műszernapokat rendez november 11-15. között Budapesten a Technika Házában az MTESZ több társasága és a Magyar Kereskedelmi Kamara közreműködésével az Ausztrál Külkereskedelmi Minisztérium. Egyidejűleg ausztrál műszerkiállítást is tartanak.

Rekonstruáltak

a Salgótarjáni Síkúveggyár Zagyva II. üveghúzó üzemét. A húszmillió korszorúsítás lehetőséget nyújt a síkúveg optikai tulajdonságait javító technológia bevezetésére.

Bővítik

az elmúlt év közepén átadott 4600 tonna kapacitású PAN üzemét a nyergesújfalu Magyar Viscosagyárban. Erre a célra 1,6 milliárd forintot fordítanak, s így 1978-tól a jelenlegi kapacitás 11 ezer tonnára emelkedik.

Munka- és üzemszervezéssel

növelték a termelés hatékonyságát a Kanizsa Bútorgyárban. A többi között kisgépsort állítottak üzembe a lapmegmunkáló gépsor tehermentesítésére; új állványfelület-kezelő üzemszert hoztak létre, melyben új technológiát is alkalmaznak és bevezetik a görgősor-tolópados anyagmozgatást.

Gépszírgyártás

hoz létre almásfűzítői telephelyén a Komáromi Kőolajipari Vállalat. A termelést előreláthatólag 1976-ban kezdik meg és évente több mint százféle gépszírt állítanak elő, összesen 30 ezer tonna mennyiségben.

Benzingyártásra

is berendezkedik a Zalai Kőolajipari Vállalat. A saját erőből tervezett és kivitelezett berendezést decemberben állítják üzembe és ezen évente 40-50 ezer tonna 86-os oktánszámú normál motorbenzint állítanak elő.

Az MKT Komárom megyei Szervezetének rendezvényén **Hetényi István** államtitkár, az OT elnökhelyettese, tartott előadást „Fejlesztési politikánk és a KGST-együttműködés” címmel. Előadásában az együttműködés legfőbb általános követelményeiből kiindulva, foglalkozott a termelésfejlesztés konkrét kérdéseivel, s ezzel összefüggésben a nemzetközi kapcsolatokban bekövetkező minőségi változás feltételeivel. Kiemelte, hogy a gazdasági fejlődés eredményeként, a szocialista országok többségében kölcsönösen megnőtt az integrációs igény, a megvalósítás azonban szervezeti, pénzügyi, árjellegű és egyéb okok miatt, még nem halad a kívánt ütemben. Ismertette az integrációs törekvések — ezen belül a komplex program — jellemzőit: a perspektivikus elemek erősödését, a szervezeti keretek átalakulását, a több országra kiterjedő optimumok keresését stb. Az aktív gazdaságpolitika megvalósításához, amely a gazdasági növekedés vonatkozásában 5-5,5 százalékot jelent, elengedhetlenül szükséges, hogy a termelés szervezetszerűsége, a műszaki színvonalat és a gazdasági szerkezetet a világgazdasági követelményeknek megfelelően alakítsuk — mondta Hetényi István.

Békés megye V. ötéves tervének koncepciót vitatták meg **dr. Romvári László** vezetésével az MKT megyei szervezetének ankétján. Vitaindító bevezetőjében indokolta a fő koncepció kialakítását, melyet egy részről a központi célkitűzések, más részről a megyei igények határoznak meg. A hozzájárulók több olyan hasznosítható javaslatot tettek, melyek elősegítik a tervcélkitűzések realisabbá tételét, különböző befolyásoló tényezők megalapozottabb figyelembevételét.

Somogy megyében a műszaki és közgazdasági napok keretében **dr. Dányi Pál**, az MSZMP KB munkatársa tartott előadást, amelynek témája: gazdaságpolitikánk és a tervezés, a tanácsai és vállalati tervek közötti kapcsolat szerepe a területfejlesztési törekvések érvényesítésében.

Az idegenforgalom és üdülőterületek komplex fejlesztésével, tervezésével foglalkozott **Budai András**, az Országos Idegenforgalmi Tanács munkatársa. A munkaerő-gazdálkodás és szabályozó rendszer időszerű problémáit taglalta **László Gyula**, a MK Közgazdaságtudományi Egyetem adjunktusa. A korszerű vezetés és szervezés módszertani problémáit ismertette **Makrai János**, a NIM Továbbképző Központ fősztályvezetője.

Előadások:

November 13. 14.30-kor a Kossuth Klubban: „A termékforgalmazás időszerű kérdései”. Előadó: dr. Csikós-Nagy Béla.

November 18. 14.30-kor a Kossuth Klubban: „Az amortizáció elméleti és gyakorlati problémái”. Előadó: dr. Dániel Tamás

Az MKT Statisztikai Szakosztály Iparstatisztikai és Üzemgazdasági Szakcsoportja 1974. december 10-én fórum jellegű ülést tart a Goldberger Textilnyomógépgyár Kulturtermében. Az ülés témája: gazdálkodásunk 1975. évben. Előadó: **dr. Trethón Ferenc** pénzügyminiszter-helyettes és **dr. Rác László**, az Országos Anyag- és Árhivatal fősztályvezetője. A vezetőség kéri a résztvevőket, hogy a konzultációs kérdéseket küldjék meg a következő címre: „Központi Statisztikai Hivatal, 1525 Budapest Pf. 51.

HELYESBÍTÉS

Lapunk legutóbbi számában (74/45. sz.) a harmadik oldal első hasábjában szereplő grafikonon a behozatalnak jelölt görbe helyesen **késztermék**, a kivitelnek feltüntetett görbe pedig **nyersanyag** s a harmadik görbe a kettő közötti cserearányt mutatja. A 7. oldalon az első hasáb első alcíme helyesen: **Program a beszerzésre**. A 11. oldalon levő cikkben szereplő táblázat adatai az első sorban a zöldségkonzerv, a másodikban a bor, a harmadikban az alma exportadatait tartalmazzák.

Törvényerejű rendelet az állam- és közbiztonságról. (1974. évi 17. számú törvényerejű rendelet. Megjelent a Magyar Közlöny 80. számában.)
A Minisztertanács rendelete a rendőrségről. (39/1974. (XI. 1.) MT számú rendelet. Megjelent a Magyar Közlöny 80. számában.)
A Minisztertanács rendelete a Magyar Nép-köztársaság államhatáráinak őrzetéről. (40/1974. (XI. 1.) MT számú rendelet. Megjelent a Magyar Közlöny 80. számában.)
A Minisztertanács rendelete az újításokról. (38/1974. (X. 30.) MT. számú rendelet. Megjelent a Magyar Közlöny 79. számában.)
A Minisztertanács határozata az úttörő-korszályú gyermekek és az úttörőmozgalom állami támogatásáról. (1055/1974. (X. 30.) MT. számú rendelet. Megjelent a Magyar Közlöny 79. számában.)
Az építészeti és városfejlesztési miniszter és a munkügyi miniszter együttes rendelete az 1974. évi egyes munkaszüneti napokat megelőző, illetőleg követő munkanapok áthelyezéséről. (17/1974. (XI. 2.) EVM-MÜM. számú együttes rendelet. Megjelent a Magyar Közlöny 81. számában.)
A közlekedés- és postaügyi miniszter utasítása az államúti és a szolgálati tiók körének meghatározásáról és védelméről. (12/1974. (Közl. Ert. 12.) KPM. számú utasítás. Megjelent a Közlekedésügyi Értesítő 12. számában.)
A közlekedés- és postaügyi miniszter utasítása a tanácsai út-híd felügyelők működésére

vonatkozó irányelvek kiadásáról. (13/1974. (Közl. Ert. 12.) KPM. számú utasítás. Megjelent a Közlekedésügyi Értesítő 12. számában.)
A Belkereskedelmi Minisztérium közleménye a munkahelyi vendéglátó- és közületi szervek 1975. évi kedvezményes baromfiellátásáról. (Megjelent a Kereskedelmi Értesítő 33. számában.)
A Belkereskedelmi Minisztérium elvi állásfoglalása az üzletek szakmai jellegének (profiljának) erősítése tárgyában. (9/1974. számú elvi állásfoglalás. Megjelent a Kereskedelmi Értesítő 33. számában.)
A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium közleménye a nem hagyományos szolgáltatású személygépkocsi-típusokról. (Megjelent a Közlekedésügyi Értesítő 12. számában.)
A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium közleménye a Postafőosztály-Postavezérgazgatóság szervezetről. (Megjelent a Közlekedésügyi Értesítő 12. számában.)
Az Építészeti és Városfejlesztési Minisztérium közleménye a műemlékeket védő építmények helyszíni felülvizsgálatáról. (41/1974. EVM. számú közlemény. Megjelent a Tanácsok Közlönye 57. számában.)
A KPM Központi Szállítási Tanács határozata a közlekedési tehergépkocsik igénybevételéről. (2/1974. számú határozat. Megjelent a Tanácsok Közlönye 57. számában.)
A SZÖVOSZ tájékoztatója a jöhiszemű jog-cím nélküli lakáshasználat rosszszeművé válásával kapcsolatos esetről. (Megjelent a Tanácsok Közlönye 37. számában.)

SZEMÉLYI ÉS VÁLLALATI HÍREK

A kohó- és gépipari miniszter **Végh József** fősztályvezető-helyettesnek, **dr. Mikó István** osztályvezetőnek miniszteriumi főtanácsosi címet adományozott; **dr. Jeney Sándor** csoportvezetőnek miniszteriumi tanácsosi címet adományozott. A kohó- és gépipari miniszter **Visi Dezsőt** az Autóvillamosági Felszerelések Gyára igazgatójává kinevezte. **Dr. Betlej Sándor** kohó- és gépipari miniszter-helyettes **dr. Igaly Györgyöt**, az Újpesti Gépelemgyár gazdasági igazgatóhelyettesét — nyugdíjkorhatár elérése következtében — állásából és munkakörének ellátása alól felmentette, egyidejűleg a vállalat gazdasági igazgatóhelyettesévé **dr. Benna Györgyöt** kinevezte. **Dr. Héiczman János** kohó- és gépipari miniszter-helyettes **Visi Dezsőt**, az Autóvillamosági Felszerelések Gyára műszaki igazgatóhelyettesét — eredmény

nyes munkája elismerése mellett — állásából felmentette, egyidejűleg **Mihályi Imrét**, a vállalat műszaki igazgató-helyettesévé kinevezte. **Palotás Gyulát** a „LAMPART” Zománcipari Művek személyzeti és szociális igazgatójává kinevezte. A mezőgazdasági és élelmiszerügyi miniszter **Héger József** osztályvezetőt a MEM Tudományos Kutatási Fősztály fősztályvezető-helyettesévé kinevezte, egyidejűleg megbízta a Kutatásszervezési Osztály vezetésével. A mezőgazdasági és élelmiszerügyi miniszter **Illetékes helyettesé** **dr. Török Imrét**, a Keszthelyi Agrártudományi Egyetemnél fennálló egyetemi decensi munkaköréből a mezőgazdasági szakoktatás területén végzett több mint három évtizedes eredményes oktató-nevelő munkájáért elismerése és köszönete kifejezése mellett felmentette, és mivel öregségi teljes nyugdíjra igényjogosultságot szerzett, munkaviszonyát megszüntette; **dr. Szabó Lóránd** főiskolai tanárt, a Debreceni Agrártudományi Egyetem Öntözés és Meliorációs Főiskolai Karánál fennálló főiskolai tanári munkaköréből közel négy évtizedes eredményes munkásságáért elismerése és köszönete kifejezése mellett felmentette és munkaviszonyát — mivel az öregségi teljes nyugdíjra igényjogosultságot szerzett — közös meg- egyezéssel megszüntette.

A Szervezési és Vezetési Tudományos Társaság hírei

Az SZVT vezetősége és az OVH vizsgálódás-politikai fősztálya pályázatot hirdetett a vízügyi ágazat területi tervezéshálózatának elvi átszervezésére. A pályázat beküldési határideje: 1975 február 28. Részletes felvilágosítást az SZVT titkársága ad (1368 Budapest, VI., Ankerkőz 1.). A pályázat első díja 15 000 Ft, második díj 10 000 Ft, harmadik díj 5000 Ft.

Borsos László belkereskedelmi miniszter-helyettes lesz a kereskedelmi vállalatok igazgatói klubjának novemberi vendége, és az iparcikk-kereskedelem aktuális problémáiról ad tájékoztatást, kötetlen beszélgetés formájában.

A kereskedelmi szakosztály vezetősége **dr. Ravasz Károlyt** és **dr. Móricz Évát** kérte fel a szakosztály keretében működő reklámmunka-bizottság vezetésére.

