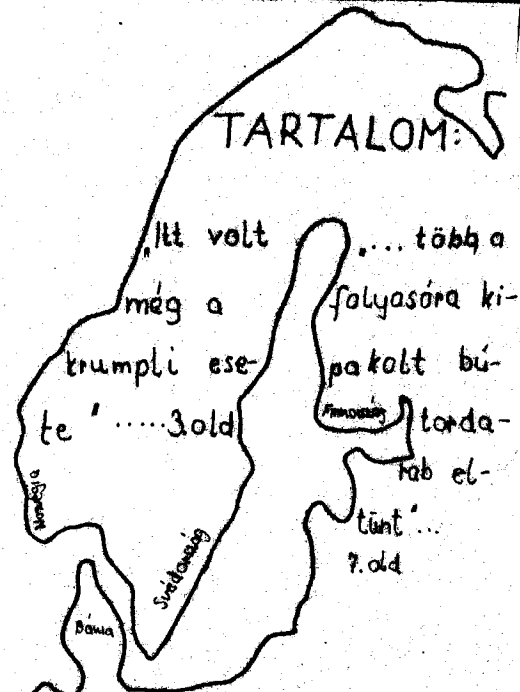


1984.10.10. KÖZLEKEDÉSMÉRNÖK KAR KISZ SZERVEZETÉNEK LAPJA XIX. évf. 5. szám.

Nincs egy éve annak, hogy beszámélhattunk az első, az IAESTE keretében külföldi termelési gyakorlaton részt vett közlekedésmérnök hallgató tapasztalatairól. Ezen a nyáron karunkról hárman vállalhattak külföldön munkát, Zelena Ferenc Svédországban, Tóth Zoltán Hollandiában, Horváth Gábor az IKSZK-ban.

Most Ferivel beszélgettünk munkahelyéről, munkájáról.

- Hogy jutottál ki éppen Svédországba?
- Jules / Illés Gábor, aki tavaly a Scania-ban dolgozott/ mesélt kinti élményeiről, és tulajdonképpen ez hozta meg a kedvem ehhez.
- Kedven kívül mire volt még szükség?
- Jó tanulmányi eredmény, némi szakmai ismeret és persze elsősorban nyelvtudás. Főleg beszédkézség, hiszen az volt a lényeg, hogy ha kisebb hibákkal is, de megértessük magunkat.
- Hol dolgoztál? Milyen cégnél?
- A Volvo Komponenter AB-nál, egy Skövde nevű kisvárosban.
- Ez nem sokat mond!



Svédországból jöttem,

mesterségem címere:

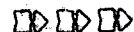
IAESTE

- A város Göteborg és Stockholm közt félúton található, és a cég a Volvo egyik fióküzeme, ahol teher és személyautókhoz gyártanak különféle alkatrészeket: diesel és benzínmotorokat sebességváltókat, hátsó hidat, fékberendezést.

- Hogyan utaztál?
- Saját autóval- ami azért volt jó, mert így kivihettem a két hónapra szükséges konzervet.
- Megérkezted. Hogy találtad meg a munkahelyed?
- Ez tényleg nem volt egyszerű dolog. Itthon annyit mondtak, hogy kit kell keresnem a Volvónál. A városban szerencsére ki volt írva, hogy melyik gyár merre van, így elég hamar megtaláltam. De a kapu zárva, illetve valami automata portás nem engedett be, végre az ötödik bejárat hagyományos "kézi" portással üzemelt. Ő aztán telefonon lehívta azt, akinél jelentkeznem kellett. Átsétáltunk a gyárral

szemben lévő reprezentációs épületbe. Itt minden volt, le lehetett ülni, újságok, kávé, üdítő és automata tekepálya. Aztán érkezett még néhány ember, valamennyien iszonyú fáradtak voltak, mert ők hajnalig nézték az Olimpiát. Elég népes fogadóbizottság verődött össze. Elvittek a lakásra, amit előre béreltek nekem. Az természetesnek számít Svédországban, hogy egy termelési gyakorlaton részt vevő egyetemistának kétszobás lakásra van szüksége. Arra nem gondoltak, hogy a mintegy 2000 korona bérleti díj előre fizetése problémát okozhat.

- Mikor kezdtél dolgozni?
- A második nap. Megkaptam a munkaruhát és adtak egy műanyag belépőkártyát, amivel az automata kapun bejuthattam. /bedugod, azonosít, kattán, bemehetsz/.
- Munkaidő?



- Két műszak, a délelőtti 5³⁰ - 14¹², a délutáni 14¹² - 22⁵⁴, közben kávé, cigaretta és egyéb szünetek.

- Végig egy helyen dolgoztál?

