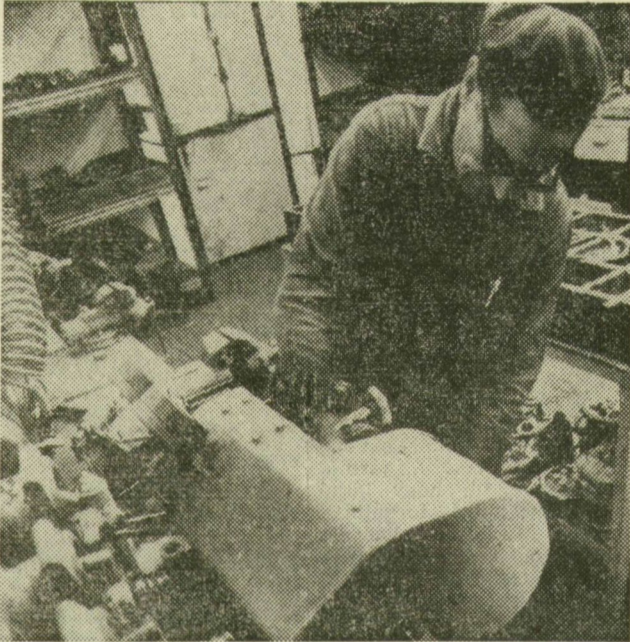


Az anyag nem vész el...

6. Kényszer és célszerűség

A különböző anyagok helyettesítését, felújítását legtöbbször a hiány okozta kényszer indítja el. Szűk keresztmetszet keletkezik valahol: a gyártó nem gondoskodik az alkatrészek utánpótlásáról valami iránt megnő a kereslet, de a szükséges anyagok valamelyikéből képtelen az ipar eleget gyártani; valamint csak importból lehet beszerezni, de nincsen rá deviza. Ilyenkor — jó esetben! — nem panaszkodnak, hanem elkezdik törni a fejüket, s kitalálnak valamit. Az új, olykor lényegesen jobb, célszerűbb lesz mint a régi, miként alábbi példánkban a gázvezetésben a műanyag és a nagyobb nyomás alkalmazása. Máskor — mint az alkatrész-felújításban — értéke csak megközelíti az eredetit — de, legálább van!



Az alkatrész-felújítás rutint, szakértelmet kíván

Műanyag, nem pótanyag

A Délalföldi Gázgyártó és Szolgáltató Vállalat körülbelül 12 éve használ kemény polifetilén műanyag csöveket külső vezetékként. Ma már kizárólag ilyen építenek be, az országban több mint ezer kilométer műanyag vezeték áramlik a gáz.

— A műanyag alkalmazása forradalmasította az utcai gázelosztó hálózat építését — mondta Szász Ferenc, a DÉGÁZ fejlesztési osztály-vezetője. — Már egy évtizede problémák voltak az acélcső beszerzésével. A műanyag csövekkel valamivel olcsóbb és sokkal gyorsabb a munka. Nem kell szigetelni, a varratokat röntgenezni, biztonságos kötéstechnológiát dolgoztak ki. A program ma sem zárult le. Megszűnt a hálózatfejlesztésre adott állami támogatás, a beruházási keretek beszűkültek; műanyag csövekkel az adott kapacitásunkkal, kevesebb pénzzel több fogyasztót tudunk a hálózatba bekapcsolni. A készülékek, szerelvények ára nem csökken, csak a vezetéképítésen tudunk spórolni.

A vezeték átmérője és a felhasznált anyag mennyisége között szoros összefüggés van. Ha kisebb az átmérő, kevesebb anyag szükséges, de fokozni kell a nyomást. A külső elosztóhálózatban a korábbinál, 0,03 Barnál százszor nagyobb, 3 Baros nyomást alkalmazunk. Így épületenként kell ugyan egy kis szabályozót beépíteni, de ez nem nagy költség. A korábbi 250–300 milliméteres csövek helyett 63 és 32 millimétereseket használunk, 5–10-szer hosszabb vezeték tudunk így építeni.

— Nem veszélyes a nagyobb nyomás? Nem robban, nem szivárog a gáz?

— Ugyanolyan biztonságos, mint a korábbi. Az idej

fejlesztési tervben tovább lépünk: közepnyomású elosztóhálózatról a fogyasztóhoz vezető szakaszon a műanyagról az acélsőhöz való csatlakozást oldjuk meg. A 63-as és 32-es átmérő helyett 20 milliméteres lesz a cső. Speciális kötőidomot fejlesztettünk ki: méreteit, s a szükséges anyag mennyisége töredéke a korábbinak. A lakásokon belül is nagy változás lesz: úgynevezett „emelt kisnyomás”, 0,1 Baron megy majd a gáz a mérőtől a készülékig. Eddig collos, háromnegyedes, feles csöveket használtunk, ezentúl 10, 12, 16 milliméteres réz- vagy acélcsövet. Úgynevezett tokos forrasztással kövjük össze, speciális kötőidomok segítségével. Nem

kell hegeszteni, hajlítgatni, maga a vezetés esztétikus, akár a parkett szegélyléce alatt is elvezethető.