A tervezési szakosztály szervezésében **Ferge Sándor** a Pénzügyminisztérium osztályvezetője előadást tartott az 1975. évi részleges termelői árintézkedések pénzügyi rendezésének pénzügypolitikai céljairól, problémáiról. Korreferens volt **dr. Bukna Antal**, a KGM fősztályvezető-helyettese és **dr. Burkus Egon**, a Könnyűipari Minisztérium fősztályvezetője.

Az SZVT Baranya megyei szervezetének beruházási és fővállalkozási szakosztálya és az Építési Tudományos Egyesület pécsi csoportja november 27-28-án ankétot rendez a területi beruházási tervezés korszerű építéstechnológiai kérdéseiről.

A piackutatók klubjának következő rendezvénye november 15-én 15 órakor lesz a Palace Szálló Regina termében. **Dr. Tomcsányi Pál** kandidátus, az Országos Mezőgazdasági Fajtakísérleti Intézet tudományos osztályvezetője a nyers és tartósított kertészeti termékek piackutatásának problémáiról mond vitaindító előadást.

Szervezeti ügyek

A belkereskedelmi miniszter-helyettese **Dél-Dunántúli Vas- és Műszaki Kereskedelmi Vállalat, Pécs, Megyeri u. 59.** névváltozást az alábbiak szerint engedélyezte: **TITAN Kereskedelmi Vállalat.** A vállalat elnevezése 1975. január hó 1. napján változik meg.
Pónya Józsefet, a Tatabányai Hőerőmű Vállalat igazgatóját ezen beosztása alól felmentette és ezzel egyidejűleg az **Atomerőmű Beruházás** miniszteri megbízott helyettesévé kinevezte; **Harasta Sándort**, a Tatabányai Hőerőmű Vállalat igazgatóhelyettesét ezen beosztása alól felmentette és ezzel egyidejűleg a vállalat igazgatójává kinevezte; **Kovács Sándort**, a Tatabányai Hőerőmű Vállalat igazgatóhelyettesévé kinevezte.

Az elmúlt év közepén átadott 4600 tonna kapacitású PAN üzemét a nyergesújfalu Magyar Viscosagyárban. Erre a célra 1,6 milliárd forintot fordítanak, s így 1978-tól a jelenlegi kapacitás 11 ezer tonnára emelkedik.

következtében pozitív eredményt hozott az egész népgazdaság számára. Mindez megköveteli, hogy a fejlesztés lehetőség szerint lépést tartson a technika fejlődésével, a korszerű termelési módszerekkel, a szolgáltatási szükségletekben bekövetkezett struktúraváltozással, a növekvő teljesítményi és minőségi igényekkel. Az elmúlt időszakban eredmények mutatkoztak a termelőeszközök komplex fejlesztése terén is, a korábbi elszigetelt fejlesztések helyett.

A helyes törekvések és a jelentős eredmények ellenére — a gyakorlati tapasztalatoknak megfelelően — az elemzésekből az is kitűnik, hogy a műszaki állapot nem fejlődött kellőképpen. Ez különös súllyal tükröződik abban, hogy a „0”-án túl üzemeltetett állóeszközök állománya a KPM területén az 1969. évi 2,8 milliárd forintról 1972. év végére 7,5 milliárd forintra, több mint 2,5-szeresére, az állóeszközök bruttó értékének 5,1 százalékára nőtt.

A szállítás és hírközlés, mint népgazdasági ág, évenként 11–12 milliárdot költ beruházásra. Ez a szocialista szektor összberuházásainak 11–13 százalékára.

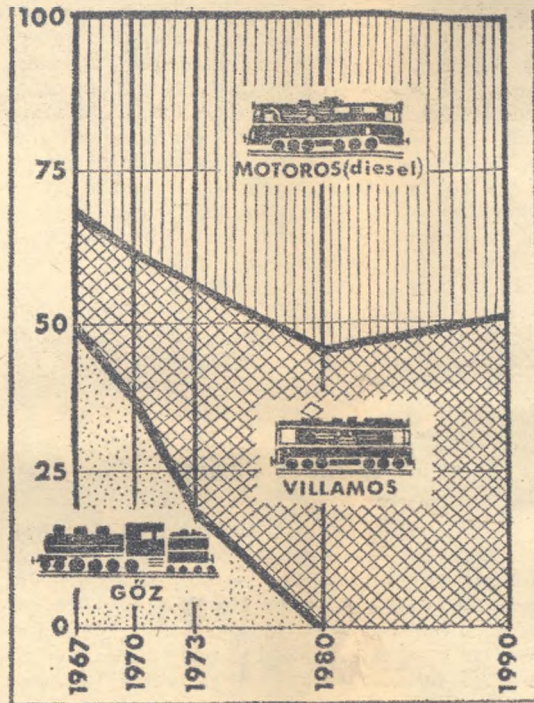
A SZÁLLÍTÁS ÉS HÍRKÖZLÉS BERUHÁZÁSAI

DÖNTÉSI JOGKÖRÖK SZERINT (millió Ft)

Időszak	Egyedi nagy	Célszerű	Egyéb állami és szövetkezeti	Vállalati		Az összes
				Vállalati	és szövetkezeti	
beruházások						
1970	1 158	4 954	222	5 110	11 444	
1971	964	5 290	302	5 079	11 635	
1972	1 373	5 874	359	4 506	12 112	
1973	1 423	5 197	337	5 874	12 831	

Az egyenletesen növekvő fejlesztések ellenére, valamint a közlekedéspolitikai koncepció további végrehajtása érdekében az elkövetkező időszakban is a korszerűsítés, a külső és belföldi szállítóeszközök, berendezések üzembe helyezése az elsőrendű feladat. Erődes mindezt megvizsgálni az egyes szállítási ágazatok területén.

A VASÚTI VONTATÁS ÖSSZETÉTELÉNEK ALAKULÁSA (%)



Vasút — újból bizonyít

A közlekedéspolitikai koncepció középpontjában a vasúti és közúti közlekedés együttműködésének új alapokra helyezése és a vasút ezen alapuló rekonstrukciója áll. A vasúti közlekedésünket két, még a múlt századból örökölt sajátosság jellemzi. Először is az összhanghiány a népgazdaság területi szerkezete és a vasúthálózat között; másodsor pedig a vasúti közlekedés fennmaradása olyan viszonylatokban, ahol a közúti közlekedés hatékonyabb lenne. E két sajátosság a vasúti közlekedési rendszer múlt századbeli kiépülésének a következménye, amikor is megerősítették Budapest centrális szerepét és a majdnem egyeduralgó vasúthálózatra jellemzővé vált a sok kis vasúti állomás, rövid állomástávolság, a sűrű vonattalállás.

Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció nem irányozta elő a vasúti hálózat nagyszabású átépítését, hanem abból indult ki, hogy a vasúti rekonstrukció a leggazdaságosabban és a legcélszerűbben a meglévő vasúthálózatra való ráépítéssel, annak továbbfejlesztésével valósítható meg. Ugyanakkor lehetségesnek, sőt szükségesnek tartotta a vasúti hálózat leépítését, illetőleg a vasúti szállítás megszüntetését olyan helyközi viszonylatokban, ahol ezt a közúti közlekedés eredményesebben oldhatja meg.

A vasúti hálózat építési hossza 1970-ben 10 000 km volt hazánkban. A legfontosabb vonalakon, amelynek hossza kerekén 3000 km, bonyolódott le a forgalom 70 százaléka. Ugyanakkor 2000 km, kisforgalmú normál és keskeny nyomközű vasútvonalal is rendelkezünk. Az egész vasúti hálózat e 20 százaléka a személyszállításoknak 3 százaléka, az áruszállításoknak pedig csupán 1,2 százaléka jutott. A szállítás önköltsége e vonalakon többszöröse a többi vonalakénak. Korszerűsítésüket már hosszabb idő óta mellőzik, ezért ma már vagy a pályákat kell felújítani, vagy a vasúti közlekedést kell leállítani. A közlekedéspolitikai koncepció fő irányként az utóbbit jelölte meg. A kis forgalmú vonalához hasonló a kis forgalmú vasútállomások problémája. A normál nyomközű vasúthálózat mentén kerekén 1000 állomás működik. Közülük 500 állomáson az áruszállítás napi 3 teherkocsit sem éri el. Ugyanakkor a 7 km-es átlagos állomásközi távolság lassítja a forgalmat. A kis forgalmú állomások korszerűsítése elmaradt. Ezért ma már vagy a kis forgalmú állomásokat kell felújítani, vagy meg kell azokat szüntetni. A közlekedéspolitikai koncepció itt is az utóbbi mellett döntött.

Az eltelt időszakban a vasút területén a fővonalak villamosítása ütemszerűen halad. A 3000 kilométeres vasúti törzshálózat 23 tonna tengelynyomásra alkalmas; a hézag nélküli vágányok hossza megközelíti a 3000 kilométert, a korszerűen biztosított vasútvonalak hossza 1200 kilométer. Sikerült elérni, hogy a korszerű Diesel- és villamos vontatás részaránya 90 százalékra emelkedjen. A személygépkocsipark a favázás kocsik kiselejtezésével, a négytengelyes személy- és motormelék-kocsik üzembe helyezésével korszerűsödött. Elmaradt viszont a vasúti pályák, a cso-

A VASÚT TÖRZSHÁLÓZATÁNAK FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA



mópontok, valamint a személypályaudvarok korszerűsítése. Ez akadályozza a járművek kapacitásának jobb kihasználását is. Különösen a budapest-kelenföldi, siófoki, a veszprémi, a kaposvári pályaudvarok többször elhasznált felújítása lenne sürgető.

Az eredmények ellenére a vasúti pálya az engedélyezett sebesség, tengelynyomás, sínrendszer és a sínek kora tekintetében egyaránt nem kellően kielégítő műszaki színvonalú. Például a 20 tonna vagy annál nagyobb tengelynyomásra, a 100 km/óra, vagy nagyobb sebességre engedélyezett pálya hossza még az elkövetkezendő években is — az állandó fejlesztés ellenére is — alig fogja meghaladni, illetve elérni az ugyancsak nem közömbös hálózati hossz felét. A korszerű sínrendszerű (UIC—54) pálya hossza 1980-ban is csak a hálózat 13,6 százalékát fogja kitenni, jóllehet, ez időre a gőzvontatás megszűnik. A kisebb tengelynyomás, illetve a csökkentett sebesség akadályozza a jobb paraméterekkel bíró vontató és vontatott járműpark kihasználását, korszerű vontatási és forgalmi technológia alkalmazását, a vonatképzés és az elegyáramlás zavartalan biztosítását.

A szakemberek érthetően elégedetlenek a vasúthálózat biztosítottsági színvonalával, amely a forgalom fejlődésétől, a vonattovábbítás színvonalától elmaradt. Az állomások és vonalszakaszok automatizált biztosítottságának 60—80 százalékos értéke még 1980-ra sem érhető el.

A vontatás korszerűsítésében elért eredmények jelentősek, a vontató járművek színvonal, az egy vontató járműre jutó lóerőteljesítmény nagysága, a típuszám, a megengedhető maximális sebesség tekintetében azonban még kedvezőtlen a helyzet. A vontató járművek teljesítmény-, sebesség- és vonóerő-jellemzői ma ugyanis alatta vannak a korszerű színvonalú vonattovábbítás követelményeinek, ami elsősorban a nemzetközi személy- és teherszállításoknál okoz gondot. A legújabb típusok maximális sebessége is kisebb, mint ami néhány év múlva általános követelmény lesz. A személy- és tehergépkocsipark rekonstrukciója mérsékelt javulást hozott, azonban még gyorsabb fejlesztés szükséges az európai színvonal eléréséhez.

A következő időszakban nagy gondot kell fordítani a vasúti szállításokban végbemenő struktúráváltásokkal együttjáró, szükség-szerűen megnövekedett minőségi követelmények (műszaki sebesség, vonatterhelés, tengelynyomás, gépesítettség színvonal, szállítási, elegyfeldolgozási technológia színvonalának emelése stb.) kielégítésére. A közeljövőben át kell hidalni azokat a feszültségeket, amelyek a különböző fejlesztések eredményeként ma jelentkeznek. Így például azonos színvonalra kell hozni az egymás után következő vasúti csomópontokat, a vontatás és a pálya korszerűsítési fokát, a vontatás és a javító-karbantartó bázisokat, a biztosítóbereendezések és a pálya, valamint állomási rekonstrukció között keletkezett korszerűségi különbségeket.

