

# Egy hét = öt nap

## Gyorsítva és lassítva

Három műszakban dolgoznak a Textilművek dolgozói is, július 1-től tehát áttérhetnek az ötnapos hétre, mégsem teszik. Császár Jenő főmérnök azt mondja, mindenképpen megvárják a jövő év első napját.

— Félnék talán, hogy nem teljesítenék a tervüket?

— Mondok néhány számot, hogy jobban lássa helyzetünket. A vállalatunk pamutfonalat is gyárt és szövetet is. A fonat egyharmadát, a szövetnek pedig egynegyedét adja a mi gyárunk. Nagy tételekről van szó, az az egyik tényező, ami megfontolásra késztet bennünket. A vállalat egészéhez képest a mi gyárunk eszközértéke csak 11–12 százalékot tesz ki, de a nyereséghez 25–30 százalékkal járulunk hozzá.

— Olyan szép szám ez, aggodalomra nem lehet semmi ok.

— Van azonban harmadik és negyedik tényező is. Hosszú évek tapasztalata alapján arra is kell számítanunk, hogy létszámunk megállíthatatlanul csökken most is. Ha azt a termelést tudjuk pótolni, ami a létszámcsökkenéssel kiesne, akkor is elégedettek lehetünk.

— Tudják pótolni?

— Muszáj!

— A negyedik tényező?

— A műszaki fejlesztéshez erre az évre is rendeltünk berendezéseket. Sajnos, bevett gyakorlat, hogy az év második felében érkeznek legtöbbször, és időbe telik, amíg munkába tudjuk állítani azokat. Úgy döntöttünk inkább, hogy az év hátralévő hónapjaiban alaposan felkészülünk az áttérésre.

— Ha hosszú évek óta tart a létszámcsökkenés, föltehetően jövőre sem áll meg, látszólag tehát ugyanilyen nehéz helyzetben lesznek.

— A megoldások nem mindig ilyen egyszerű logikával születnek. Termékeink jelentős részét nyugati piacokon értékesítjük. Ha jobban el tudjuk adni, nagyobb a garancia rá, hogy nyereségünk nem csökken.

— Legyen szíves segítsen végiggondolni a sort. Arról van szó, hogy drágábban akarják adni azt, amit eddig olcsóbban adtak. Egyelőre külföldre. A hazai árak viszont egyre inkább igazodnak a külföldi árakhoz. Előbb-utóbb visszaforgó hozzáznak az áremelés. Ez várható az áttéréstől? Igen rosszul járnánk vele, nagyon jó lenne már az árak megállásáról is álmodni.

— Nem erről van szó. Nem az eddigi szövetet akarjuk drágábban adni, ha-

nem olyat gyártunk, amit jobban tudunk értékesíteni. Minőségi váltásról beszélünk.

— A jobb minőségnek nyilván műszaki feltételei is vannak, és azok sem olcsók.

— Szövődéinkben többségében kínai gyártmányú gépek dolgoznak. Ha lelassítjuk a gépeket, az egyik legfinomabb fonalat tehetjük rájuk, lényegesen jobb lesz a szövet, kevesebb munkát igényel, és kisebb lesz a zaj is.

— És kevesebb a szövet, hiszen lassabban járnak a gépek.

— Nem lesz kevesebb, mert egyúttal szélesítünk is.

Eddig 98 centiméter széles szövetet szőttünk, átalakítás után 160 lesz. A szélesebb portékat ismét könnyebb eladnunk, hiszen a varrodák jól járnak, ha kevesebbet kell varrniok. Igen lényeges szempont, hogy az átalakítás hazai gondolatok szerint történik, saját műszaki gárdánkkal, a terméket pedig külföldre visszük.

— Értém, de gondolom, az említett egyik legfinomabb fonalt lényegesen drágább. Számoljuk csak bele azt is.

— A szövőgépeket a 170-es fordulatról csökkentjük 150-re, és vele csökken a hibalehetőség is, tehát alkalmazhatjuk a finom fonalat. Főnökönkben viszont ötvenes évtizedes gépek vannak, de ha jól megnézi, azt látja, csak a vázuk ilyen régi. Itt gyorsítjuk a fordulatot, és a korszerűsítéssel csökken az energiafogyasztás, a zajszint, ritkábban szakad a fonál, és finomabb lesz a szál. Az átalakítás szintén hazai ötletből, saját műszaki gárdánk munkájával történik. Kétszer olyan sebességgel tudnak menni az átalakított gépek, mint eredetileg és egy dolgozó háromszor annyi fonalat termel.