— Sokat kell harcolni a műszaki előírások változásáért?

— Idén sikerült például elérni a nyomásszabvány változását. Eddig a műanyag cső maximális nyomása lakóterületen kívül 6 Bar volt, ezentúl 10 lesz. A mezőgazdasági fogyasztók a kertészetiükbe, szárítójukba vezeték a gázt, 10–30 kilométeres távolságokra: nem mindegy anyagban, költségben mennyiért tudjuk megoldani. Minden fejlesztés alapvető feladata, hogy egyszerűbb, olcsóbb, de biztonságos megoldásokat találjunk.

70–90 százalék

A XI. AFIT össztevékenységének mintegy 20 százaléka alkatrész-felújítás. Ez évente 95 ezer munkaórát, értékében pedig 98 millió forintot jelent. Rózsa Ferenc műszaki igazgatóhelyettes kiszámolta, ez a tevékenységük népgazdasági méreteiben 50–52 milliós megtakarítást hoz. Főként autóbuzsók és teherautók fődarabjait javítják. Megrendelőik közé tartoznak a Budapesti Közlekedési Vállalat, az Országos Kőolaj-és Gázipari Tröszt vállalatai.

— A fölújított alkatrész mégsem olyan, mint az új.

— Az általunk fölújítottak használhatósági foka az újhoz viszonyítva 70–90 százalék.

— És az árak?

— 45–70 százalék. De van még egy szempont: ezeknek az alkatrészeknek egy része jelentős tőkés importot tartalmaz. A győri vízvízivágyban is van tőkés anyag. Amelyeket mi fölújítottunk, bő egy éve fut-

nak hazai gyártmányú tömítésekkel, és nincs reklamáció: egyenértékűek az osztrák, NSZK-beli eredetivel.

— Miért ekkora az alkatrészhiány?

— A legnagyobb az Ikarus buszoknál és az IFA-teherkocsiknál. Finoman úgy fogalmazhatnám: a gyártók főleg a készáru-termelésben érdekeltek, kevésbé az alkatrész- és a szervizellátásban. Pedig a felhasználóknál alkatrész-szen, fődarabokon is hatalmas pénzek forognak. Az autóbuzsók Prága sebességváltója új áron körülbelül 150 ezer forint. Annyi, mint egy vadonatúj Lada. Nem mindegy, hogy néhány ezer forintért felújítjuk, vagy cserélni kell.

— A felújítás bevezetése milyen változásokat hozott az AFIT-nél?

— Körülbelül négyszázféle alkatrészt vagyunk kénytelenek magunk gyártani, további kétszázféle fölújítunk. Maszekokkal gyártatunk például gumialkatrészeket, ők rugalmasabbak, mint a vállalatok. Munkaerőigényes, nagy szakmai felkészültséget, rutint, tapasztalatot kíván a fölújítás. Evente 50–60 újítás születik a technológiára, szerszámzásra.

— Ezt a sok ötletet, kifejlesztett eljárást nyilván közkinccsé teszik.

— Az emberek nem válnak szabadalmi eljárásra, mert hosszadalmas és rengeteg hercehurcával jár. Beadják újításként, elbíráljuk, kifizejtjük. Egy fiatalember tavaly októberben adta be szabadalmaztatni az ötletét, hét hónap múlva kapott rá először választ, abban is csak annyi volt, hogy a lakáscímért miért nem írta rá a papírra. Hát érdemes?

Tanács István

Gurulnak a forintok a téglá után

Mérnök ismerősöm akurátus ember. Minderről pontos kimutatást vezet. Az első téglabeszerezéstől kezdve az utolsó szög vásárlásáig feljegyzi mi mibe került. Ő maga csodálkozott el a legjobban, hogy a könyvelésében az anyagvásárlásra fordított összeg nem egyezik a tényleges kiadással. Kiszámította 15 százalékkal többbe került a cserép, a téglá, a gerenda, mint a hivatalos hatósági ára. Mert fizetett pluszban azért, hogy a fuvaros helyette lesse, mikor érkezik a régen várt szállítmány a TÚZÉP-telepre. Napoleon konyakkal jutalmazta akitől megudta, hol lehet stologén festéket kapni. Két év alatt készült el a társasháza, de ha nem gurítja a forintokat a legkülönbözőbb irányba, akkor még három év múltán sincs tető a feje fölött.

A speciális árfelejtő jelenségnek egyszerű az oka, mindenki tudja, az anyaghiány mozgalom bontakozott ki. Mindez akkor történt, amikor nagyon sok téglagyárat azzal a jelszóval zártunk be, korszerűtlen, elavult, embertelen körülmények között dolgoznak a munkások — buldózer rájuk. A gazdasági trendek pedig akkor azt jósolták, nincs szükség a téglagyárakra, újvis panelből építkezünk. És az történt, mint a szénbányákkal, egy folyamat kellős közepén nem sejtettük, hogy újból szükség lesz a régi üzemekre. A váltás pedig költséges, lassú és nehézkes. Egy csapásra megoldódnak a gondok, ha a hazai építőanyag-gyártás mennyiségileg és minőségileg elegendő lenne a magánépítők megrendeléseinek, illetve a hiányokat importtal tudnák pótolni.