A már eltemetett vasút újból reneszánszát éli. Bebizonyosodott, hogy a vasút állandó fejlesztésére szükség van, a közúti közlekedés csak kiegészíti a vasúti szállítást, de nem váltja fel. A távlati műszaki koncepció, bár a kis forgalmú vasúti vonalak és állomások megszüntetésével számol, azonban a fővonalak korszerűsítése révén az utazási sebesség 140—160 km/óra-ra nő, a távlatban pedig már számolhatunk a 200 km/óra sebességgel is. A hosszútávú műszaki politika előírja, hogy a forgalom sebességének állandó növelése érdekében a pálya al- és felépítményének felújítása során javítani kell a vonalvezetést, s valószínűleg nehezebb méter-súlyú sínekre (54 kg. vagy nagyobb) lesz szükség, jobb anyagminőségből (szakítószilárdság); ki kell terjeszteni a korszerű, rugalmas sínlekötési rendszer használatát és általánossá tenni a hégáz nélküli pályákat. A megengedett maximális sebesség növelése mellett az utazási és áruszállítási idő jó szervezéssel (kisebb ráfordítással) lényegesen megrövidíthető. Ilyenek a közvetlen — non-stop — vonatok közlekedtetése, a vonatgyakorosság növelése, az ingavonati rendszer fejlesztése stb.

A vonalak átbocsátó képességének növelésére második vágányokat csak akkor építenek, ha nagyobb teljesítményű és jól gyorsuló járművek beállításával, biztosító és távvezérlő berendezésekkel, korszerű forgalomszervezéssel a szükséges kapacitásbővítés már nem

oldható meg. A törzshálózaton a fejlesztés további iránya az önműködő térközbiztosító berendezéseken alapszik, a folyamatos vonatbefolyásolás és a központi forgalomvezérlés egyidejű alkalmazásával. Az állomási biztosító rendszereket úgynevezett egyközpontos berendezésekkel, a rendező pályaudvarok automatizálásával kell fejleszteni. Másfél évtizeden belül befejeződik a vontatás és tolatás korszerűsítése. Megvizsgálandó a további villamosításra váró vonalak programja és hogy a megadott sebességi értékhez mekkora teljesítményű mozdonyok szükségesek. A jelenlegi hazai számítógéppark és a nemzetközi számítógép kooperáció már a legközelebbi jövőben lehetővé teszi a vasúti ügyvitel, majd az üzemirányítás egyes funkcióinak, később az integrált üzemirányítás számítógépes automatizálását.

Közút — közügy

Az előrejelzések azt mutatják, hogy 1971. és 1985. között a gépkocsialomány négy és félszeresére emelkedik. A számítások szerint a személygépkocsi-állomány mintegy ötszörösére, a tehergépkocsi-állomány közel négyszeresére emelkedik, az autóbussz-állomány pedig 25—30 százalékkal nő. E szerint 1985-ben a személygépkocsik száma már jóval meghaladja majd az 1 milliót. A tehergépkocsi-állományon belül a kis- és nagyrakosú tehergépkocsik arányának növekedésével számolhatunk, vagyis a közepes teherbírási gépkocsik aránya csökken. Az országos gépkocsialomány igen gyors ütemű növekedése fokozott követelményeket támaszt: az úthálózat mennyiségi és minőségi jellemzőivel, valamint a javító és karbantartó bázissal szemben.

A közúti hálózatfejlesztés meghatározásánál a forgalom és az úthálózat közötti összhang biztosítása szolgál alapul. 1970-ben az országos úthálózatot a forgalom mintegy 55 százaléka, a tanácsi utakat 35 százaléka, a mezőgazdasági utakat pedig 10 százaléka terhelte. A közúti forgalom zavartalan lebonyolítása mindhárom kategória egybehangolt fejlesztését kívánja. De azért a forgalmi igény az egyes útfajtáknál, s azokon belül is differenciáltan jelentkezik. A forgalmi igény eltérő követelményeket vet fel elsősorban az utak minőségi jellemzőivel kapcsolatban.

A magasabb forgalmi követelmények kielégítése nagyrészt a meglévő közúthálózat korszerűsítésével látszik elérhetőnek. A távlati tervezés mintegy 9500 kilométer részleges korszerűsítésével (elsősorban burkolatszélesítés, burkolatmegerősítés) és 7500 kilométer közút teljes korszerűsítésével számol. A korszerűsítések célja nemcsak a pormentesség biztosítása, hanem az útvonal olyan mértékű átépítése, hogy valamennyi műszaki jellemzője (vonalvezetés, burkolatszélesség, teherbírási, burkolatfelület stb.) megfelelően a forgalmi követelményeknek.

E célok miatt folytatódott már az elmúlt években az országos közúthálózat korszerűsítése, és így módon a portalan burkolatú utak aránya 95 százalékra emelkedett. Eddig 54 kilométer autópálya építése fejeződött be és minimális áthúzóddással megvalósult a bekötőutak építési programja is. Ezzel párhuzamosan azonban az autóközlekedés járműállományának fejlesztése meghaladta az előirányzatot. Jelentősen — ha nem is minden területen kielégítő mértékben — fejlődött az autóközlekedés kiszolgáló hálózata.

Mindezek a fejlesztések azonban nem látszanak elegendőnek és fokozott erőfeszítéseket követelnek mind a tervidőszak hátralevő idejében, mind a későbbiekben. Ugyanis meglehetősen nagy a lemaradás a közlekedés sebességét és biztonságát döntően befolyásoló pályaszélesség és pályaszervezet teherbírása tekintetében. Még 1975-ben is a közúti közlekedésbe bevont útvonalak felének a pályaszélessége nem megfelelő és egyharmadának a teherbírása kifogásolható. A kapacitásbővítő fejlesztések üteme elmaradt a forgalomfel-futás ütemétől.

A közúti forgalom növekedésével az elkövetkezendő időszakokban a műszaki állapot fejlesztésére egyre inkább a költségigényesebb, magasabb műszaki kultúrát igényelő modernizálások felé mutat, (átkelési szakaszok, csomópontok korszerűsítése; kimerült kapacitású vegyes forgalmú főközlekedési utaknak gyorsforgalmú utakká való átépítése; nagyforgalmú főközlekedési utaknak a forgalom minden igényét kielégítő, az OKTSZ-ben előírt normatívák szerinti kor-

szerűsítése stb.). A fejlesztések eredményeként 1975-ben az úthálózat egyharmada lesz megfelelő.

A járműállomány átlagos műszaki színvonal, a gépjárműpark korszerűsítésének hatására nőtt a műszaki sebesség, csökkent a javítások százaléka, és nem romlott az átlagos életkor. A nemzetközi forgalomban foglalkoztatott közúti járművek átlaga, színvonal, a nemzetközi közúti előírásokat, valamint a fuvarpiac specializáló igényeit kielégíti. A közhasználatú közút tömegközlekedés szolgáltatási és műszaki színvonalában lényeges változást jelentett a korszerű IKARUS autóbusszal tagjainak üzembe állítása. A forgalom növekedése megkívánja a telepek és kiszolgáló létesítmények fejlesztését, melynek felgyorsulása a következő évek feladata.

Az elkövetkezendő években, hasonlóan a IV. ötéves terv eddigi időszakához, jelentős mértékben fejlődik a rakodás gépesítése és a konténerizáció. Mind a két műszaki fejlesztési feladat megfelelő koncentrációt kíván. Egyik oldalról az anyagmozgatásban még mindig túl sok embert foglalkoztatnak, és bár állandóan emelkedik az anyagmozgató gépek behozatala, az elért eredménnyel senki sem elégedett. A konténerizáció, mint az elmúlt évek egyik legjelentősebb műszaki fejlesztési eredménye a szállításban, alkalmazásának további bővítésére vár. A konténerizáció meglepően egyszerűsíti a rakodást, az átrakást, az áru manipulálását és adminisztrálását. Értelemszerűen következik mindebből, hogy a konténerizáció az elkövetkezendő időszakban még nagyobb teret hódít.

A közúti közlekedés távlati műszaki fejlesztési koncepciója az 1975 utáni időszakra is igen jelentős autópálya- és autótútpítési programot irányoz elő. A vegyesforgalmú utak kapacitásbővítése, a második pálya kiépítése 1980 után évi 100 km-es nagyságrendben emelkedik. A megerősítés és szélesítés korszerűsítését egyszerűbb technológiákkal 1980-ig évi 2000 km-en, 1980—1985 között pedig 1500 km-en kell elvégezni. A korszerűsítés során a közúti műtárgyakat is meg kell erősíteni és szélesíteni.

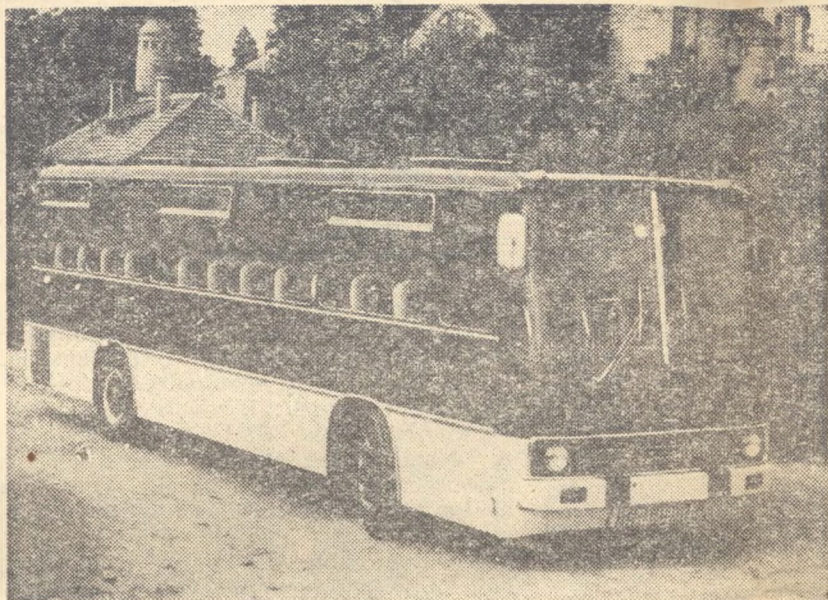
A forgalom biztonsága érdekében az országos úthálózaton levő kb. 1800 szintbeni vasúti kereszteződést biztonsági berendezésekkel kell ellátni. A legveszélyesebb és legforgalmasabb vasúti keresztezéseket külön szintűvé kell átépíteni, mégpedig öt évenként kb. 25—25-öt. A végrehajtáshoz az útpítő ipar és a hidépítő-kivitelező kapacitás bővítése elengedhetetlen, amit előregyártással, új technológiák alkalmazásával és főleg gépesítéssel kell megoldani. A biztonságos közúti üzem csak úgy érhető el, ha a fenntartók és üzemeltetők megfelelő gépekkel és korszerű telepekkel rendelkeznek.

Még mindig a legőcsöb

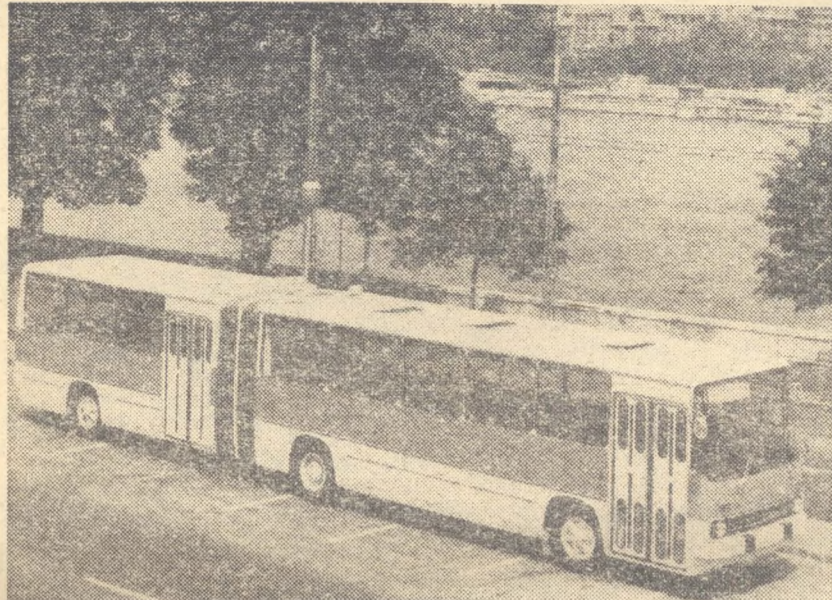
A vízi szállítás elemzése két részre oszlik: a folyami, tavi közlekedésre és a tengerhajózásra. A közlekedéspolitikai koncepció nem számol érdemleges változással a folyami közlekedésben, bár a nemzetközi víziúthálózat bővülése élnéki ezt. Erőteljesebben bontakozik ki a tengeri hajózás, s ha szerény keretek között is, de beléptünk a mélytengeri hajóparkkal rendelkező nemzetek sorába. Főként ezzel összefüggésben számolt a közlekedéspolitikai koncepció a víziközlekedés két és félszeres növekedésével.

