

Újabb acélmű
Dunaújvárosban

Dunaújvárosban fölépült a magyar acélgépgyártás fellegvára. Most tovább fejlődik, épül. Alapozzák már a Dunai Vasműben az új konverteres acélművet. Az ötödik ötéves terv egyik legjelentősebb beruházása betonozási munkáit végzik.

A kohó szovjet-magyar együttműködéssel, 3,5 milliárd forint költséggel készül.

Üvegek
exportja

Mintegy két és fél szerezésre teljesítette az év első tíz hónapjában az éves exporttervét a Miskolci Üvegyár.

A miskolci gyár még az év hátralevő másfél hónapjában is további jelentős megrendeléseket teljesít. A tőkés országokba mintegy hatvan ezer dollár értékben, a szocialista országokba pedig több mint hatvan ezer rubel értékben szállít színes hengerelt síktüveget és U-profil üvegeket.

Konferencia
a felnőttoktatásról

Négyszáz pedagógus, a felnőttoktatásban közreműködő aktivista részvételével a Szakszervezetek Országos Tanácsának székházában szerda délután megkezdődött a II. országos felnőttoktatási konferencia. A tanácskozást Virizlay Gyula, a SZOT főtitkár-helyettese nyitotta meg, majd dr. Polinszky Károly oktatási miniszter mondott beszédet.

A tanulás az egész társadalom ügye, s ezen belül az iskolai felnőttoktatás is az — mondotta. — A magyar felnőttoktatás, amely kerekben három évtizeddel ezelőtt született meg — első országos fóruma már 1963-ban hangszólta, hogy a dolgozók iskolai működését csak úgy lehet helyesnek megítélni, s úgy lehet helyes következtetéseket levonni tennivalóinkra, ha az iskolai felnőttoktatás teendőit összekapcsoljuk a köznevelődés, valamint a szakmai képzés és továbbképzés teendőivel.

A dolgozók iskoláiban az elmúlt 30 évben sok tízezer szereztek meg a szakmai és politikai beosztásukhoz, munkakörükhöz szükséges iskolai végzettséget, az összekapcsolás azonban hozzátartozik az is, hogy az ötéves években kibontakozott „tanulási népmozgalom” a hatvanas évek közepén a tanulók számának csökkenését követte. Az 1972. évi oktatáspolitikai paragrafus és az ezt követő politikai, gazdasági, politikai és oktatási intézkedések hatására az iskolai felnőttoktatás iránti érdeklődés újra fellendült. A dolgozók általános iskoláiban az 1975–76. tanévben több mint 40 ezren, a dolgozók középiskoláiban 175 ezren tanultak, s ez utóbbi szám alig kevesebb, mint a rendes korú középiskolások számának a fele.

Társadalmunk érdeke nemcsak az általános iskolai végzettség számának növelését kívánja meg, hanem azt is, hogy minél többen jussanak el a középiskolai végzettség megszerzéséhez. Eb-

Menetrend
szerint

A vasutak fejlesztési programjából

Mindenkinek volt már alkalma, utazás közben, pályaudvaron járva, szemügyre venni a vasutasok munkáját. Teendők közül, az utazó, a „kivülről” szemlélődő számára alighanem a kocsirendezés munkája a leglátványosabb: az ide-oda lódogáló vagonokkal, csattanó ütközőkkel, a kocsik között hajladozó kapcsolósokkal, a gépek és emberek összehangolt mozgásával. A szerelvények szétszedése, összerakása egyben a legveszélyesebb — hiszen az ütközők között a másodpercre kiszámított mozdulatokban nem lehet tévedni —, és a legnehezebb munka is.

Már a század első harmadában műszakiak serege foglalkozott azzal, miképp is lehetne ember nélkül, valamilyen géppel, szerkezettel elvégezteni ezt a munkát. Így születtek meg a 30-as

években az első önműködő vasutakcsatlósó készülékek a Szovjetunióban és Amerikában. A Szovjetunióban 1935-től 1957-ig a teljes vagon- és mozdonyparkot felszerelték ezzel a szerkezettel. Ma az USA-ban és a Szovjetunióban lényegében a teljes kocsipark önműködő kapcsolószerkezettel közlekedik.

Európában az önműködő kocsikapcsoló általános bevezetésének terve körülbelül 20 esztendőre készült el. A terv lényege az volt, hogy egész Európában — idesorolva a Szovjetunió szibériai részét is — valamennyi ország nemzeti vasútjának egy-ugyanazon készülék alkalmazására kellene áttérni, hiszen az ebből származó előnyök, kézenfekvően csakis így aknázzhatók ki maradéktalanul.

E gondolat jegyében a 60-as évek elejétől a Szocialista Országok Nemzetközi Együttműködési Szervezete és az Európai Vasutak Nemzetközi Szövetsége, közös bizottság keretében látott hozzá az európai vasutak egységes, összekapcsolható (tipizált) önműködő kapcsolószerkezeteinek kifejlesztéséhez, a már korábban elkészült szocialista és nyugati konstrukciók és dokumentációk felhasználásával, illetve összehangolásával.

