

A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE ELSŐ SZÁMÁHOZ¹

(RÉSZLETEK)

A szocializmus gyorsított építésének követelményeit tartja szem előtt a Közlekedés- és Mélyépítéstudományi Egyesület, amikor az új évben új szakosított közlekedéstudományi folyóiratát, a *Közlekedéstudományi Szemlé*-t megindítja. A történelmi idők új, nagyszabású feladatai kívánják, hogy eredményes megoldásukra újult munkalendülettel és új, s megfelelő, a gyakorlati munkát termelékenyebbé tevő tudományos szakteretek között fogjunk hozzá.

E minősített többtermelési feladat megoldására számos mód áll rendelkezésre. Többet termelni lehet ugyanis a meglévő termelőerők eddiginél hatékonyabb felhasználásával, lehet továbbá az eddiginél több termelőerővel, de méginkább lehet e két termelésfejlesztési mód megfelelő egybekapcsolásával. Népgazdaságunk vezetése az ötéves tervben éppen ez utóbbi utat jelölte meg. Jelen helyzetben ez út további kiépítése vált szükségessé.

A közelmúltban életbelépett *műszaki fejlesztési terv* is ezen az úton haladt. A termelésfejlesztés újabb követelményei azonban nem teljesíthetők csupán a termelés műszaki módosításának minőségi megváltoztatásával, a műszaki színvonal emelésével. Szükség van a termelőerők eddiginél hatékonyabb és takarékosabb felhasználásának átfogó és általános, vagyis minden térre kiterjedő megvalósítására. *"A minisztertanács határozata a takarékoságról, amely a „szocializmus sajátos gazdálkodási rendszere”, éppen ezt célozza.*

Mindez együttvéve az egyes népgazdasági ágazatokra súlyos és felelősségteljes minőségi feladatot ró: a terv keretében rendelkezésükre bocsátott termelőerők mind hatékonyabb felhasználásának minél gyorsabb megvalósítását

és az esetleg felesleges termelőerők mielőbbi szabadabb tételét. E komplexfeladat eredményes megoldása Egyesületünkkel és ennek új szaklapjával, a *Közlekedéstudományi Szemlé*vel szemben is fokozottabb követelményeket támaszt. Nevezetesen: társadalmi, mozgalmi és tudományos úton elősegíteni e feladat operatív megoldását. Mégpedig elsősorban a felmerülő egyes nehezebb kérdések soron kívüli és a felelős operatív szerveket támogató és tehermentesítő gyors tisztázásával, továbbá a közlekedési műszaki dolgozók széles tömegeinek módszeres felvilágosításával és munkafeladataik népgazdasági fontosságának tudatosításával.

Az Egyesület és szaklapja az említett komplexfeladat megoldása során természetesen számos részletfeladattal áll szemben. Hogy azok sikeres megoldása biztosított legyen, természetesen rugalmas tervszerűen és körültekintően kell hozzá felkészülnie.

A *Közlekedéstudományi Szemle* első számának beköszöntő sorai kevés méltóbb tárggyal foglalkozhatnának, mint éppen a szocializmus e gyorsított építésének a közlekedésre eső feladatkomplexuma eredményes megoldásának a tudományos egyesületünket illető kérdéseivel.

Mielőtt rátérnénk arra, hogy az Egyesület milyen módokon munkálhatja leghatásosabban az egyes részfeladatok megoldásának előmozdítását, elengedhetetlen röviden vázolni e részfeladatok főbb konkrét csoportjait.

Valamennyi részfeladat egyet akar: a mennyiségi tervfeladatokat minél előbb és minél, még a tervben előírtnál is, kevesebb termelőerőfelhasználással megvalósítani. A közlekedésnek ebben a bővített szocialista

1 Papp István: A Közlekedéstudományi Szemle első számához. *Közlekedéstudományi Szemle*, I. évf. (1951. jan.) 1. sz. 1-4.p.

újratermelés folyamatában betöltött jellegzetes helyzete folytán az a megkülönböztetett szerep jut, hogy munkájának minőségi javításával nemcsak a saját, hanem voltaképpen valamennyi vele kapcsolódó népgazdasági termelőág ráfordításainak csökkenését teszi lehetővé. Éppen ezért a közlekedés e népgazdasági kulcshelyzetének megfelelően, minősített figyelemben kell részesíteni valamennyi idevágó részfeladatot.

Az említett feladat-komplexumból a legtágabb körű célkitűzést a *minisztertanács határozata a takarékoságról* tartalmazza. Ez a ráfordítások csökkentésének valamennyi racionális módját előírja. A *műszaki fejlesztés* terve a ráfordítások csökkentésének csak a termelés műszaki folyamata minőségi megjavításával megvalósítható részét foglalja magában.