Már az elmúlt években is jelentős műszaki változások voltak a folyami áruszállításban, ugyanis növekedett a tolohajók részaránya és gyarapodott a korszerű uszályok állománya. A forgalom lebonyolítása érdekében megkezdődött a Csepeli Szabad Kikötő korszerűsítése, befejeződött a konténerterminál kiépítése. A mélytengeri hajózásban 6 darab hajó beszerzésével a tervezett meghaladó mértékben bővült a mélytengeri flotta. A fejlesztések eredményeként 1975-re a MAHART korszerű áruszállító hajóállományának (önjáró hajók, toloképes géphajók) gévteljesítmény-részaránya 56 százalékról 85 százalékra, hordképességének részaránya pedig 25 százalékról csaknem 65 százalékra növekszik.

A belvízi flotta technikai színvonalának további emeléséhez hozzájárul a folyami hajóépítés által már kialakított, a nemzetközi belvízi nautikai ajánlások paramétereit kielégítő, magas színvonalú, négy technológiai típusvariációval rendelkező Európa típusú hajótest szabványa, valamint a csehszlovák dunahajózással már egyeztetett új, 3000 ló-



A 255-ÖS TÍPUSÚ VÁROSKÖZI AUTÓBUSZ



A 280-AS TÍPUSÚ VÁROSI AUTÓBUSZ

BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI



MŰSZAKI NAPOK '74

A MAGYAR AUTÓBUSZGYÁRTÁS FEJLŐDÉSE

A kiváló vállalat címet már kétszer elnyert Ikarus Karosszéria- és Járműgyár 1974-re 9000 autóbussz gyártását tűzte ki célul, amelynek 85-90%-át exportálja. Ez a mennyiség az elmúlt évhez képest mintegy 1200 darabos többletteljesítményt jelent. Ahhoz, hogy ezt a mennyiséget elérje a gyár, nagyfokú technológiai fejlesztést vezetett be, valamint 1973-ban felhagyott a régi típusú autóbusszok gyártásával, és ma már csak az úgynevezett 200-as típuscsalád egyes tagjait készíti nagy szériában. A nagyarányú fejlődéshez hozzájárul a KGST-n belüli együttműködés is.

A 200-as típuscsalád jelenleg nagy sorozatban gyártott tagjai:

Ikarus 250-es típusú luxus távolsági autóbussz

Ezzel az autóbusszal 44-53 fő nagy távolságon is kényelmesen és kulturáltan utazhat. Az autóbussz belső borítása: műbőr, illetve parafinnal kezelt farostlemez. Az utasülések szövetbetétes, műbőr bevonatú, normál vagy fejtámasszal ellátott, billenthető háttámlájú, formalaticel párnázott luxussülések. Az utastér intenzív szellőzését nagyméretű tetőszellőzők, eltolható oldalablakok, ventilátorokkal és egyéni fűvókákkal ellátott szellőzőcsatornák biztosítják.

Külön rendelésre szuperluxus kivitelben is gyártják az Ikarus 250-es típusú autóbusszt.

Műszaki adatai:	
teljes hosszúság	12 000 mm
teljes szélesség	2 500 mm
teljes magasság	3 195 mm
önsúly	11 000 kp
hasznos terhelés	5 000 kp
maximális sebesség	106 km/óra
a motor típusa, teljesítménye	RÁBA-MAN Diesel, 192 LE

Ikarus 255-ös típusú városközi autóbussz

Ez az autóbussz egyajtósan normál távolsági üléselrendezéssel, 53 utas részére biztosít kényelmes ülőhelyet, míg kétajtósan 49 ülő és 18 álló utasnak nyújt kényelmes utazási lehetőséget.

Az utazási kényelmet a jó ülések, a nagyméretű panorámaüvegek, a hatásos fűtőberendezés és a jól szellőztethető utastér biztosítja. Az utastér szellőzését három, nagyméretű tetőszellőző és eltolható oldalablakok, míg az utastér fűtését a motor hűtővízrendszeréhez csatlakozó melegvízes ventilátoros fűtőkészülékek biztosítják.

A közlekedés biztonságát a kétkörös, hatásos légfékberendezéssel és a hidraulikusan működtetett szervókormányval érik el.

Műszaki adatai:	
teljes hosszúság	10 971 mm
teljes szélesség	2 500 mm
teljes magasság	2 900 mm
önsúly	9 300 kp
hasznos terhelés	6 700 kp
maximális sebesség	80 km/óra
a motor típusa, teljesítménye	RÁBA-MAN D 2156 HM 6U, 192 LE

Ikarus 260-as típusú városi autóbussz

Kifejezetten városi forgalomra készült. Nagy befogadóképességével — 22 ülő és 78 álló utas —

kényelmi és biztonsági berendezéseivel a közlekedés igényeit maximálisan kielégíti. A három negyszárnyas, nagyméretű harmonikaajtó révén gyors a fel- és leszállás.

Ennél a típusnál megvalósult az úgynevezett kétpedálos vezetés. Ezt teszi lehetővé a nyomógombos elektromos vezérléssel működtetett automatikus sebességváltómű.

Műszaki adatai:	
teljes hosszúság	11 000 mm
teljes szélesség	2 500 mm
teljes magasság	3 040 mm
önsúly	9 000 kp
hasznos terhelés	7 000 kp
maximális sebesség	63 km/óra
a motor típusa, teljesítménye	RÁBA-MAN D 2156 HM 6U, 192 LE

Ikarus 266-os típusú városi autóbussz

A 200-as típuscsalád egyik nagy befogadóképességű városi autóbussza. Készülhet két-, illetve háromajtós kivitelben. A háromajtós városi üléselrendezés 28 ülő és 69 álló utas szállítását teszi lehetővé. Az utastér intenzív szellőzését három nagyméretű tetőszellőző és eltolható oldalablakok biztosítják. A busz — nagy befogadóképességével és gyors utasáramlásával — a városi forgalom hasznos eszköze lesz.

Műszaki adatai:	
teljes hosszúság	10 971 mm
teljes szélesség	2 500 mm
teljes magasság	3 160 mm
önsúly	9 000 kp
hasznos terhelés	7 000 kp
maximális sebesség	72 km/óra
a motor típusa, teljesítménye	RÁBA-MAN D 2156 HM 6U, 192 LE

Ikarus 280-as típusú városi autóbussz

Az Ikarus 280-as típusú autóbussz városi tömegforgalom céljára készül, elsősorban olyan területekre, ahol egy időben sok az utas. Készülhet városi és elővárosi kivitelben is. Városi kivitelnél 35 ülő és 113 álló, elővárosi kivitelnél pedig 69 ülő és 63 álló utasnak jut benne hely. A négy, négyszárnyú utasajtó elhelyezése, az utasáramlás megfelelő irányítása és az egyszerű kiszolgálás szempontjából kedvező. Az utastér intenzív szellőzését négy nagyméretű tetőszellőző és eltolható oldalablakok biztosítják. Az utastér fűtését a már ismert módon — a motorvíz hűtőrendszeréhez csatlakozó melegvízes ventilátoros fűtőkészülékkel — oldották meg, s az intenzív fűtésre „független” fűtőkészülék is beszerelhető.

Műszaki adatai:	
teljes hosszúság	16 500 mm
teljes szélesség	2 500 mm
teljes magasság	3 160 mm
önsúly	12 200 kp
hasznos terhelés	10 300 kp
maximális sebesség	63 km/óra
a motor típusa, teljesítménye	RÁBA-MAN D 2156 HM 6U, 192 LE

A gyár termékei egyre nagyobb tekintélyt szereznek a népi demokratikus országokban és a tőkés piacokon egyaránt. Az utóbbi évtizedek alatt emelt új épületek és a műszaki fejlesztés

terén elért eredmények módot és lehetőséget nyújtottak a termelékenység és a termelés fejlesztésére, a dolgozók képességének jobb kifejlesztésére.

Az idén újabb rangos nemzetközi díjat kapott a vállalat. A korábbi nemzetközi elismerések után (Nizza, Monaco) most egy 27 nemzet tagjait képviselő nemzetközi intézet ítélte oda az Ikarus gyárnak a „Fejlesztés Nemzetközi Elismerése” elnevezésű díjat.

A fejlesztés jelenleg is folyik. A kutatók és tervezők, szovjet konstruktőrökkel együttműködve, új típusú autóbussz kialakításán dolgoznak. A 6-8 év múlva épülő autóbusszokban még kényelmesebben lehet majd utazni. Több ajtajuk lesz, csökken a lépcsők száma, hogy a le- és felszállás gyorsabbá váljék, s a járműveknek minél kevesebbet kelljen a megállóban tartózkodniuk. Az utastér zajszintjét, amely most sem kedvezőtlen, a maga 75-80 decibeles értékével, szintén csökkentik. Az idén már épült olyan autóbussz, amelynek motorterét különleges zajszigeteléssel vették körül. A szellőzést, az eddigi tetőszellőző ablakok helyett, ventilátorokkal oldják meg, s az autóbussz ablakai füstszínű fényvisszaverő üvegből készülnek.

Az utastér meleg levegő helyett a motor meleg vizével működő radiátorok fűtik. Az új városi autóbusszok kivétel nélkül automata sebességváltóval készülnek. Könnyítik a karbantartást: olyan csapágycsapatot alkalmaznak, amelyeket nem kell zsírozni, s a motor olajsíntjét automata tölti fel.

Hazánkban a motor fejlesztése kétirányú. Egyik irány: a RÁBA-MAN Diesel-motor fejlesztése a Magyar Vagon- és Gépgyárban. A világszerte követelményeinek megfelelően növelik a motor teljesítményét. A jelenlegi 192 lóerő helyett 210, 230 és 256 lóerő elérése a cél. 210 lóerős motorokat az MVG már szállított, azokat be is építették az Ikarus autóbusszokba. A győriek csökkentik a motor zajszintjét és levegőszennyező hatását is, noha pillanatnyilag egyik sem lépi túl a nemzetközi normákat.

A fejlesztés másik iránya új motortípusok kialakítása. A Budapesti Közlekedési Vállalattal közösen földgázüzemű autóbusszok építését tervezik, amelyek alig szennyeznek a levegőt. Ezekbe 5-6 atmoszféri nyomású, speciális palackok szerelünk be, amelyekben —160 Celsius fokon nagy mennyiségű földgáz tárolható. Egyszeri feltöltéssel az autóbussz körülbelül 500 kilométert képes megtenni. A tervek szerint jövőre tíz ilyen átalakított IK-260-as autóbusszt adnak át a BKV-nak 50 ezer kilométeres próbajáratra.

Diesel-elektromos hajtású autóbussz kialakításán is kísérleteznek, hibridkivitelben. Egy kisebb méretű Diesel-motor feltölti az akkumulátorokat, s azok egy villanymotort hajtának. A belvárosban a busz villanymotórral működik. A vizsgálatokat a Villamosipari Kutató Intézet, az Autóipari Kutató Intézet és az Ikarus közösen végzik. Jelenleg az első kísérleti példány szerelését végzik. A távlati tervekben szerepel még csak kizárólag elektromos hajtással működő autóbussz kialakítása. Ugyancsak távlati terv a szovjet és magyar autóipari kutatóintézetek által közösen kifejlesztett gázturbinák autóbusszba való beépítése. A hajtóművet jelenleg próbapadon vizsgálják.

Az Ikarus gyár termékei mind most, mind a jövőben megállják helyüket a világ autóbusszpiacán, és bármely más autóbusszgyártó vállalat termékeivel szemben továbbra is versenyképesek lesznek.



Az MHD váci gyáregységében készült 20'-as acélkonténerek a Sidney-i kikötőben

3-gémes (ún. lemniszkáta-rendszerű) kikötői portáldaru egy argentin kikötőben



ÚJ UTAKON A MAGYAR HAJÓ- ÉS DARUGYÁR

A Magyar Hajó- és Darugyár azok közé a gépipari nagyvállalatok közé tartozik, amelyekről viszonylag keveset tud a hazai közvélemény. Nincs ebben semmi meglepő, hiszen – főként a legutóbbi években – a vállalat öt gyárának termékei túlnyomórészt határainkon túlra kerülnek; a belföldre gyártott termékek jelentős részét pedig erőművi és ipari kazánok teszik ki, amelyekről sajátos módon újszólván csak a szakkörök tudják, hogy az MHD termékei, akárcsak a hajók, a portáldaruk vagy az úszódaruk.