Nem kevés műszaki probléma várt megoldásra, hiszen ennek az új készüléknek az előző évtizedekben elkészült amerikai és szovjet változatnál korszerűbbnek kellett lennie, figyelembe véve a fejlődés azóta elért eredményeit, illetve ma már pontosan felvázolható új követelményeit. A 70-es évek derekára végül is elkészült, kipróbálva, a tapasztalatok alapján korrigálva két korszerű készülék, egy szocialista és egy nyugati változat. A közös érdek és előnyök alapján, a két készülékben megtestesülő szabadalmakat a szakemberek díjtalanul bocsátották egymás rendelkezésére.

A magyar ipar
termékei Karachiban

A kiállításon Csongrád megyei áruk is szerepelnek

Pakisztán gazdasági centrumában, Karachiban 1976. november 18-án megnyílik a HUNGEXPO rendezte első önálló magyar ipari kiállítás. Tizenöt magyar külkereskedelmi vállalat 30 tonnányi áruja, ami hetekkel ezelőtt Hamburgban hajózott be hosszú útjára, megérkezett Karachiba. A magyar dolgozók a hazaiakhoz képest eltérő körülmények között láttak hozzá a 800 négyzetméter területű kiállítás építéséhez, a gépek felállításához, a műszerek felszereléséhez.

A főbb árucsoportok, igazodva Pakisztán gazdaság-építő terveihez: textilipari, elektromos és villamos mé-

Európá tehát az önműködő kapcsolószerkezetek elterjesztésének időszakához érkezett, a fejlesztés befejeződött. Erre a szakaszra több ország nemzeti vasútja — így a MÁV is — már korábban megkezdte a felkészülést. A régebbi kocsikat az új szerkezet felszerelésére alkalmassá tették, illetve az új vagonokat már így készítette az ipar. A MÁV 1965-től végzi ezt az előkészítő munkát. Ami hátra van, az átállás érdekében elvégzendő feladat, az sem kevés még. A nyugati országoknak például 2,5 millió, a szocialista országoknak 1,5 millió készülék szükséges az átálláshoz. Ezt az iparnak még el kell készítenie. A KGST-országok gyártásszakosítás keretében szervezik meg a kocsikapcsoló készülékek termelését is — a feladat azonban így is jelentős. Az átállítás például a magyar népgazdaságnak legalább 15–20 milliárd forintba kerül majd.

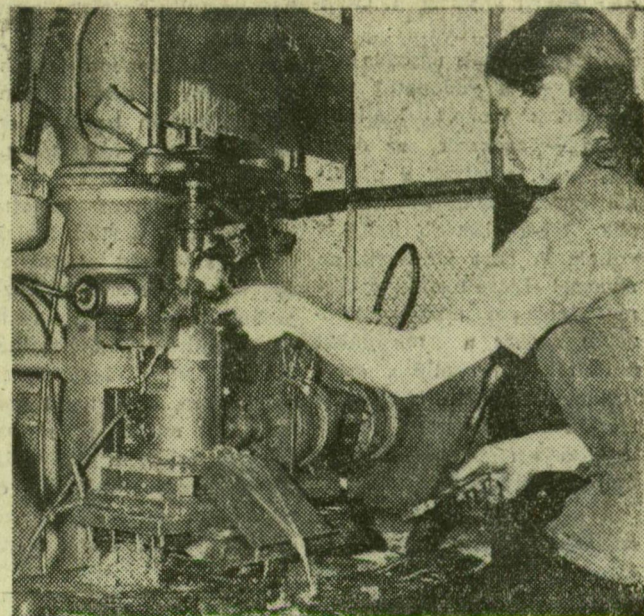
A szocialista országok szeretnék a következő 8–10 évben — az eredeti menetrend szerint, a számottevő költségek ellenére is — általánosan bevezetni a készülék használatát. A nyugati országok viszont, egyelőre, a nagy ráfordításigényre hivatkozva — 1985 utáni időpontot javasolnak. Méréseket, méréseket, mindenképpen meg kell-e várni a nyugati országokat, nincs-e mód meggyorsítani a bevezetést a szocialista vasutakon. Hiszen az kézenfekvő, hogy ez a készülék jelentősen bővítené a rendező-pályaudvarok teljesítőképességét, a kocsirendezés átfutási idejének számottevő csökkentésével. Különböző számítások szerint 20–40 százalékos időmegtakarítás érhető el a gépesített kocsirendezéssel, a kézi kapcsolással szemben. Nem beszélve arról, hogy emberek ezreit szabadíthatnánk fel az egyik legnehezebb és legveszélyesebb fizikai munka alól.

Kézi szerszámok
Szegedről

Csaknem 100 millió forint termelési értéket állítanak elő évente a Szegedi Kézi szerszámgépgyártásban. A több méretben készített egyetemes és speciális fogókból, fűrészekből, metszőollókból, késekből és csavarhúzókból jelentős mennyiség jut külföldi megrendelőknek is; tőkés és szocialista piacra egyaránt. Az ötödik ötéves terv időszakában — hogy bővítsék az exportot — új termékeket is gyártanak, amelyek elsősorban abban különböznek a jelenlegiektől, hogy könnyített kivitelben készülnek, tartósabbak, esztétikusabbak.



A folyékony acél formába csorog, s nem sokkal később előkerülnek a kis méretű, bonyolult alakú öntvények, buszalkatrészek, kések, láncok és zárelemek



Régi, de nemrég korszerűsített célgépen marják és fűrik a már összeállított fogókat



Ács S. Sándor felvételei

Még néhány mozdulat, és elkészülnek a faágak levágására alkalmas kézfűrészek