

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztálvozás

384,35

Szerző:

Végh Ottó

Cím:

A „megkönnyebbülő“ motorok és az alumínium-villamos

"1955"

Forrás

Ujgy gyártás 1955.

1.15

Személy:

Helyszám:

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Új cikkekkel meglepni a világpiacot, lépést tartani a növekvő igényekkel és a fejlődő technikával — olyan ősi törvény a nemzetközi iparban és kereskedelemben, amelyet minden ország saját érdekében is kötelezőnek érez. De még inkább fontosnak tartják azok a vállalatok, cégek, amelyek egy-egy gyártmányukkal már régóta világhírnevet vívtak ki maguknak, erősek vele a nemzetközi piacokon s pozíciójukat nem akarják elveszíteni, másnak átengedni. Ezért látunk feltűnni az utcákon mindig újabb és újabb típusú Mercedes, vagy Skoda autókat, amelyek mindegyike egy fokkal jobb, tökéletesebb az előzőnél, ezért csodáltuk meg nemrégiben az új Ikarusz farmotorosokat s — bármily különösen hangzik — ezért ült össze kétnapos műszaki konferencia egy hónappal ezelőtt a Ganz Vagonygyárban.

A hírnév kötelez

A Ganz Vagon — mint ismeretes — azoknak a magyar gyáraknak a sorában tartozik, amelyek külföldön is megalapították iparuk tekintélyét, híret, Járművei, motorjai, különösen pedig szépkivitelű, masszív motorosvonatai Afrikában, Dél-Amerikában éppoly keresettek, mint az európai országokban. Megrendelésben nincs is hiány: jelenleg is több or-

szág számára készül itt motorokcsi.

Hozzá kell tenni, hogy nemcsak a gyár készítményei otthonosak külföldön, hanem gazdasági és műszaki vezetői is. Részben személyes tapasztalat, részben pedig idegen folyóiratok, újságok alapján jól ismerik a szakma határon túli technikai színvonalát is, tudják: melyik gyártmányban holtart a külföld. A nemzetközi kiállítások, a külföldi szakemberekkel való beszélgetések pedig világossá tették, hogy az igények változtak és a Ganznak is lépést kell tartania ezekkel, korszerűsíteni kell cikkeit, ha meg akarja őrizni tekintélyét és vevőit. Másrészt és nem utolsósorban: a gyártmányok korszerűsítése népgazdaságunk számára is fontos, hiszen számtalan új technológiai eljárásra, esetleg jelentős mennyiségű anyag megtakarítására nyújt lehetőséget.

Ilyen előzményekkel és ilyen követelményekkel ült össze szeptember első hetében a műszaki konferencia. Eredménye azokat igazolta, akik sokat vártak a kiváló szakemberek együttes tanácskozásától. Számos határozat született, amelyek közül ezúttal csak kettőt ragadunk ki: a legjelentősebbeket.

A tipizált motorok gyártását minél hamarabb megkezdeni — ez volt az egyik.

Az újfajta motor gondolata már régóta foglalkoztatja a Ganzgyári műszakiakat. Megvalósítását most az tette sürgetővé, hogy a MÁVAG nagyobb mozdony-rendelést kapott Egyiptomtól s a megrendelő ragaszkodott ahhoz, hogy a motorokat a Ganz szállítsa. A régit vagy az újat adják-e az exportmozdonyokhoz — ez volt a kérdés. Az új típus gyártása eredetileg csak 1957 elején kezdődött volna. Ha ebből akarnak szállítani, félével meg kell gyorsítani a felkészülést, ami nem kis erőfeszítést kíván. Viszont, ha a régit gyártják, akkor a gyártmány-fejlesztést még távolabbi határidőre kell halasztani.

Az előkészületek lázában

Mondanunk sem kell, hogy nem az utóbbit választották. A konferencia határozatai az új gyártmány előkészületeinek meggyorsítását írták elő s most ennek lázában él az egész gyárkészleg. A motorszerszerésen az új típus részletes tervein dolgoznak, a szerszámszerkesztésen és szerszámgyárban a sorozatgyártás segédeszközait tervezik, illetve készítik. S a munkából kivési részét az üzem valamennyi dolgozója. Újításai-kaik, javaslataikkal nyújtanak értékes segítséget a műszakiaknak, vagy felhívják a figyelmet olyan használaton ki-

vált gépekre, alkatrészekre, amelyekből az új motor gyártásához használható célgépeket lehet összeállítani.

