

Mégegyszer a Prágáról...

1970 őszén a Mecseki Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság 11 db Prága V3S típusú terepjáró tehergépkocsit vásárolt. A motor hathengeres, léghűtéses Diesel rendszerű, 98 LE-s (DIN); a tengelyek száma 3; összkérmeghajtású, teherbírása 5 t; maximális sebessége 60 km/ó. A kedvező műszaki adataik alapján a közelítésben és a kiszállításban kívánta alkalmazni őket. A várt teljesítmény helyett azonban nagyon sok műszaki hiba jelentkezett. A legtöbb gondot az alváz és a sebességváltó okozta. Az alkatrészhiány nagyon hátráltatta, esetenként lehetetlenné is tette a javításokat. Ezért 1973 decemberében a már üzemképtelen 8 darabot, majd 1974 decemberében a maradék hármat selejteztek ki, amelyek közül csak egy (FH—59—60 frsz) volt a kiselejtezés napján is úgy-ahogy üzemképes.

A folyamatos üzemeltetést a műszaki okok mellett még egyéb kedvezőtlen tényezők is hátráltatták:

— A szállítható személyek száma kettő, tehát a vezetőkön kívül csak egy felterhelőt szállíthat.

— A vezetőfülke kényelmetlen, a vezetés nagyon fárasztó, a harmadik személy pedig csak a motorházon ülve utazhatna.

— Az első tengelyen egy-egy kerék, a középső és a hátsó tengelyen ikerkerékek vannak. Ezért a középső tengely kerekeinek az első kerekek nyomát kell szélesebbre kitaposni, és csak a hátsó tengely kerekei haladnak a kitaposott nyomban.

— A gyártó cég is elismerte, hogy a sebességváltóban a második fokozat fogaskereke egy hőkezelést nem kapott meg, ami rövid használat után gyakran az egész váltót tönkretette.

— A névleges értékig csak a szilárd burkolatú utakon terhelhető, terepen — a viszonyoktól függően — a rakományt arányosan csökkenteni kell.

— Az alkatrészellátás nem kielégítő. Már a beszerzést követő évben átlagosan 69 nap volt a javításokon felül az alkatrészhiány okozta kieső napok száma.

A gépkocsivező személye a felsoroltakat nagymértékben befolyásolta. A „gyors” típusú gépkocsivezőknél lényegesen magasabb volt a javítási és kieső idő és természetesen az üzemeltetési költség is, mint a „terepjáró” típusúaknál. Szemléltetően mutatja ezt a volt FH—59—60 frsz. Prága V3S tehergépkocsi esete is. A Kárászi Erdészethél azonos körülmények (szállítási távolságok, kapott utasítások) között a „gyors” típusú gépkocsivező kevesebb m³ anyagot mozgatott meg, mivel esetenként az utasításoktól eltérően a ZIL-lel versenyezve több tkm-t teljesített, mint utóda a „terepjáró” típusú, aki soha sem lépte túl a megengedett sebességet, s a szállítási távolságot sem növelte indokolatlanul.

Gk. vezető típus	Szállított, m ³	Átlag szállítótávolság, km	tkm	Javítási és kieső óra
„Gyors”.....	4106	12,7	52 010	643
„Terepjáró” ..	5528	9,0	49 645	354

A Prága V3S tehergépkocsik tapasztalatai alapján a jövőben egy új típusú jármű bevezetésénél az alábbiakra fokozottan kell ügyelni:

- Csak a műszaki jellemzők határai között célszerű üzemeltetni.
- Az alkatrészellátás és a javítás biztosított legyen.
- A gépjárművezető személyének a jármű típusa is megfeleljen.
- A bérezés a jármű vezetőjét a rendeltetésszerű használatra ösztönözze.

Tóth Aladár

A magyar cellulóz- és papírtermelés helyzetéről számolt be Juhász Mihály a PAPIR-IPAR 1974. 6. számában. A papíripar termelése a felszabadulás után vontatottan indult újra és csak 1950-ben érte el a háború előtti szintet. Termelése ekkor

- 41 ezer tonna félterméket,
- 81 ezer tonna papírt és
- 26 ezer tonna feldolgozóipari

terméket tett ki. Papírfogyasztásunk ugyanakkor 10 kg volt lakosonként. Az iparág fejlődésének nagyobb lendületet adott az 1963-ban a gyáraknak egységes gazdasági szervezetbe való összevonása. A végrehajtott fejlesztések hatására a termelés 1974-ben már

- 325 ezer tonna papírra,
- 100 ezer tonna félgyártmányra és
- 250 ezer tonna feldolgozóipari

termékre ugrott, a papírfogyasztás ugyanakkor 50 kg/fő-re nőtt. A féltermék termelése mutatja a legkisebb arányú fejlesztést. Ez részben a papíripari célra alkalmas fenyőanyag hiányára vezethető vissza, aminek folytán az összességében sem nagy fejlesztések a lombos fa és szalma felhasználására irányultak. Legnagyobb arányú a fejlődés a feldolgozóipari termékekben. Az 1974. évi termelés

- 50%₀-a hullámtermék,
- 10%₀-a nátronszák,
- 8%₀-a kartondoboz,
- 4%₀-a különféle zacskó,
- 4%₀-a egészségügyi papiros és szalvéta,

a többi pedig többszáz gyártmánycsoport között oszlik meg. A papírostermelés 1974. évi gyártmánymegoszlása:

- 25%₀ író- és nyomópapír,
- 50%₀ csomagolópapír,
- 15%₀ kartonlemez és
- 10%₀ különleges papír.

Egyáltalában nem gyártunk rotációs papírt, továbbá mélynyomó, műnyomó stb. papírt, ezekben jelenleg 240 ezer tonna a szükségletünk, ami az ország egész papírfelhasználásának több mint 40%₀-a. Papírtermelésünk az ország szükségletének 60%₀-át fedezi, a 40%₀-nyi import 2/3 része baráti országból, zömmel a Szovjetunióból származik. Még rosszabb a helyzet a papírgyártás cellulózsükséglete terén, ennek 20%₀-át tudjuk csak hazai termelésből fedezni. A fenyőcellulóz és facsiszolat termeléséhez szükséges fenyőfával szinte egyáltalán nem rendelkezünk. Ebben a vonatkozásban alapvető jelentőségű az, hogy a Szovjetunió adja a jelenlegi termelésünkhöz szükséges fenyőfát, évi 200 ezer ürm mennyiségben.

A cellulózsükséglet kielégítése területén különösen nagy jelentőségű a KGST ajánlások alapján kezdeményezett nagyberuházások beindítása, az usztyi-ili cellulózgyár létesítésébe való bekapcsolódásunk és a jugoszláv-magyar kooperáció, mely utóbbi hozzájárul a hazai lombosfa bázis racionális kihasználásához. Csak így nézhetünk szembe az 1990-re prognosztizált 100 kg/fő-s papírfogyasztással, aminek részbeni fedezésére

- féltermék termelésünket 245 ezer tonnára,
- papírtermelésünket 800 ezer tonnára,
- feldolgozóiparunkat 525 ezer tonnára

tervezük fejleszteni. Ebben a fejlesztésben döntő jelentőségű, hogy eddig már 30 fő szerzethetett papíripari szakképzettséget a leningrádi és kijevi felsőoktatási intézményekben. A Szovjetunió egyetemlein végzett magyar papíripari szakemberek magas szintű szakmai felkészültségükön túlmenően olyan széleskörű kapcsolatokra tettek szert, amelynek birtokában hasznos építői lehetnek a két ország papíripara közötti együttműködésnek.

(Ref.: Jérôme R.)