Az 1970–73-ban kialakult gazdasági gondjai átmenetileg ráirányították a figyelmet (további nagyvállalatok mellett) a Magyar Hajó- és Darugyárra. Ebben az időszakban részben külső körülmények, részben belső problémák együttes hatására fokozatosan csökkent a vállalat nyeresége; a mélypontot 1973-ban érte el. Az 1972 novemberi központi bizottsági határozat, majd ezt követően néhány központi és vállalati intézkedés jelentős változásokat indított meg a vállalat életében, amelyek gazdasági eredménye már 1974-ben tapasztalható; teljes hatásukban azonban csak évek múlva érvényesülnek.

A azadálkodás igyítását célzó intézkedések elsősorban a Magyar Hajó- és Darugyár gyártmány-szerkezetének fokozatos átalakítását tűzték ki feladatuk. Minthogy azonban a gyártmányok vásárlói csaknem kizárólag külföldi üzletfelek, a választék megváltoztatása körülmények között előkészítést, viszonylag hosszú átfutási időt igényel. Nagy jelentőségű ebben a vonatkozásban a hajók, úszódaruk és portáldaruk zömét vásárló szovjet partnerek segítőkészsége: saját eredeti elgondolásaikat módosítva elfogadták az MHD szállítási ajánlatát az ötödik ötéves terv éveiben szállítandó típusokra és darabszámokra vonatkozóan, így reális lehetőséget teremtettek a gyártmánystruktúra kívánt mérvű átalakítására. Sőt már 1974 szeptemberében – még az ötéves kormányközi egyezmény aláírása előtt! – megköthette a vállalat a Szovjetunióval az 1976-ra szóló első szerződést egyes hajók és úszódaruk szállítására; további szerződéseket a közeljövőben írnak alá. Az egyeztetett szovjet igények egyfelől hosszú távon eladhatóvá teszik a gyártott termékeket, másfelől a struktúrával változtatás biztosítékát jelentik.

A kibontakozás útján a tízezer dolgozót foglalkoztató nagyvállalat az ötödik ötéves terv végéig olyan gyártmányösszetételt alakít ki, amely négy pilléren nyugszik: belvízi hajók, úszódaruk, portáldaruk, kazánok. E négy fő csoportba tartozó gyártmányok a vállalat teljes kapacitásának mintegy 80 %-át teszik ki. Ehhez járul még a váci gyáregységénél egyre nagyobb darabszámra felfutó konténergártás (mintegy 8 %-nyi részarányal). Mindegyik gyártmánycsoport

gerincét olyan típusok alkotják, amelyek már eddig is megbecsülést, elismerést vívtak ki a Magyar Hajó- és Darugyárnak a világ legkülönbözőbb területein.

A 2000 LE-s tolohajók közül 1974-ben már a hetvenharmadikat építi az MHD óbudai gyáregysége. A korszerű, nagy teljesítményű hajót a Szovjetunió szibériai folyamainak sajátos hajózási viszonyaira, az ottani hajózási szokásokat figyelembe véve fejlesztették ki. Ma már az Ob, a Léna és a Jenyiszej folyókon a teherforgalom jelentős részét az MHD tolohajói segítségével bonyolítják le. A közeljövőben – korábbi típusok folytatásaként – újabb dunai tolohajót fejleszt ki az óbudai gyáregység, ugyancsak szovjet megrendelésre. Ez a típus a leendő Duna-Majna-Rajna víziút végighajózására is alkalmas lesz.

A tolohajók építésével az MHD tulajdonképpen megteremtette a korszerű, nagy hatékonyságú dunai tolohajózási alapjait. Eddig egymaga több tolohajót épített, mint Európa többi hajógyárai együttvéve. (Igaz, e hajók javarésze nem a Dunán közlekedik).

A 100 tonnás úszódaru az úszódaruk családjának „doyenje” mind életkorát, mind nagyságát tekintve. Első változatai még az 50-es években épültek. A folyamatosan végrehajtott fejlesztések, korszerűsítések eredményeként a típus még ma is keresett termék a világpiacon, egyidejűleg az MHD-nek egyik legjövődélmezőbb gyártmánya. A Szovjetuniótól Brazíliáig, Kuvaitól Kínáig a világ számos kikötőjében használják nagy terhek mozgatására, hajók javítására és építésére, parti építkezésekre. Ma már 16 tonnás és 25 tonnás típusok is készülnek (önjárók, nem önjárók stb.), a főként úszódaruk építésére átállított angyalföldi gyáregységben. Van közöttük olyan is, amely vasúton is elszállítható (úgynevezett szekciós változat). Rövidesen megkezd a gyár a 200 tonnás és a 400 tonnás új típusok fejlesztését és gyártását is.

A portáldaruk építésében nemrégiben egyedülálló jubileumhoz érkezett el az MHD daru- és kazán-gyáregysége: 1974 júniusában átadták a szovjet vevőnek az ezredik 5 t/30 m-es kikötői berendezést. Az egész világon aligha fordul elő ehhez hasonló sorozat! Ez a kiemelkedő eredmény elsősorban a típus időálló konstrukciójának, megbízhatóságának az eredménye. Ugyanebből a típusból az ötödik ötéves terv végéig további igényt jelentett be a Szovjetunió. Az 5 tonnás típus mellett különböző teherbírású, egy- és háromgémes példányokat szállított és szállít a jövőben is a gyár a Szovjetunió mellett számos más ország – Görögország, Kína, Marokkó, Kuba, Argentína stb. – kikötőibe. A szüntelen fejlesztés, az állandóan új meg új konstrukciók kialakítása révén akarja a gyár tovább bővíteni vevőkörét.

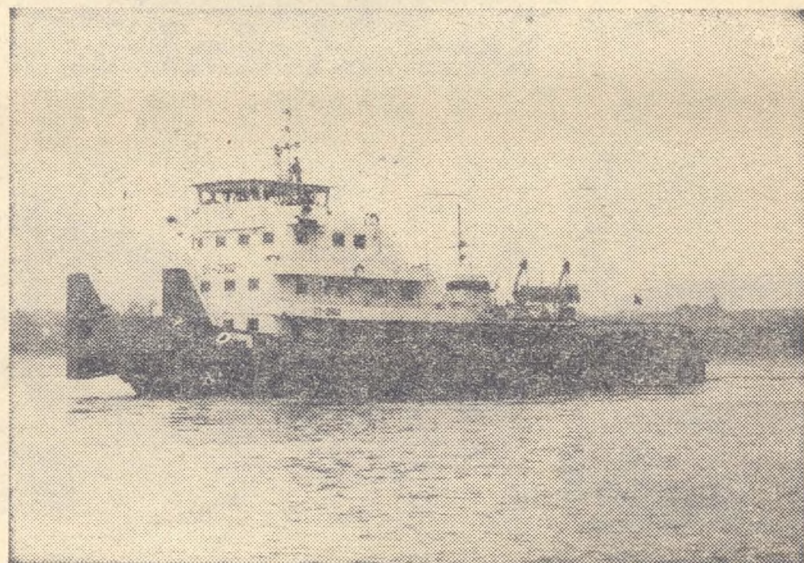
Az erőművi kazánok építésében ugyancsak csúcsteljesítménynek számít az alacsony fűtőértékű barnaszén hasznosítása terén a Gagarin Hőerőmű 620 t/ó gőzteljesítményű kazánjaival elért eredmény: a kazánok a szén fűtőértékének 91,5 %-át hasznosítják. Hazai viszonylatban a 620 t/ó gőzteljesítmény az eddigi legnagyobb (egy-egy kazánegységre vonatkoztatva). Am az 1979–80-as években épülő Bükkábrányi Hőerőmű kazánjai azonban ennek közel háromszorosát teszik ki: 1650 t/ó gőzteljesítményűek (500 MW-os turbógenerátor-egység táplálására). Ennek az óriáskazánnak a tervezését már elkezdte a gyár.

Az erőművi kazánok mellett folytatódik a kisebb ipari, valamint forróvíztermelő kazánok gyártása is. Az utóbbiak közül figyelemre méltó újdonság a 20'-as (20 láb = kb. 6 m) ISO-konténerbe telepített, teljesen komplett 1,5 Gcal/ó hőteljesítményt szolgáltató gáz- vagy olajtüzelésű fűtőkazán, amely kazánház nélkül, önállóan felállítható, és képes ellátni néhány lakóépület vagy középület fűtését.

A nemzetközi (ISO) előírásokat maradéktalanul kielégítő 20'-as (60,55x2435x2435 mm külméretű) acélkonténerek gyártását 1968-ban kezdte el az MHD váci gyáregysége. Az azóta gyártott mennyiség túlnyomórészt tőkés piacokra exportálta, s szerződése van az 1975–76-os évekre is. A nemzetközi – és főleg a kontinensközi – áruszállításban rohamosan teret hódító konténerek várhatóan hosszú időre biztos és gazdaságos piacot jelentenek az MHD-nek.

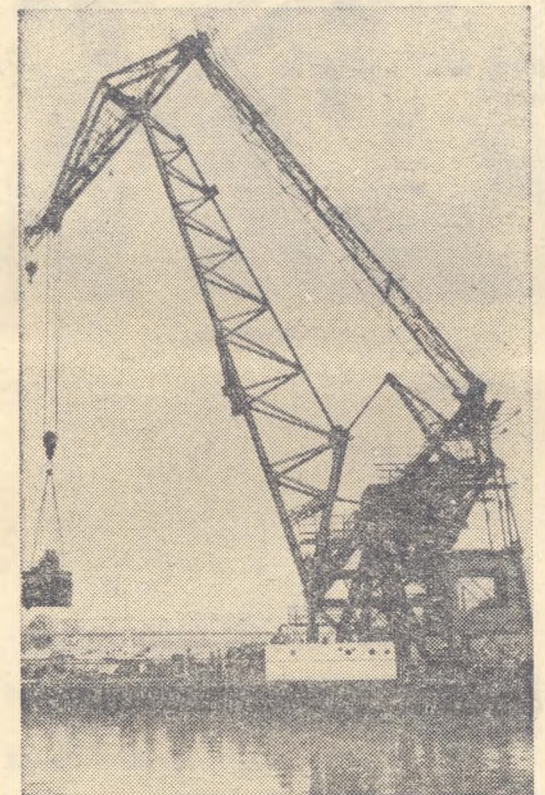
A felsorolt legfontosabb gyártmányokon kívül az MHD tovább folytatja még néhány hagyományos termék (pl. műanyag vitorlások és sporthajók) készítését, más, kedvezőtlen hozamú típusok gyártását pedig beszünteti.

Az ötödik ötéves terv végére, a hatodik ötéves terv időszakának kezdetére a nemrég még gondokkal küszködő nagyvállalat szükített és ésszerűen átalakított gyártmányválasztékkal, sok tekintetben megújítva várja vevőit.



Az OT-2000 típusú (ún. szibériai) tolohajó

100 tonna maximális emelőképeségű önjáró úszódaru próbaterhelése az újpesti öbölben





A KGST SZEREPE A BUDAPESTI TÖMEGKÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSÉBEN

Huszonöt évvel ezelőtt — 1949 januárjában — Bulgária, Csehszlovákia, Lengyelország, Magyarország és a Szovjetunió képviselőinek moszkvai értekezlete határozta el egy sokoldalú nemzetközi gazdasági együttműködési szervezetnek — a Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsának (KGST) — a megalakítását. Az elmúlt negyedszázad alatt az együttműködés következtében számos — s a magyar es ezen belül a budapesti tömegközlekedést is érintő — egyezmény és azok realizálását jelentő gazdasági megállapodás született. Az együttműködés rendszerének reformját jelentette a KGST 1969-ben megtartott XXIII. ülése, amely a további fejlődés fő irányát a szocialista integrációban jelölte meg.

Mint mindenben, témánkkal kapcsolatban is, kiemelkedően nagy szerepe van a Szovjetunióval való együttműködésünknek. E téren a budapesti tömegközlekedésben a megvalósult legjelentősebb eredményeink a következők:

- a budapesti kelet-nyugati és észak-déli metróvonal építéséhez nyújtott sokoldalú segítség,
- a fővárosi tömegközlekedésben jelentős szerepet betöltő trolibuszok szállítása.

Ugyancsak jelentős szerepe van a budapesti elővárosi vasutak fejlesztési programjának megvalósításához szükséges járműpark szállításával a Német Demokratikus Köztársaságnak.

A korszerű városi autóbusztípusok kialakításához szükséges hidromechanikus sebességváltóművek szállításával jelentős segítséget kapott Csehszlovákiától a Budapesti Közlekedési Vállalat.

A teljesség igénye nélkül röviden összefoglaljuk azokat a legfontosabb tényezőket, amelyek az elmúlt negyedszázadban hozzájárultak a budapesti tömegközlekedés fejlesztéséhez.