- Nem. Az első 4 héten a hengerfejmegmunkáló-gépsor mellett. A hengerfejek furatait kellett ellenőrizni idomszerrel, ezenkívül az alsó és felső lap párhuzamosságtűrését, itt 10 μ m eltérés még elfogadható volt. Itteni viszonylatban elég öreg, legalább 10 éves nyugatnémet gépeken dolgoztunk. Aztán két hét a motorösszeszerelő-üzemben. Ez sokkal jobban érdekelt. Diesel-motorokat szereltünk össze, hajókhoz, teherautókhoz. Itt minden fázisban dolgoztam, de csak úgy beálltam egy-egy helyre, általában egy fiatalabb munkás mellé. Jól megvoltunk egymással, mert ketten végeztük el a munkáját; ez neki jött jól, nekem meg az, hogy beszélgethettünk / a fiatalok kivétel nélkül tudnak angolul, középiskolában kötelező tanulni/.

- Egyéb érdekes munkák?

- Nagyon tetszett a szelephézagállítás: egy hathengeres motor 12 szelephézaghoz legfeljebb 20 másodpercre volt szükség...!/ Aztán egy héttig CNC gépnél dolgoztam, amit ipari robotok szolgáltattak ki. Elvileg a teljes folyamat emberi kéz érintése nélkül ment volna végbe: bemegy a nyers öntvény - kijön a kész alkatrész. De amikor ott voltam, valami mindig elromlott.

- Ezután mi következett?

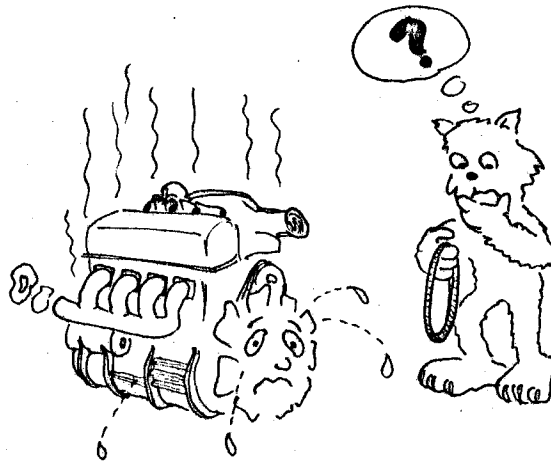
- Két napot töltöttem el egy teljesen automatizált raktárházban, amit éppen akkor próbáltak ki. Végül két napig egy IBM mikroszámítógéppel foglalkozhattam.

- Mit tudsz mondani az ottani munkaszervezésről?

- Egy pillanatig sem állt a termelés anyaghiány miatt. Minden villás targoncán URN-adóvevő, a diszpécser központilag irányítja ezeket, és persze a raktárakban volt mindig minden. Illetve egyszer kellett várni az olajbeöntő nyílás zárósapkájának tömítésére. A szalag ment tovább, és amikor másfél óra után megjött a gumigyűrű, a srác előreszaladt, és a hiányzókat a helyére rakta. Aztán engem meglepett a viszonylag nagy „pazarlás”: ha leesett egy csavar, azt nem keresgéltek, mert általában azzal több idő megy el, mint amennyi a csavar értéke. Egyszer leesett egy csavarhúzó, és begurult a rács alá. Híncs szaladgálás a művezetőhöz, elhiszik a munkásnak, hogy nem viszi haza. Kivehet a szekrényből egy másikat és kész.

- Anyagi felelősséggel tartoznak a selejtért?

- Egy alkalommal a vízpumpát meghajtó ékszíjat elfelejtették felrakni a motorra, és 75 percig ment így, mire észrevették. Nem főtt szét, még üzemképes volt, de persze nem



engedték ki a gyárból. Megkérdeztem a „felelős” munkástól, hogy most mi lesz. Semmi, azt mondta, a munkatársai cikizni fogják egy-két napig, de hivatalos következménye nem lesz. Mindenki tévedhet. /Ha minden héten két motort szétfőzne, gondolom, nem lennének azért ennyire elnézőek./

- A percre kiszámított munkaidőt hogy tartották?

- Ha megvolt a napi norma, akkor abbahagyták a munkát. Miért dolgoznának pluszpénzért többet, hiszen svédok, inkább leülnek újságot olvasni, vagy elmenni szaunázni az üzemi szaunába.

- Üzeni étkezéskor ettél?