Nyilvánvaló, hogy a takarékoság már maguknak az egyes tervfeladatoknak a műszaki megtervezésénél kezdődik. Ha ezek terjedelme és minőségi igényessége a népgazdasági tervcélok sérelme nélkül mérsékelhető, tetemes mennyiségű termelőerők tehetők szabaddá. Közismert, hogy a társadalom a dolgozókat minden munkateljesítményükről elszámoltatja, még inkább megkövetelhető ez a beruházás, a termelés, a szállítás tervezőitől, akik milliós tételek felhasználása felett döntenek. Így jut óriási szerep a takarékosági mozgalom során a *szállítási tervezésének*, továbbá a *beruházások tervezésének*, *gyártmányok, teljesítménytípusok megtervezésének*, nem kevésbé valamennyi termelőmunkafolyamat *műszaki és szervezési megtervezésének*, az u. n. *termelés (gyártás) tervezésének*.

A szállítási megfelelő racionális tervezése és irányítása magát a szállítási feladatot jelentősen csökkentheti. Így elsősorban az alkalmas *rajonírozással* és az egyes körzetek szállítási mérlegeinek pontos kidolgozásával és tervezésével. Ide tartozik természetesen, amint ezt a Szovjetunió példája mutatja, a közúti közlekedés diszpécsereszerű irányítása is.

A beruházások alkalmas gazdasági tervezése magukat a *beruházási építkezési feladatokat* teheti számottevően gazdaságosabbá, így elsősorban a beruházások gazdasági hatékonyságának

alapos kiemzésével. Fontos emellett a beruházási ciklus rövidítése, állóalapok mindennemű befagyasztásának elkerülése. A *terméktervezésnek* szintén nagy a szerepe abban, hogy a felhasznált termelőerők az adott népgazdasági célt milyen gazdaságosan valósítják majd meg. A terméktervezéssel szorosan függ össze termésszerszerűleg a tipizálás és szabványosítás.

A termelési folyamatok gazdaságosabb *műszaki szervezésének megtervezése* az egész népgazdaságot átfogó takarékosági feladat, amely az egyes munkahelyektől fel a legmagasabb népgazdasági szervezésig valamennyi műszaki szervezési feladatot magában foglalja. Így a különböző közlekedési ágazatok együttműködésének gazdaságosítását, az általános profilírozást, valamint az ezt lehetővé tevő tipizálást, szabványosítást, továbbá a munkamódszerek, egyáltalában a termelési technika szervezés útján való javítását.

Hatalmas tartalékok szabadíthatók fel a forgóeszközök forgásának szervezés útján való gyorsításával. „Az üzemekben nagyértékű, ott felesleges, de máshol felhasználható anyag hever”. Az anyagtakarékosági tartalékok különösen az *anyagkészletek* (tartalékok) megfelelő *csökkentésével*, a *haladó műszaki anyagnormák* intézményes bevezetésével mozgósíthatók és nem utolsósorban a szállítási sebesség fokozásával.

A termelési ráfordításoknak jórészt műszaki intézkedésekkel való csökkentését valósítja meg a *műszaki fejlesztés*. Ez, mint ismeretes, részben meglévő tartalékokat munkál ki, részben pedig újakat teremt.

Az előbbiek jórészt lényegében a termelőerőknek még az adott technikánál sem eléggé gazdaságos felhasználásából származnak. Ilyen mindenekelőtt a fajlagos elevenmunka-szükséglet csökkentése. A *munka termelékenységgemelés* közismert módjai szolgálnak erre. Ugyancsak ide tartozik az anyagok gazdaságosabb kihasználása. A hulladék-, selejtcsökkentés. Hulladékfelhasználás megszervezése. Haladó műszaki anyagnormák bevezetése. Nem kevésbé a kiselejtezett (ócska-, roncs-) anyagok felhasználása. Ide sorolandó a fajlagos *energia-*