Az első trolibuszvonalat 1949. december 21-én nyitották meg Budapesten a szovjet gyártmányú MTB-82 típusú járművekkel. 1952-ig 53 MTB-82 típusú járművet szereztünk be, 1952-ben kezdődött meg a hazai trolibuszgyártás. A villamos berendezést a Ganz Villamosgyári Vállalat készítette a szovjet trolibusz gyártási dokumentációja alapján. 1966—1968. között a Fővárosi Villamosvasút száz ZIU-5 típusú járművet szerzett be a Szovjetunióból. E korszerű kocsik nagy részébe már Rába típusú hátsóhidakat építettek be a KGST-megállapodások realizálásaként. A villamos berendezést a moszkvai Dinamó Villamosgyári Gár szállította. E berendezések ma is korszerűek és rendkívül megbízhatóak.

Mind az MTB-82 típusú, mind pedig a ZIU-5 típusú trolibuszok üzemének megindításához nagy segítséget nyújtottak a járművekkel együtt érkező szovjet szakemberek, akik a szerződésben foglalt általános feladatokon túl igen hasznos gyakorlati tanácsokat adtak.

A szovjet trolibuszok jól beváltak a budapesti közlekedésben. A közeljövőben új ZIU-10 típusú csuklós kocsik beszerzését tervezzük. E járművek a legkorszerűbb szerkezeti elvek alapján készülnek. A vázszerkezetet önhordó kivitelben gyártják, a futómű légrugós. A villamos berendezés világviszonylatban is a legkorszerűbbek közé tartozik, tirisztoros impulzus szabályozással. Remélhetőleg 1975-ben a prototípus ZIU-10 típusú járművek már megjelennek Budapest utcáin.

Budapest legújabb és legkorszerűbb tömegközlekedési ágazata, a metró, ugyancsak a szovjet-magyar együttműködés keretében épül, messzeemenően figyelembe véve a szovjet tapasztalatokat. A budapesti metróon közlekedő kocsikat a Mítiscsi Vagongyár, a mozgólépcsőket a leningrádi Kottljakov Gépgyár készítette. A gépészeti berendezések szállításán felül felbecsülhetetlen az a segítség, amelyet a Szovjetunióból a metró építéséhez és üzemeltetésének megkezdéséhez kaptunk.

A budapesti tömegközlekedés fejlesztési koncepciója alapján az utazási teljesítmények alakulása távlatban a következő.

Látható ebből, hogy a gyorsvasútra hárul a legnagyobb feladat. E tervek megvalósításához fokozni kellett a gyorsvasút alapját képező metró építését és meg kell valósítani a jelenlegi elővárosi vasutak (Budapest—Szentendre, Budapest—Gödöllő, Budapest—Csepel—Ráckeve) gyorsvasúttá történő fejlesztését. E fejlesztésekhez jelentős segítséget kapunk a Szovjetuniótól és a Német Demokratikus Köztársaságtól.

A keleti-nyugati metróvonal kapacitásának bővítése érdekében 1975-től kezdődően ötkocsis szerelvényeket fog a BKV üzemeltetni. A szükséges 25 motorocsi szállítását 1974-ben megkezdte a Szovjetunió. Az új EV típusú motorocsi megnövelt motorteljesítménye 4×72 kW. Műszaki újdonságot jelent az automatikus tirisztoros, impulzusos mezőgyengítés. Az észak-déli új metróvonal számára kezdetben EV típusú motorocsi beszerzésére lesz lehetőség. A Mítiscsi Gépgyár 1970-ben új I. típusú motorocsi fejlesztését kezdte meg. A könnyűfémszerkezetű, légrugós, fényerő világítással ellátott kísérleti jármű 1974-

ben kezdi meg próbaüzemét. Várhatóan a budapesti metró számára is lesz lehetőség I. típusú motorocsi beszerzésére.

A BKV az elővárosi vasút-járműparkjának korszerűsítése érdekében a KGST-integráció keretében a Német Demokratikus Köztársaságból szerzi be gyorsvasúti járműveit. A Budapesti Helyiérdekű Vasút 1960-ban már rendelt vontatómotorokat a VEB Elmo-Dresden gyártól. 1965—66-ban 50 motorocsi és 25 pótkocsi teljes villamos berendezést szállította a VEB LEW Hennigsdorf Kombínát. A korszerű villamosberendezéssel kedvező tapasztalatokat szereztünk, így a BKV 1968-ban 16, háromrészes motorvonat szállítást rendelt meg.

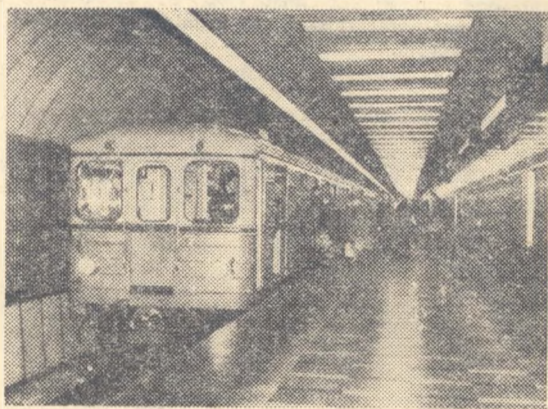
Az MX típusú motorvonatok szállítása 1972-ben kezdődött meg. Az azóta eltelt időszakban a járművek kifogástalanul üzemelnek, így a BKV 1975—76. évi szállításra 15 MXA típusú szerelvényt rendelt. 1977—80-ig pedig újabb háromrészes motorvonatok beszerzését tervezzük.

A LEW és a BKV között szoros együttműködés alakult ki az elmúlt években. Az NDK-beli partnerek a járművek továbbfejlesztett, a BKV által kért változatainak szállítását rövid határidőre is vállalták. Az új MXA típusú motorvonatot módosított homlokfallal, korszerű váltakozó áramú fénycsóvilágítással, SIFA éberségi berendezéssel, menetregisztráló és hangosító berendezéssel gyártják.

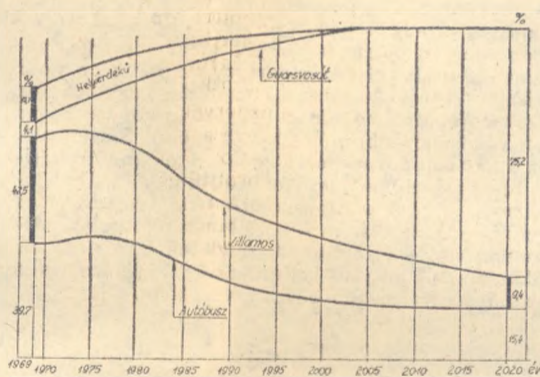
Az elővárosi vasúti vonalak korszerűsítésének keretében tervbe vettük a tököl-ráckevei vonalszakasz villamosítását, amelynek felsővezeték-szerelési munkáit, KGST-megállapodás keretében, a csehszlovák vasútvillamosító partnerrel kívánjuk elvégeztetni.

Nagy segítséget jelentett a Budapesti Közlekedési Vállalat számára, hogy a csehszlovák ipar Prága típusú hidromechanikus váltóműveket bocsátott az Ikarus autóbuszgyár rendelkezésére. Jelenleg 301 Ik 260, illetve Ik 280 típusú autóbuszunk üzemel hidromechanikus váltóművekkel, így gépkocsivezetőink munkája könnyebb lett. Ugyancsak nagy segítséget jelentett a BKV számára, hogy a szocialista gépipart terhére közel százmillió forint értékben szerezhetett be soron kívül gépi berendezéseket, irodagépeket, műszereket, gépjárműveket, rakodó- és emelőberendezéseket, elősegítve javítóbázisaink gyorsabb ütemű fejlesztését.

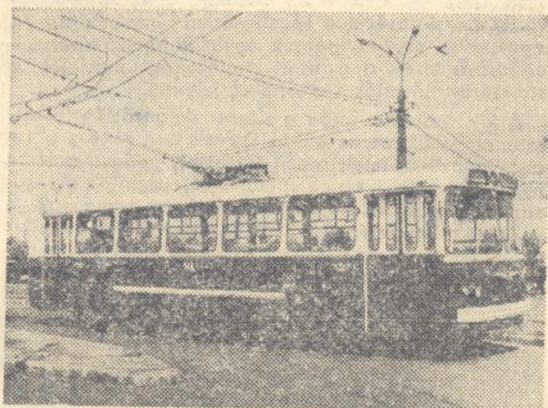
A KGST-tagországok együttműködése a budapesti tömegközlekedés területén is jelentős eredményeket hozott, és nagyban hozzájárult a tömegközlekedés műszaki fejlesztéséhez.



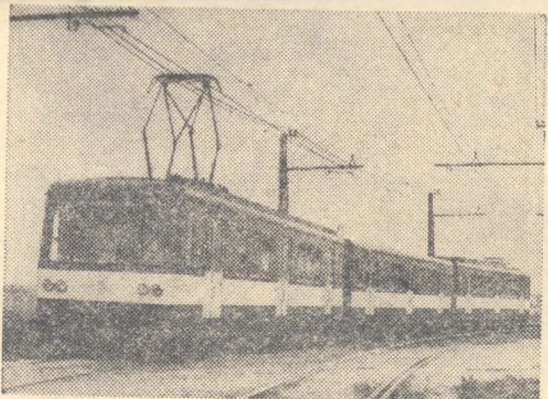
Metrószerelvény



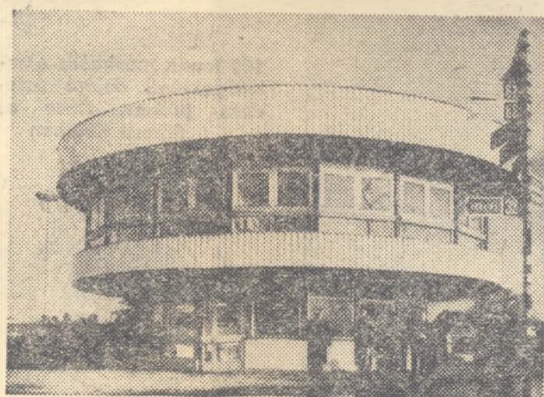
Az utazási teljesítmények távlati alakulása



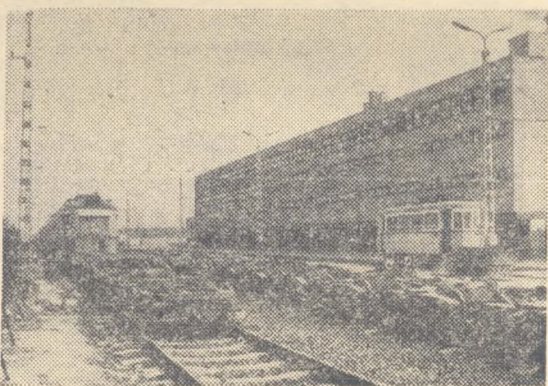
A ZIU típusú trolibusz



Az MX-es HÉV-szerelvény



Az Ors vezér téri forgalomirányító torony



A Fehér úti vasúti járműjavító gyáregység

Bemutatjuk a

**Ganz
MÁVAG
BUDAPEST**

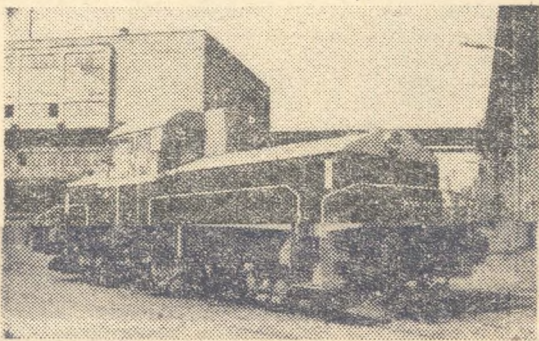
újabb mozdonytípusait

A negyedik ötéves terv időszakában — a korábban kifejlesztett mozdonytípusok sorozatgyártása mellett — a Ganz-MÁVAG-ban tervezett és már részben sorozatban is gyártott újabb mozdonytípusokat mutatjuk most be.

A mozdonyépítésnél — mint összetett tervezési és gyártási feladatnál — a fő szempont természetesen mindenkor a felhasználók igényeinek legmesszebbmenő kielégítése volt. Az itthon használatos mozdonytípusok kifejlesztésében közvetlen együttműködés valósult meg a felhasználó MÁV és a gyártó között. A hazai igények kielégítése mellett azonban fontos feladat az export biztosítása is. Különösen a fejlődő országok adnak olyan megrendeléseket, amelyeket közvetlenül, vagy nemzetközi kooperáció keretében vállalnak, sokszor új és nem is könnyű feladatként.

A Ganz-MÁVAG nagymultú és nagy hagyományokkal rendelkező vasúti járműgyártása tavaly ünnepelte a mozdonygyártás 100 éves évfordulóját.