— Kanyarodjunk vissza a létszámcsökkenéshez. Eddig is álltak gépek, mert nem volt, aki dolgozzon rajtuk. Ha átalakítva állnak ugyanolyan ok miatt, még nagyobb a veszteség.

— Az átalakítás következtében könnyebb lesz a főnök munkája, mert kevesebb hibával fognak a gépek, sőt a Werner-féle szervezési tapasztalatok felhasználásával több gépen is dolgozhatnak. A szervezési változások azt jelentik, hogy anyagi befektetés és többletenergia nélkül úgy növekedhet a termelés, hogy a dolgozóknak sem kell megerőltető munkát végezniük.

— A kétféle új megoldás nyilván sok régi gépre vonatkozik, az előbb azonban azt panasztuk, a külföldi szerkezetek a második felében érkeznek. Ha ennyit műszaki változtatás megoldható hazai szellemi és műszaki erőforrásokból, miért nem elégszünk meg vele?

— Két körülmény is követeli a váltást. A jobb minőség iránti igény is, meg az említett létszámhiány is. A létszámhiány két új gépet vásároltunk, 18 dolgozót szabadítottunk föl vele. Igényes gépről van szó, minden hibát kiszed a fonalból.

— Ára?

— A műszaki fejlesztések igen drágák. Ahhoz, hogy egy dolgozóval kevesebb legyen szükség, közel egymillió forintot kell költenünk.

— Kiszámítják tehát, mennyivel csökkenthetik a dolgozók létszámát, ha újabb hat gép érkezik?

— Nem kell így számolnunk. Az a dolgozó már nincsen a gyárban, akinek géppel pótoljuk a munkáját. Kényszerhelyzet, nagy szerencsénk, hogy a minőség javításával tudjuk összekapcsolni.

— Ha hirtelen megállna a fluktuáció?

— Ha csak két évre állna is meg, nem fájna a fejük.

— Valamilyen intézkedéssel meg kellene állítani. A bérekkel esetleg.

— Sajnos, nem lehet. Jönnek hozzánk tanulók Hajdú megyéből is. Jól keresnek, de férjhez mennek, haza kíváncskoznak. A dorozsmai üzemünkben a környéken lakók dolgoznak, ott nincsen ilyen gondjaink.

— Összefoglalhatnánk az eddigieket úgy, hogy rákényszerítette a külföldi piac a gyártást a jobb termékre, de a jobb termék jobban eladható, így a minőségi váltás teremt meg a feltételeit az ötnapos munkahétnak is?

— Pontosan erről van szó. Kénytelenek vagyunk jobbat gyártani, más lehetőségünk nincsen, de ha gyártjuk a jobbat, előnyünk is lesz belőle.

Horváth Dezső

## A Velveta bársonya

A bársonyt valaha előkelő főúriak viselték, nemhiába nevezték „királyi anyag”-nak. Az ősi időkben a messz Kelet őrizte szövésének titkát, a XII. században azonban már itáliai szövőműhelyekben is készítették. A palermói takácsok sikerének láttán másutt is próbálkoztak szövésével.

A régi krónikák tanúsága szerint Közép-Európában az első bársonyszövési kísérletek a XVIII. századra tehetőek. Ekkoriban kezdtek el az észak-csehországi Varnsdorfban a lenvászón-szövőmanufaktúrákban a bársonyos tapintású fátolvások készítését. Száz évvel e kísérletek után, 1877-ben a varnsdorfi üzem már 650 dolgozót foglalkoztatott és évente 300 000 méter flórtexiliát exportált. A századforduló pedig a gyár már az Osztrák-Magyar Monarchia országait, és a környező államokat is ellátta bársonyszövetekkel. A II. világháború után az első cél az volt, hogy újra elérjék a háború előtti színvonalat. A csehszlovák textilipar államosítása után, 1945-ben Velveta néven megalakult az az új állami vállalat, amely a régi hagyományok alapján ismét felvirágoztatta az iparágat.

Az ország minden részéből összegyűjtötték Varnsdorfba, a Velveta-ba a legjobb szakembereket, és új, igényes termelési technológiát dolgoztak ki. A speciálisan a célra alkalmas csehszlovák gyártmányú automata szövőgépek alkalmazásával, a technológiai folyamatok korszerűsítésével az utóbbi évtizedekben elérték, hogy ez a nagyüzem lett Európa nemcsak egyik legjobb textilgyára, de a legnagyobb is, amely flórszöveteket — úgynevezett Manchester-szövetet, bársonyt, kordbársonyt, dűntint — állít elő. A gyár termelését gazdag színkálpa és bő választék jellemzi. A bársonykelmék között nyomott — gépi és filmmnyomott — mintás anyagok is találhatóak. A választékra szükség is van, hiszen a bársony — már köznapi viseletként — most éli reneszánszát. Bársonyszövetet a Velveta 45 országba exportálja.