fogyasztás csökkentése, illetőleg az energiahordozók fajlagos szükségletének (100 eleygtonna km-re eső szénfogyasztás, 100 km-re eső benzinfogyasztás, 100 eleygkm-re eső áramfogyasztás) csökkentése. E célra a közlekedésnél p. o. számos szervezési intézkedés is alkalmas. Így az üzemi viszonyok megjavítása, ácsorgások csökkentése, menetrendek racionálisabb megszerkesztése, hajóutak rövidítése, stb., egyáltalában a járműkapacitás kihasználásának fokozása, é. i. t. Végül ide sorolandó még az *állóalapok kímélése*, élettartamuk alkalmas karbantartással való meghosszabbítása, méginkább kihasználásuk fokozása. Így mindenekelőtt a *kapacitások jobb kihasználása*, értve ezt nemcsak az idő-, hanem a teljesítménykapacitásra is. Természetesen ezt megelőzően pontosan megállapítandók maguk az egyes kapacitásnagyságok. Sajnos, e téren nagy az elmaradottság. Jelen körülmények között különösen fontos az időkapacitások fokozottabb kihasználása. Erre szolgáló intézkedési feladatok: állóalapok munkanapjának, főképp az állásoknak fokozottabb figyelemmel kísérése, három műszakra való áttérés, állóalapok (gépek) terhelésének ellenőrzése és hasonlók. Szükségtelen részletezni, hogy a *szűkkesztszettek* racionális felszámolása szintén idetartozik. Ne feledjük, hogy amíg a meglévő állóalapok erőteljesebb kihasználásával tudunk többet termelni, addig a többtermeléshez nem szükséges – rendszeren annak többszörösét kitevő – többletberuházás. Ez pedig a termelésfejlesztés szempontjából a népgazdaságnak nagy könnyítést jelent.

Nyilvánvaló, hogy a felsorolt feladatok legtöbbje jelentős részben éppen mozgalmi úton, munkaverseny keretében oldható meg gyorsan és eredményesen. Így mindenekelőtt a Sztahano-mozgalom keretében. A műszaki fejlesztés felbontott és megvalósítandó mutatószámai u. i. megvalósítóik, a dolgozók tudatán és munkáján keresztül válnak ténylegesen valósággá. Ezért fontos, hogy a dolgozók tisztán lássák és kapják meg a takarékossgal és a műszaki fejlesztéssel kapcsolatos egyéni feladatokat. A tervfelbontás éppen erre szolgál. Így p. o. a szénfogyasztás (100 eleygtonna km-re eső) nagyságának csökkentése felbontva a dolgozóknál, mint versenyfeladat, mint 500 km-es, 2000 tonnás, stb. mozgalom mutatkozik. Az

anyagtakarékoság vonalán kívánatos lenne a Szovjetunióban bevált „személyes megtakarítási számla” bevezetésével is foglalkozni.

A *műszaki fejlesztés* jelentős új tartalékokat is feltárhat, illetőleg teremthet. Mégpedig jobbra beruházások útján, új termelőerők létrehozásával, új, mégpedig legtöbbször az élenjáró szovjettechnika alkalmazásával. A műszaki fejlesztés e része részben a fejlettebb technikát *terjesztő*, részben új haladó technikát *létrehozó* (teremtő) jellegű.

A fejlettebb technikát *terjesztő* beruházásoknál arról van szó, hogy a már meglévő ismert minőségű technikát kiterjesszük olyan területekre, ahol még a régi elmaradt technika van alkalmazásban. Az új haladó technikát *létrehozó* (teremtő) beruházásoknál pedig arról van szó, hogy az ismertnél fejlettebb minőségű technikát hozzunk létre, vagy legalábbis a meglévő ismertet fejlesszük, mégpedig mindkettőt jórészt *tudományos kutatómunka* útján.

A fejlettebb technikát *terjesztő*, fejlesztési intézkedések közé tartozik: a *gépesítés* (p. o. a mozdony szén- és vízszelése, rakodás, pályafenntartás stb. gépesítése), az *elektrifikálás* (villamosvontatás, amelynek hatásfoka több, mint kétszerese a gőzvontatásénak, nem szólván az egyedi tengelymeghajtás előnyeiről), *kémiai folyamatok* alkalmazása (p. o. a metallurgiai munkáknál), *automatizálás* (p. o. önműködő fék, tengelykapcsoló, térközbiztosító, stb.) *szalagmunka alkalmazása* (p. o. a javítóüzemekben) é. i. t.

Az új haladó technikát *létrehozó* (teremtő) fejlesztési intézkedések közé tartozók: *új anyagok*, különösen importált anyagokat pótló anyagok bevezetése (színes fémek pótlása alumíniummal vagy alumíniumötvözetekkel, talpfa pótlása vasbeton aljzatokkal, fa pótlása alumíniummal, pl. a hajóknál, ónnal ötvözött bronzhuzaloknak kadmiummal ötvözött huzalokkal való pótlása, pl. a távközlésnél, é. i. t.), *új gyártmányok* (előre gyártott építőelemek, előfeszített vasbeton aljzatok, stb.), esetleg új szabványok alkalmazása, *új eljárások* (fagyasztásos, gyűrűs alapozások, nagy frekvenciás edzés önműködő hegesztés, stb.) bevezetése, *új eszközök* (p. o. önkürrítő kocsik, hűtőkonténe-

rek stb.) alkalmazása. Tágabb értelemben ide sorolandó mindenféle *minőségjavítás* is. Különösen az anyagminőség megbízhatóságának fokozása is, amely az ú. n. biztonsági hatékonyság csökkentését és ezzel a fajlagos anyagszükséglet csökkentését teszi lehetővé.