Tőkehiány miatt a nehéz helyzetből az építőanyagipar nehezen lábál ki. Azonban a súlyos gondok

között sokan emlegetik, jobb lenne az építők közérzete, ha a helyi társadalmi szervezetek több információja lenne arról, hány építkezés kezdődött el, hol tart, milyen anyagra lenne szükség egy-egy városban. Kérdés, ezért a tudásért ki legyen a felelős? A tanácsok szakigazgatási szervei a kiadott építési engedélyek alapján tájékozódhatnak a TÚZÉP-ek a bázis szerint rendelkeznek. A fuvarosok sokszor a hiányt felvásárlásokkal fokozzák. Mivel bizonyos építőanyagok az ország minden területén gondot okoznak, így előfordul, hogy a kecskemétiak vagy a békéscsabaiak Szegedről szerzik be a kisméretű téglát (vagy fordítva). A becslés azért sem könnyű, mert a kisméretű téglát a hétvégi háztól kezdve a melléképületig bezárólag felhasználják. Nehéz kereskedni, elismerem, különösen hiánygazdálkodás keretei között, amikor bizonyos helyzetekben csak elosztani lehet. Ennek ellenére feltételezhető, ha az építőanyag-kereskedelem pontosabban ismerné az építkezési helyzeteket, tudná egy-egy településen a kivitelezők általában hol tartanak, akkor az anyaghiányt rövid időszakok közé lehetne szorítani. Ilyen információ birtokában egyetlen TÚZÉP-telep sem lenne kiszolgáltatva a szállítások szélszéleinek, a vásárlók túlfűtött indulatainak. Tisztában vagyok azzal, egy ilyen állapot megteremtése a kereskedelem magasabb színvonalú tevékenységével jár együtt.

Társadalmunk érdeke, hogy a gyorsan növekvő lakásárak mérséklődjenek. Egyik feltétel a hiány mértéke csökkenjen, különben még többen járnak úgy, mint mérnök ismerősöm.

Halász Miklós

Drugováci vendégek Forráskúton, Üllésen



Somogyi Károlyné felvétele

Megérkeztek a drugováci vendégek Üllésre

Tegnap, csütörtökön délután kedves vendégek érkeztek a forráskúti Haladás Termelőszövetkezetbe Drugováról. A korábbi ismerkedés és televízióbéli versengés után egyeztetett megkötés alapján, hogy alkalmakként meglátogatják egymást. Ennek okán a jugoszláviai gazdaság küldöttsége és hagyományokat ápoló csoportja három napig a két falut átfogó gazdaságban tartózkodik. A vendégeket az üllési Vigadó étteremben

közöntötték, majd Szeged után a Tisza-szállóban dr. Somogyi Ferenc a megyei pártbizottság képviselőjében rövid ismertetést tartott Szegedről és Csongrád megyéről. A vendégek néptánc-csoportja az üllési Fonó táncosaival közös műsort adott csütörtök este az üllési művelődési házban.

A drugováciak ma, pénteken részt vesznek a forráskúti gazdák ünnepén, amelyet az elmúlt évi gazdál-

kodásukért Kiváló Szövetkezet kitüntetéssel jutalmazott a Mezőgazdasági és Élelmiszerügyi Minisztérium.

A jugoszláv vendégek holnap, szombaton Deszkre látogatnak, vasárnap a forráskúti gazdaságot tekintik meg, s előreláthatóan vasárnap délután indulnak vissza Drugovára. A delegációt Mlosavjevic Radonja, a Smederovo városi Szociálisták Szövetségének elnöke vezeti.

Bizalomhiány

Az NDK-ban szervezett, jól felszerelt alkatrész-felújító hálózat működik. Nálunk még a használt gépkocsik beújítása sincs megoldva. Különösen a szemlégepkocsiknál nagy gond ez. A szakmunkások nem is tanulták meg az alkatrészek javítását, felújítását, csak a cserét. Rengeteg kocsit javítanak kisiparosok, akiknek nem érdekük a felújítás. Eszközük sincs hozzá, s nem is bíznak a fölújított alkatrészekben. Talán a rossz tapasztalatok indokolják a bizalmatlanságot. A nagy közlekedési és szállítókivitelezésnél csak akkor adnak ki új alkatrészt a raktárból, ha egyidejűleg leadják a használtat. Talán a szemléautók alkatrészkereskedelmében is lehetne megoldás találni. A XI. AFIT által fölújított Lada vezérműtengeket, szelephimbákat az Autótechnika Kereskedelmi Vállalat vásárolja meg, újra bekerülnek a forgalomba. A bizalmatlanságot jó minőségű munkával oldani lehet. Meg kellene fontolni, hogy a hiányalkatrészek eladásakor előnyben részesüljenek azok, akik leadják a még felújítható használtat.