## Környezetvédelem

Különleges mikrobuszok keltették fel a tallinni járókelők figyelmét: a járművek oldalán felirat hirdeti, hogy a levegő tisztaságát ellenőrző szolgálathoz tartoznak. Ezekben a mikrobuszokban kaptak helyet a Köztársasági Hidrometeorológiai és Környezetvédelmi

Központ mozgó laboratóriumai. Nagy érzékenységgel műszerekkel állapítják meg a levegőben levő káros anyagok koncentrációját. A szakemberek ellenőrzik, hogy az ipari üzemekben végrehajtották-e a környezetvédelmi utasításokat.

## STGP reflektor

### Műszaki állapot és közlekedésbiztonság

Azt hiszem, minden járművezető tudja — végtére is vizsgát tett a KRESZ-ből, — hogy nyugodt lélekkel csak műszaki szempontból biztonságos autóval, motor-kerékpárral szabad útnak indulni. Mégis, általában csak akkor nézegeti át mindenképp a kocsi, egyéb járművet, ha másnap legalábbis több száz kilométeres távolságra indul. Ilyenkor is többnyire felületesen; olajszintmérés, akkumulátor-savszint-, hűtővíz ellenőrzés a szokásos program, s tán még a kerekek gumitömlőinek légnyomásmérése. Porlasztó, gyertyák, megszakító kálapáncs átvizsgálása, kuplungkiemelés figyelemmel kísérése már aligha kerül sorra, időhiány, szakértelem, s bármilyen más ok miatt. Pedig a jármű érték, nem is akár milyen, s valahogy a vele való törődés nem tudott nálunk máig sem beidegződni. A gépjárművek időszakos műszaki felülvizsgálatának ma is érvényben lévő követelményeit a 8/1977. KPM. sz. rendelet szabta meg, illetve a nemzetközi műszaki-biztonsági előírások általános elveit és gyakorlatát is. Ez, a járműtulajdonosok előtt máig sem túl népszerű rendelkezés 9. paragrafusában írja elő, hogy a személyi tulajdonban lévő és közúti járműveket is a gyártási évüktől eltelt időtől függően kell műszaki szempontból vizsgáltatni.

A magyarországi „hivatalos” műszaki mérce hasonlító például a Bulgáriában, Jugoszláviában, Romániában, Lengyelországban, vagy Olaszországban alkalmazottakkal. Évente átlagosan 30 ezer gépjármű műszaki felülvizsgálatára kerül sor megyékben. Ezen belül az így „kiszűrt” hibás járművek száma tehát magas. Az alkalmatlan minősítést a járművek 60 százalékánál fékhiba, 10 százalékánál futóműhiba, másik 10 százalékánál kormány- vagy kifogósolható állapot, s mintegy 9 százalékánál a világitó berendezések problémái miatt állapítják meg. Ezeket a vizsgálatra új, először felülvizsgálatra berendelt járműveknél is.

### Vizsgakövetelmény pedig nincs!

Járműjavítással foglalkozó körökben naponta hallani arról, hogy a soron következő műszaki felülvizsgálatra külön fel kell készíteni az autót, különben esély sincs forgalmi engedélyük meghosszabbítására. Ez legalább annyira hiedelem, mint azt hinni, hogy a sikeres műszaki felülvizsgálat időpontjára megfelel a forgalomban való részvétel követelményeinek. A KRESZ 5. paragrafusának első bekezdése szerint a tulajdonos mindenkor csak a műszaki feltételeknek megfelelő járművet üzemeltetheti. Vagyis annak mindenkor olyan állapotban kellene lennie, hogy a műszaki vizsgabizottság is megelégedjen a vizsgálattal. Tehát műszaki vizsgakövetelményről eleve nem beszélhetünk, a felülvizsgálaton csupán érvényt szereznek a KRESZ ide vonatkozó rendelkezéseinek. Ezek egyébként egytől egyig a közlekedésbiztonság feltételeit szolgálják.

Balesetmegelőzés szempontjából például döntő a fékrendszer állapota, de a reflektorbeállítás is. Minden járművezető fél este szembe találkozik magasra állított tompított fényű autókkal, elvakítja őket; s bár az így közlekedő jobban lát, a másik, az éppen szabályosan haladó sodródhat balesetveszélybe.