A műszaki fejlesztési tervutasítások alkalmas minőségi mutatószámok elérendő értékeinek az előírásait adják meg. Maga a népgazdasági terv pedig megadja az önköltség és a munkatermelékenység elérendő színvonalát. Fogas probléma már most e minőségi előírást a tervfelbontás során az egyes dolgozókig úgy szétbontani, hogy az előírt összefoglaló minőségi mutatók megvalósítása biztosított és ellenőrizhető legyen. Ugyancsak kényes és fontos feladat a műszaki fejlesztés alkalmas összekapcsolása a többi tervvel.

Az említett tervfelbontásra szemléltető példa az a rendelet, amelyet a Szovjetunió minisztertanácsa 1948. július 28-án adott ki, amely szerint 1949–50. években az áruszállítás önköltségének 21 százalékos csökkentését, ill. az áruszállítás 1 tonnakilométerre eső önköltségének 1,08 kopekkel való csökkentését az 1947. évvel szemben a következő intézkedések bevezetésével kell elérni: 1. kocsiforduló csökkentése 9,65 napról 7 napra, ez 12 százalékkal csökkenti az önköltséget, 2. mozdonyok hőtechnikai állapotának javítása mozdonyok tartózkodási idejének csökkentése, vonatok bruttó elegységének növelése, stb. együtt 3 százalékkal csökkenti az önköltséget, 3. anyagfelhasználás 15 százalékos csökkentése jórészt alkalmas anyagnormák útján, ez 2 százalékkal csökkenti az önköltséget 4. egyéb külön felsorolt költségek csökkentése folytán, 4 százalékos önköltségcsökkentés é. i. t.

A megelőzőkben vázlatosan felsorolt feladatokból kitűnik, hogy azok eredményes operatív megoldása kellő előkészítő és szervező munkát kíván. E munkának az oroszlanrészre éppen a közlekedés és mélyépítőipar műszaki kérdéseinek jelentős részét magában foglaló Egyesületünkre hárul. Így mindjárt a feladatok gazdasági és szakmai jelentőségének megfelelő *ismeretterjesztő előadásokon* való megtárgyalása, mégpedig olyan előadásokon,

amelyeken a szakmai dolgozók legszélesebb tömegei vehetnek részt. Az elkövetkező hetekben az Egyesület számos ilyen előadást rendez, amelyek a takarékoság racionális fejlesztésének a módszereit fogják ismertetni az egyes közlekedési ágazatoknál.

Ugyancsak az Egyesület munkaprogramjába tartozik az *ismertető broszúrák megírása és terjesztése. Ismeretterjesztő tanfolyamok rendezése.* A szakma legjobbjaiból munkabizottságok alakítása az egyes részfeladatok (haladó anyagnormák bevezetése, anyagtakarékoság operatív megszervezése, beruházások gazdaságosságának biztosítása, hajók és gépkocsik üzemanyagfogyasztásának racionális csökkentése, energiatakarékoság a közúti vasútnál é. i. t.) legalkalmasabb megoldási módjainak a kidolgozása. *Ankétok, vitaelőadások* rendezése a kényesebb problémák kitérgetésére. Súlyponti kérdések tudományos vonatkozásainak taglalása a *Közlekedéstudományi Szemle* hasábjain. Fontos *tudományos feladatok kijelölése* a megfelelő tudományos kutató intézetek számára. Tudomány és a dolgozók együttműködésének biztosítására *gyári, üzemi sejtek* alakítása.

Anélkül, hogy az Egyesület és a szakfolyóirat további munkafadatait ismertetnénk, azt hisszük, hogy már az előrebocsátottakkal is elegendő betekintést adtunk arról a hatalmas munkaterületről, amelynek művelése az Egyesület tagságára vár. Új lapunk, a *Közlekedéstudományi Szemle* ebben az építőmunkában valamennyi olvasójának messzemenően segítségére akar lenni, viszonzásul pedig kér minden érdeklődő olvasót, hogy a maga részéről a lapot e törekvésében szintén támogassa. Közös munkánk értékes eredménye és ennek a szocializmus építéséhez való hatékony hozzájárulása akkor nem fog elmaradni.

Papp István



TO THE FIRST ISSUE OF THE
TRANSPORT SCIENCE REVIEW
(EXCERPTS)



ZUR ERSTEN AUSGABE DES
TRANSPORT SCIENCE REVIEW
(AUS ZÜGE)