A MÁV dieselesítési programjának megfelelően a Ganz-MÁVAG-ban először egy 350 LE-s, kistengelyrendezésű, C-tengelyelrendezésű, Diesel-hidraulikus mozdonyt fejlesztettek ki. A DHM6 gyári típusjelű, 34 Mp súlyú kis teljesítményű mozdony — a MÁV igényeinek megfelelően — mellékvonalra, személy- és tehervonati szolgálatra, valamint könnyű tolató- és pályaudvari rendező szolgálatra épül.

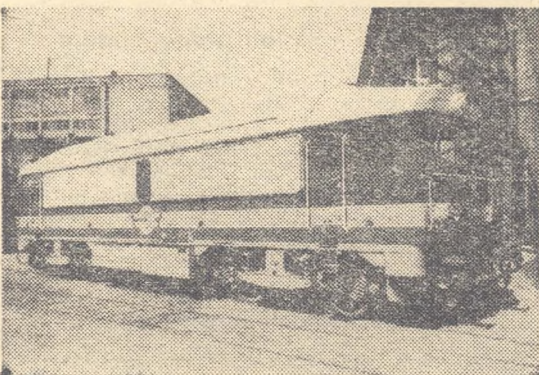


A Ganz-MÁVAG DHM6 típusú mozdonya

Ezekre a mozdonyokra a MÁV-on kívül más vállalatok is igényt tartanak. Iparvállalatoknál is igen sok ilyen mozdony dolgozik. Talán nem elegendő, hogy belőlük egy a jugoszlávai Koper kikötőben teljesít szolgálatot.

A mozdony vezetőfülkéje középtájon van, olyan belső vezetőállás-kiképzéssel, hogy a mozdony mindkét oldalról, mindkét irányban kényelmesen vezethető. A vezetőfülke kialakításánál a munkavédelmi és munkaegészségügyi szempontokat is (zaj- és hőszigetelés stb.) a legmesszebbmenően figyelembe vették. Legnagyobb sebessége vonali üzemben 60 km/óra, tolató üzemben 22 km/óra. A mozdony erőgépe egy 8 VE 17/24 típusú Ganz-MÁVAG gyártású Diesel-motor. Forgatónyomatékát egy hidraulikus hajtóművön (nyomatékmódosító és tengelykapcsolón) keresztül kardántengelyek közvetítik a kerékpárokat meghajtó tengelyhajtóművekhez. A hidraulikus hajtómű a gyár saját konstrukciója és gyártmánya. A mozdony Knorr-rendszerű légfékkel, kézfékekkel és természetesen a szokásos biztonsági (éberségi stb.) berendezésekkel is el van látva.

A másik, ugyancsak a MÁV igényeinek megfelelően tervezett és kifejlesztett, de már 1800 LE-s mozdony a gyár DHM7 típusjelét kapta. A kétvezetőfülkés B'-B' tengelyelrendezésű mozdony a szabadalmazott és ismert UFB típusú, igen jó futástulajdonságú kéttengelyű forgóvázal épül.

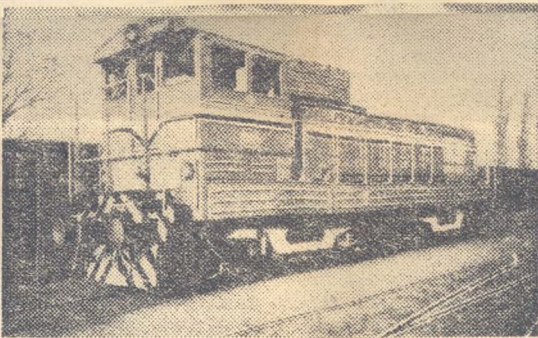


A Ganz-MÁVAG DHM7 típusú mozdonya

A nagyobb teljesítményű mozdony — a MÁV több ezer km-t kitevő, közepes teherbírású mellékvonalaira való tekintettel — 16,5 Mp-nál nem nagyobb tengelynyomásúra készült. Így a mozdony rendeltetése: közepes teherbírású vasútvonalakon személyszállító vonatok vontatása, ezek súlyától és sebességétől függően egyes vagy kettős kapcsolásban. Legnagyobb engedélyezett sebessége 100 km/óra. A vontatáshoz szükséges teljesítményt SEMT Pielstick licenc alapján, a Ganz-MÁVAG-ban gyártott modern 12 PA 4—185 típusú, Diesel-motor szolgáltatja, amelynek névleges fordulatszáma 1500/p. A Diesel-motor kardántengely útján hajtja az irányváltóval egybeépített hidrodinamikusan hajtóművet, és további kardántengelyek útján a kerékpárokra szerelt tengelyhajtóműveket.

Mivel a MÁV, külföldi tapasztalatok alapján, a személykocsik fűtését gőzfűtés helyett villamos úton kívánja megoldani, a mozdony villamos fűtőberendezéssel (villamos fűtő- és segédüzemi generátor) is el van látva. Fékberendezése Knorr-rendszerű. A kényelmes és biztonságos vezetést szolgálják vezérlő, jelző és védelmi berendezései.

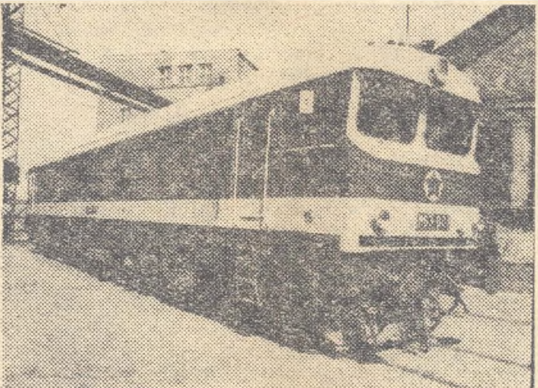
Az exportlehetőségek biztosítása érdekében az 1972—1973. években az egyiptomi államvasutak részére a gyár 30 db 1000 LE-s Diesel-villamos mozdonyt gyártott, illetve szállított. E mozdonyokat az egyiptomi államvasutak különleges előírásainak megfelelően a gyár DVM11 típusaként tervezte és fejlesztette ki. A sivatagi szolgálatra való tekintettel a mozdony gépi berendezésének fokozott porvédelmet kellett biztosítani. A Bo'-Bo' tengelyelrendezésű, kétforgóvázás mozdonyok egyaránt teher- és személyvonatok továbbítására készültek, de robosztus szerkezetüknél fogva nehéz tolató szolgálatra is alkalmasak. A 74 Mp súlyú mozdony megengedett legnagyobb sebessége 80 km/óra.



A Ganz-MÁVAG DVM11 típusú mozdonya

A villamos erőátvitelnek megfelelően a 16 VFE 17/24 típusú, 1000 LE-s Ganz-Jendrassik rendszerű Diesel-motor 1200/perc fordulattal hajtja a vele összeépített egyenáramú fődinamót. A négy vontatómotort marokcsapágys megoldással szerelik a kerékpártengelyekre. A mozdony központi ütköző és vonókészülékkel, valamint állítható oldalütközőkkel is el van látva.

A Diesel-villamos mozdonyok hazai fejlesztésének jelentős mérföldköve a gyár DVM 10 típusú, 2700 LE-s, Co'-Co' tengelyelrendezésű gyorsvonati mozdonya prototípusainak megépítése volt. E nagy teljesítményű Diesel-villamos mozdony kifejlesztése ugyancsak a MÁV igényeinek és követelményeinek a figyelembevételével történt. A mozdonyt a 18 PA 4—185 típusú, 2700 LE-s SEMT Pielstick Diesel-motor hajtja. Az elkészült két prototípus-mozdony, alapos kísérletek és vizsgálatok után, időközben befejezte típuspróbáit, és ezzel a fejlesztési munkák lezárása is megtörtént. A mozdonyokat jövőre sorozatban is gyártják.

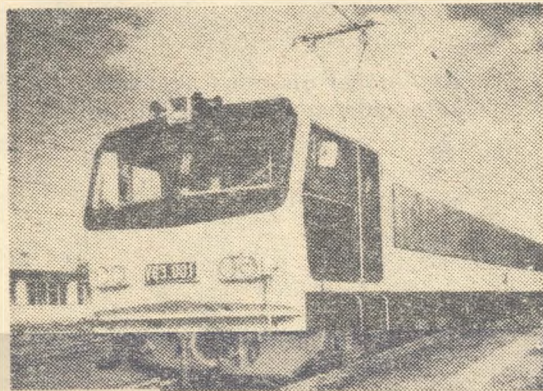


A Ganz-MÁVAG DVM 10 típusú mozdonya

A két prototípus-mozdony közül az egyik 130, a másik 160 km/óra sebességre készült, és a MÁV M63 sorozatjelét kapta. Az említett sorozatmozdonyok 130 km/óra sebességre fognak készülni, és a MÁV nem a villamosított fővonalakon alkalmazza őket, a nehéz személy- és tehervonatra. A személyvonati forgalom igényeinek kielégítésére a mozdony természetesen a kocsik villamos fűtését is biztosítja. A mozdonyvezető menetközbeni tehermentesítése és a karbantartási munkák mennyiségének csökkentése érdekében korszerű félvezető berendezéseket építettek be a mozdonyba.

A villamos erőátvitel egy háromfázisú szinkrongenerátorból, egyenirányítóból és egyenáramú, soros gerjesztésű vontatómotorokból áll. A mozdony villamos erőátviteli megoldása megfelel a Diesel-villamos mozdonygyártásban jelenleg fennálló korszerű irányzatnak és a MÁV elképzeléseinek. A berendezést a Ganz Villamosági Művek tervezte és szállította.

Végül bemutatjuk a Ganz-MÁVAG VM15 típusú új, nagy teljesítményű 5000 LE-s villamos mozdonyt, amelyet a gyár a Ganz Villamosági Művekkel — mint fővállalkozóval — a MÁV igényeinek megfelelően közösen fejlesztett ki.



A Ganz-MÁVAG VM15 típusú villamos-mozdonya

A Co'-Co' tengelyelrendezésű villamos mozdony járműszerkezeti része lényegében azonos az előzőekben már ismertetett DVM10 típusú mozdony járműszerkezeti részével. Súlyja 116 Mp, legnagyobb sebessége 120 km/óra. Mivel a villamos mozdony működési alapelve alapvetően más, mint egy Diesel-villamos mozdonyé — mely a vontatáshoz szükséges teljesítményt nem maga állítja elő, hanem felsővezetékén kapja —, igen fontos része az áramszedő. Ez a 25 kV-os, váltakozó feszültségű munkavezetékéről levett priméd áramot egy fő-transzformátorba juttatja, mely azt a vontató a fűtési és a segédüzemi áramkörökhöz szükséges feszültségre alakítja át. A váltakozó feszültséget ezután félig vezérelt, tirisztoros egyenirányító berendezés alakítja át hullámos egyenárammá. A mozdony természetesen el van látva korszerű Knorr-rendszerű légfékberendezéssel, kiegészítő fékekkel és kézfékekkel. Továbbá felszerelték az összes olyan védelmi berendezéssel, amely a biztonságos üzemeltetést lehetővé teszi.

Összefoglalva megállapítható, hogy a IV. ötéves terv időszakában kifejlesztett és gyártott újabb mozdonytípusokkal a Ganz-MÁVAG mozdonygyártásának fő erőt sikeresen koncentrált a hazai igények magasfokú kielégítésére. Ugyanakkor pedig az exportrendelésekhez való rugalmas alkalmazkodással meg tudott jelenni a dollárelszámolású országok piacain is.

**Ganz
MÁVAG
BUDAPEST**

Az AUTOKER az autósok szolgálatában

25 év az autósok szolgálatában! Pontosabban: 25 év közlekedésünk legdinamikusabban fejlődő ágazatának, a közúti közlekedésnek szolgálatában.

Az AUTOKER — mint Termelőszköz Kereskedelmi Vállalat (TEK-vállalat) — a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium közvetlen főfelügyelete, irányítása alatt fejt ki tevékenységét. A haszongépjárművek és az alkatrészek nagy- és kiskereskedelmét országos hálózata útján — kereskedelmi módszerekkel — bonyolítja le, beszerzi és értékesíti a tehergépjárműveket, darukat, emelőgépeket, egyéb munkagépeket és a kis, közép és nagy befogadóképességű autóbuszokat; a hazai forgalomban közlekedő gépjárművek üzemeltetéséhez szükséges fődarabokat és alkatrészeket, a szervizek és javítóipari üzemek részére garázsipari berendezéseket és szerzőket.

Közlekedéspolitikánk szerves részét képezi az Autóker tevékenysége, amelyet nem kizárólag a vállalati rentabilitás, a kereslet és kínálat összefüggései determinálnak. A haszongépjármű-kereskedelem a motorizáció tervszerű fejlesztésével összehangolt tevékenység, amelyet közlekedéspolitikai és éves nemzetközi árucsereforgalmi megállapodások, a közúti közlekedés tervvel, a közúti közlekedéspolitikai célkitűzések — például a rekonstrukció — szabályoz és befolyásol.