Megéri-e a nagy előkészületeket, beruházásokat az új gyártmány? Mi lesz az előnye a Ganz—Jendrasik-féle motor korszerűsített változatának?

Mindenekelőtt könnyebb lesz. Súlyja körülbelül két tonnával kevesebb, mint a régié. Szerkezete egyszerűbb, jobban hozzáférhető, könnyebben szétzedhető. Ugyanakkor megőrzi eddigi jótulajdonságait: teljesítménye, szívóssága, megbízhatósága változatlanul a régi marad.

Ennél is fontosabbak azonban a gyártásánál jelentkező előnyök. A gyárban eddig 18 típust készítettek, ezentúl mindössze ötöt. Sőt ezen belül is kettőhöz, illetve háromhoz nagyjából azonos alkatrészekre van szükség (ezért nevezik tipizált motornak), ami természetesen meggyorsítja, termelékenyebbé teszi a sorozatgyártást. Egyes műhelyek mindíg ugyanazt az alkatrészfajtát készíthetik, megszűnnek az eddig gyakori átállásokból fakadó időkiesések — és a begyakorlottság is nagy úr a termelékenység növelésében.

Három tonna súlycsökkenés

A könnyűfém szerkezetű járművekkel tovább kell kísérletezni — így szól a konferencia másik határozata. Mit értsünk ez alatt? — fordulunk Borzák Ferenc helyettes főtechnológushoz.

— Azt, hogy a jövőben a járművek készítésénél — a modern technika és a külföld követelményeinek megfelelően — mindinkább áttérünk a könnyűfémek, elsősorban az alumínium alkalmazására — adja meg a választ a technológus, majd közli, hogy a »magyar ezüst« ganzgyári térhódításának első állomása lesz az alumínium-villamos. Mintapéldánya már jövőre elkészül. Ha beválik, a rákövetkező évben a Körúton találkozunk vele.

Az alumínium villamos-motorkocsi az eddigi 17 tonna helyett 14 tonna súlyú lesz. És, bár előállítás költségesebb, mint az eddigi motorkocsiké, pusztán áramfogyasztásban (könnyűbbsége révén kevesebb áramot fogyaszt) előbb-utóbb kiegyenlíti ezt a költségdöbbletet. A pálya is kisebb mértékben rongálódik a könnyű jármű alatt.

A könnyűfém felhasználására ezenkívül további tervek is vannak. Később sor kerül a 90 kilométeres menetességű könnyűfém-sínautóbusz és a 120 kilométeres sebességű vasúti motorkocsi gyártására.

Mindez így nagyon egyszerűen hangzik. Az alumínium felhasználása azonban ezen az új területen új berendezéseket, előtanulmányokat is követel. Különleges hegesztési, megmunkálási eljárásokra, automata, félautomata gépekre van szükség. Ezenkívül a műszaki vezetőknek, szakmunkásoknak is el kell sajátítaniuk az alumínium-megmunkálás különleges technológiáját. E célból novemberben tanulmányok kezdődnek a gyárban a Fémipari Kutatóintézet szakembereinek irányításával. Tapasztalatcsere látogatásokat is terveznek a Dunai Hajógyárban, ahol már 1953 óta gyártják az alumínium-hajókat.

Amiről nem feledkeztek meg

Tervezés, messzetekintő, alapos felkészülés jellemző most a Ganz Vagongyárra. De a holnap formálása mellett nem kallódnak el a ma feladatai sem. Tanúskodik erről az a széleskörű, a gyár minden részlegét megmozgató verseny, amely néhány nappal ezelőtt kezdődött a Nagy Októberi Forradalom méltó köszöntésére. Hogy mire irányul ez a vetélkedés — nem nehéz kitalálni. Azoknak az ígéreteknek valóra váltására, amelyeket — a húsz budapesti üzem között — a Ganz Vagongyár is tett áprilisban az évi terv sikeres túlteljesítésére, s amelyekről itt egy pillanatra sem feledkeztek meg.

Az első háromnegyed év teljesítménye (110,96, 106,41 és 106 százalékos) mindenestire azt mutatja: nem ígérték felelőtlenül: meglesz a 21,3 millió forintostöbblettermék, a 4,4 milliós export-tervteljesítés és a 3,85 százalékos önköltségcsökkentés.

Csak annak a sok öntödei selejtnak miatt kell lerontania eredményeiket?...

Végh Ottó /