A műszaki vizsgálatokon a karosszéria-hibák nem gyakoriak. A vizsgáztatók ugyanígy tudják, hogy sokan gitteléssel és utánfestéssel igyekeznek eltüntetni a korrózió miatti hibák — lyukak — nyomait, ennek ellenére az a tapasztalat, hogy legkevesebb hiba éppen a sokat szilárdított, rozsdásodó karosszéria miatt van. A kűszöbök állapotát nem egyforma mércével kell mérni. Vanak gépkocsitípusok, ahol a kűszöbnek szinte csak ezteitki szerepe van. Am az önhor-

dós karosszéria-szerkezeteknél — és nálunk ma már minden személygépkocsi ilyen — igenis funkcionáló, mégpedig tartó, erősítő, ütőközes esetén erőnyelő szerepe van a kűszöböknek. Ezek gittelés helyetti cseréje nem a vizsgáztatók, de a járműben ülők, utazók érdeke.

### Típushibák

Az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács több éve ismert adatai szerint hazánkban a balesetek mintegy 2 százaléka vezethető vissza a járművek műszaki állapotára. Megyeinkben ez az arány az országos átlagnál is kedvezőbb valamivel. Tudni kell azt is, hogy a balesetek értékelésekor műszaki hibának számít egy véletlenül bekövetkezett durrdefekt is, ami többnyire véletlenül múlik, s nem vezethető vissza a gumiköpeny használat, rossz állapotára. Mégis vannak tipikus hibák, amik miatt elég gyakran „akadékoskodnak” a felülvizsgálók. Csongrád megye 19 műszaki felülvizsgáló bázisán — ebből 18 helyen zárt technológiai vizsgáztatás folyik — idén a januárban bejelentett járművek 6,6 februárban 4,8, márciusban pedig csaknem 6 százaléka alkalmatlan minősítést kapott. A műszaki vizsgára vitt járművek több mint 10 százalékánál kéthónapos meghosszabbítást jegyeztek be a forgalmi engedélybe a talált kisebb, gyorsan javítható hibák miatt.

Évente átlagosan 30 ezer gépjármű műszaki felülvizsgálatára kerül sor megyékben. Ezen belül az így „kiszűrt” hibás járművek száma tehát magas.

Az alkalmatlan minősítést a járművek 60 százalékánál fékhiba, 10 százalékánál futóműhiba, másik 10 százalékánál kormány- vagy kifogósolható állapot, s mintegy 9 százalékánál a világitó berendezések problémái miatt állapítják meg. Ezeket a vizsgálatra új, először felülvizsgálatra berendelt járműveknél is.

### Energiafelhasználás, vezetéstechnika

A gépjármű energiafelhasználásának beállítása szorosan összefügg műszaki állapotának megővásával, vagy gyors ütemű romlásával. Sokan szeretnek „sportosan” vezetni s azt ha gazdasákos „harap” a motor. Ugyanakkor minden szakember állítja, a tartós jó műszaki állapot alapja, hogy minden járműtípusnál a gyárilag előírt üzemanyag-fogyasztás mértéke alakuljon ki. Ez évek múltával — kopások miatt — valamelyest módosulhat, ám nem lényegesen. Az ügrészerűen növekvő motorolaj, vagy üzemanyag-fogyasztás nem csak a családot legérzékenyebben érintő havi benzinszámlát növeli, de jelentősen csökkenti a kocsi élettartamát. A járművezetés technikája a műszaki beállításhoz hasonlóan kihatással van a motor és egyéb járműszerkezetek használatára, élettartamára is. Téves, hogy — mint a plakát mutatja — tojással a láb és a gázpedál között kell vezetni, az egyenletes üzemanyag-adagolás azonban döntő jelentőségű. A motort megfelelő fordulatszámon kell tartani, ha kell, gyorsításakor előre, lassításakor időben visszakapcsolni. Összegezve: a műszaki biztonság, a szakszerű beállítások és a járműhasználat egyaránt szorosan összefüggnek magával a közlekedésbiztonsággal is.

Zrínyi Péter

**Ballagásra diplomata-táskák 30%-os árengedménnyel kaphatók**



papír-írószer boltjaiban:

SZEGED, Klauzál tér 6., Lenin krt. 37., Kárász u. 13., Tanácsköztársaság útja 6., Marx tér 16.  
HÓDMEZŐVÁSÁRHELY, Lenin u. 2-4.  
MAKÓ, Lenin tér 17-19.  
SZENTES, Kossuth tér 5., Kossuth u. 20.

**Csak egy héttig!**

május 8-15-ig

**férfizakók**

**30% engedménnyel**

konfekciósztályunkon megvásárolhatók.



**SZEGED NAGYARUHAZ**