Az Autóker az ország egyik legnagyobb kereskedelmi vállalata, a forgalmazott áruk értéke ebben az évben megközelíti a 12 milliárdot.

Az Autóker országos hálózata, kereskedelme és szolgáltatásai

Az Autó- és Alkatrészekereskedelmi Vállalat, a forgalmazott termékek főbb csoportjai és a kereskedelmi formák jellege alapján szervezve, 5 üzletág útján fejt ki tevékenységét:

- autókereskedelmi,
- importalkatrész-nagykereskedelmi,
- belföldi alkatrész-nagykereskedelmi,
- kiskereskedelmi és
- használt autó- és alkatrészekereskedelmi üzletág.

Az Autóker haszongépjármű-kereskedelme

A haszongépjármű-kereskedelem gerincét a tehergépjárművek, az áruszállító gépjárművek értékesítése képezi. A közúti áruszállítás gyorsütemű fejlesztése közlekedéspolitikai koncepció. A forgalomban levő tehergépjárművek száma kb. 100 000. A IV. ötéves terv során népgazdaságunk 73 000 áruszállító gépjármű forgalmazásának szükségességét állapította meg, és előreláthatólag a vállalat ennek a funkciónak eleget tesz, biztosítja a IV. ötéves terv derekán elhatározott rekonstrukcióhoz a szükséges új járműveket.

Az Autóker nemcsak általános áruszállító tehergépjárműveket értékesít. Mindazok a járművek, autódaruk, egyéb munkagépek, Multicar-rendszerű mini áruszállító gépkocsik; autódaruk 3—40 tonna teherbírásig, a kommunális gépjárművek, speciális felépítménnyel rendelkező szállító gépjárművek, hűtő, termosz és üzemanyag-szállító, egyéb folyadék-, takarmány- és cement-szállítók, autóbuszok egyaránt a forgalmazási körébe tartoznak. Mindazon járművek, amelyek közúti rendszámmal vizsgáztak, a vállalat profilját képezik.

Az autókereskedelmi üzletág egyik szolgáltatása, hogy a vevők különleges felépítményekre irányuló igényét, hazai és nemzetközi kapcsolatok alapján, kooperációban gyártatja. A vállalat 1974—75-ben több mint 40 000 áruszállító járművet forgalmaz. E forgalom felőli a Volán Tröszt és a szervezett autóközlekedés több ezer darabos évi szükségletét, döntő többségében azonban az egyedi közületek néhány darabos szükségletéből tevődik össze.

Az autókereskedelmi üzletág programjában szerepel a rakodógépek forgalmának bővítése, és olyan egyedi rakodógépek szervezett TEK-vállalati forgalma is, amelyeket a külkereskedelem egyedi rendelésekre, ma közvetlenül elégít ki. A vevőszolgálatra az AFIT-tal és más javítóipari üzemekkel szerződött a vállalat, s ezt a rendszert fenn is fogja tartani.

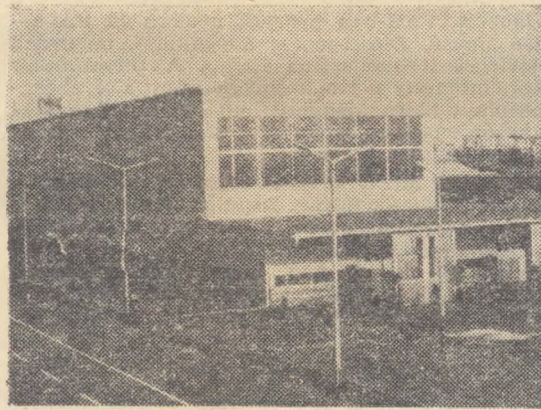
Az autókereskedelmi üzletág (Budapest XIII., Gogol u. 13.) színvonalas műszaki dokumentációval áll mindenkor a vevők rendelkezésére. Információ, tanácsadás, beszerzési források és lehetőségek feltárásával alakult ki az a közvetlen vevő-eladói kapcsolat, amely ezt az üzletágot jellemzi.

Alkatrész-nagykereskedelem

Az Autóker alkatrész-nagykereskedelem, az import és a belföldi alkatrész-nagykereskedelmi üzletág két nagy objektummal rendelkezik:

- Import Alkatrész Nagykereskedelmi Üzletág (Budapest IX., Ecséri út 14—16.)
- Belföldi Alkatrész Nagykereskedelmi Üzletág (Dunaharaszti, Dunasor 3.)

A szerződött nagyfogyasztók kedvezményezett nagykereskedelmi áron vásárolnak, mert a kiszolgálás formája és rendje a nagytömegű áruk kiszolgálásánál — a vállalat számára — alacsonyabb ráfordítási költséget jelent. A szerződött kiszolgálás rendje: a havonta két alkalommal feladott rendelés és a rendelt áruk meghatározott napon történő átvétele. Az alkatrész-nagykereskedelem korszerűsítésére az Autóker modern nagy raktárait gépesíti. Ez év elején helyezte üzembe az importalkatrész-nagykereskedelmi üzletág központi bázisán az ország első, számítógéppel kapcsolatos automatikus magasraktárát, amelynek tervszerű üzemeltetése megkezdődött.



Maga sraktár, Budapest IX., Ecséri út 14—16.

Az Autóker alkatrész-nagykereskedelmi raktárai látják el áruval a vállalat saját kiskereskedelmét és a viszonteladókat is. A vállalat alkatrész-nagykereskedelmének kiszolgálási formája — a vállalat üzletpolitikai célkitűzésének megfelelően — alkalmazkodik a vevői igényekhez. A kiszolgálási határidő mellett az alkalmazott rendszer vevőcentrikus. A diszpozíciós rendszer keretében feladott rendeléseknek elektronikus feldolgozó gépek útján történő összesítésével egyidejűleg, a gép a betáplált preferenciák szerint, el is osztja a rendelkezésre álló készleten levő cikkeket. A diszpozíciós rendszerű kiszolgálás bővítése nemcsak a kereskedelem, hanem a vevők érdeke is.

A kereskedelem és a nagyfogyasztók számára együttes előnyt jelent az Autóker konszignációs raktárainak kitelepítése a felhasználás helyére. Az üzletpolitikai célokkal összhangban van a konszignációs raktárhálózat bővítése. A motorizáció fejlődésével, a szerviz- és javítóhálózat gyors ütemű bővítésével lépést tart népgazdaságunkban a korszerű garázs- és szervizberendezések forgalmazása. Használata nélkül ma már a korszerű gépkocsijavítás elképzelhetetlen.

A vállalat budapesti (VI., Népköztársaság útja 14. sz. alatti) bemutatótermében a forgalmazott termékek egy része megtekinthető.

A budapesti 1 sz. Volán Vállalat (IX., Illatos út) forgalmi és műszaki telepén üzemelés közben is megtekinthető egyes szerviz- és garázsipari berendezések.

Az alkatrészekereskedelem körébe tartozik — „normália” elnevezéssel — a gépkocsikhoz tartozó csavarok és egyéb kötelelemek nagykereskedelme. Általános számszámokkal látja el a vállalat kiskereskedelmi szaküzleteit is, a speciális számszámok nagykereskedelmét — hazai, szocialista és tőkés importból — a garázsberendezésekkel, normálialával és textilárukkal együtt (VI., Népköztársaság útja 14.) a belföldi alkatrész-nagykereskedelmi üzletág illetékes relációja bonyolítja le.

A vállalat célkitűzése, hogy korszerű — gépjárműhöz kapcsolódó — általános textiláru-forgalmát növelje és szakosítsa. Ez év során helyezte üzembe az Autóker automatikus magasraktárát, amely 10 000 szállítótartály befogadására képes, és megvalósítható, hogy a vevők által igényelt áruk kézi mozgatás és átszámolás nélkül, a plombált egységekben, közvetlenül a vevőkhöz kerüljenek. A szervezési munka következő fázisa a rakományegységek közvetlen házhoz szállítása, saját vagy bérelt fuvarszközökkel, azzal a céllal, hogy a kiszolgálás kulturált-ságának színvonalát növeljük.

Alkatrész-kiskereskedelem

Az Autóker saját kiskereskedelmi hálózata Budapesten:

- gyártmányra szakosított kiskereskedelmi szaküzletek,
 - felszerelési cikkekre szakosított kiskereskedelmi szaküzletek,
 - alkatrészáruházak
- képezik a bolthálózatot, vidéken:
- a megyei székhelyeken megyei fiókok,
 - kiemelt városokban kisebb általános alkatrészzakületek.

Az Autóker nyílt árusítási üzleteinek száma 36. A szakosított üzletek hálózatának bővítése, rekonstrukciója, több gyártmányra kiterjedő al-



Általános felszerelési és önkiszolgáló áruház Budapest XIII., Gogol u. 13.

katrészáruház létesítése a hálózatfejlesztés gerincét képezi, és 1975. végére minden megyeszékhelyen lesz Autóker-fiók.

Szolgáltatások, amelyek az alkatrészek kiskereskedelmi értékesítéséhez kapcsolódnak:

az Autóker (Budapest VI., Liszt Ferenc téri) újonnan megnyíló szaküzletében létrehozta információs központját és arra törekszik, hogy szervezett műszaki informátor igazítsa el az érdeklődő vevőket minden üzletben. A vállalatunk központi organizációja gondoskodik arról, hogy az egyes gyártmányokra az alkatrész-katalógusok idejében vevőink rendelkezésére álljanak.

A tőkés országokból származó gépjárművekhez az alkatrészek az Autóker útján devizamentesen beszerezhetők.

A Budapest IX., Ráday u. 31. sz. alatti Autóker-objektum (tőkés reláció) felvesz bármilyen nyugati gépjárműhöz egyedül rendelést, amelyet beérkezés után a rendelést feladó vevő részére tartálkól.

A kiskereskedelmi hálózat a hibás árut bürokráciamentesen cseréli ki. Az alkatrészek értékesítésével ma a megyei tanácsok alá tartozó kiskereskedelmi vállalatok, az AFÉSZ-ek, és az AFOR üzlethálózata is foglalkozik.

Használt autó- és alkatrészekereskedelmi üzletág

Az Autóker kiegészítő tevékenysége a használt gépjárművek és alkatrészek értékesítése. A Budapest XIX., Hüllay Jenő úti Autóker-telep az üzemeltetők között ismert. Az üzletág használt haszongépjárműveket felvásárol és értékesít járműegységben és alkatrészenként. A telep nemcsak a felvásárolt járművek tárolását, hanem azok bontását, az alkatrészek raktározását, minősítését korszerű technikai berendezésekkel bonyolítja le.

Az üzletág szolgáltatásai közé tartozik, hogy a felvásárolt járművek egy részét főjavíttatja és főjavíttatás után értékesíti. Az üzletág — szervezett csoportja útján — az országban elfekvő fődarabokat és alkatrészeket a felajánló vevőtől felvásárolja. A készleteknek ilyen jellegű centralizálása népgazdaságilag is hasznos tevékenység.

A vállalat a kifutó járművekhez kapcsolódó alkatrészkészleteket az üzletághoz átcsoportosítja (például: Gaz 51, Warszawa, Moszkvics 407), ahol az újalkatrészhiányt bontás útján pótolni tudják az adott járműtípus teljes selejtezéséig. Az üzletág a MEH Tröszttel szerződve, használt nyugati gépjárműveket vásárol fel, és azokat szétszereli, a használható alkatrészeket szervezeten értékesíti.

Az Autóker Vállalat központja

A vállalat központja (Budapest VI., Paulay Ede u. 50.) korszerű tárgyalóival és fogadóteremével számos rendezvény színhelye. A széles vevőinformációt két, központi vezetés alatt álló részleg biztosítja:

Az Autóker vállalati propagandája

A vállalat széles körű propagandatevékenységet fejt ki a vevőpiac tájékoztatására, egyes cikkek értékesítésének növelésére. Vállalatunk szervezeten vesz részt a Budapesti Nemzetközi Vásárokon és egyéb szakosított kiállításokon. A propagandaapparátus tevékenységi körébe tartozik különböző járműbemutatók szervezése, ahol az érdeklőt vevőkört megismertetik egy-egy korszerű jármű jellemző tulajdonságaival.

Kereskedelmi ügynökség

Vállalatunk jelentős létszámú kereskedelmi ügynökséget tart fenn. Az alkalmazott kereskedelmi megbízottak a vállalat képviselőjében járnak el, és minden olyan kereskedelmi ügylet bonyolításával foglalkoznak, amelyre a vállalat vezetése megbízást ad.