- Igen, néha. Ez ott elég olcsó, egy ebéd 12-18 korona, ezért annyit ehetél, amennyit tudál. Sajnos nem főztek, csak mélyhűtött ételeket melegítettek fel, ez a svéd családkorban otthon is általános szokás. Egyébként nagyon szeretik a pizzát. Minden pénteken a délutáni műszak egy városi pizasütőből hozatta az uzsonnának valót. Már kedden arról beszélgettek, hogy milyen fajtát egyenek majd. Volt vagy 20 féle, például a Vezuvio és a Mammamia, amire az égvilágon mindent ráraktak: sajtot, sonkát, gombát, rákot és ananászt.

- Jó volt?

- A Mammamia? Azt nem kóstoltam. De ez a két hónap az nagyon.

Nanner Csaba

ZÖLDÉRT-KISZ buli

A múlt héten némi ellentét támadt a harmadik évfolyam egyes tankörei között. Az ok: az 1-2-es tankör kisajátította magának azt a lehetőséget, hogy a nagy budapesti gyümölcsárúsításban részt vegyenek, ezzel felmentést szerezve az almatábor viszontagságai alól. Lássuk hát, mi is volt - jogos felháborodásuk tétje.

Az ötlet a Budapesti KISZ Bizottságé volt. Némi ráfordítható pénz és tíz üres lakókocsi kellett hozzá: áruljunk gyümölcsöt a Balaton partján, enyhítve ezzel az ottani zsúfoltságot. Ez volt az első felvétel. Most ősszel zajlik a második: a helyszín változott, a cél ugyanaz maradt. Az áru útját lerövidítve - a Zöldértől nagykereskedelmi áron kapják a kocsik -, azt olcsóbban lehet árulni. Így talán le tudnak szorítani a maszekok igencsak felszűrt árát. A cél szép és nemes, de sajnos csúszlival elefántra, hisz öt bódé olcsó áraival csupán néhány százszázad magánzót tudnak felidegesíteni.

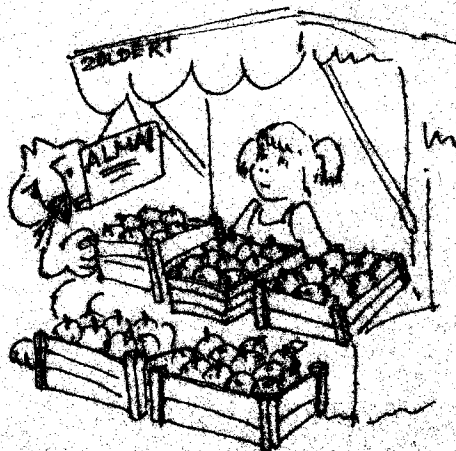
Ősszel öt hétre tervezik az árusítást, öt kocsival. Ebből kettő a belvárosba /szakra mozi és Liázt Berenc tér/ valamint három IX. kerület viszonylag ellátatlan területein. Ez utóbbiakról beszélek később részletesebben. A KISZ felkérte a két fővárosi Élelmiszeripari Szakmunkaképző Intézetet, hogy legjobb tanulóikat edjék egy-egy hétre kölcsön. Ők - mint eladók - mellé jöttek volna a kertészeti egyetemisták boltvezetőnek. Mivel őket nem engedték el, így "jó nincs, jó a szar is" effektus alapján végülis valahogy eljutottak hozzánk. Így lettünk hát mi a főnökök.

A KB egyébként még egy dolgot kért a szakmunkásoktól: tantrik nyújtsanak segítséget az esetlegesen felmerülő problémákban, hisz ki tudja, ha nem ők értenének ehhez igazán. Ki hitte volna, hogy ebből adódnak később a problémák.

Adva van ugyanis néhány lelkes tanár, akikben a jó értelemben vett kereskedő vér csörgedezik. Úgy gondolták, ha már itt van az iskola környékén ez a három árusító hely, és vele együtt egy rosszul ellátott lakótelep, hát miért ne próbálnánk meg egy igazi kis üzletet csinálni. Mint háziasszonyok és mint kereskedők megtervezték, mit is kellene rendelni a hét egyes napjaira - mire van szüksége egy családnak a hét elején, közepén, végén. Már-már mi is belelkesültünk a dologba, de ...

Adva van egy KISZ Bizottság, aki úgy érzi, ezek a tervek már túllőnek céljalkon. Az a legbiztosabb, ha azt a 6-8 megszokott árut

(szőlő, retek, alma, körte, paradicsom, paprika, stb.) szállíttatják mindig, ami mostanság keresett cikk, így nincs rizikó, nincs megrohadt gyümölcs, nincs ráfizetés. A feltevés alapvetően hibás volt: a hétfői retek fele pénteken is ott podvásodott a kocsi előtt, a hagyma senkinek se kellett, a szőlőből is legalább 10 kilót ki kellett dobni. Ez persze magyarázható a kis forgalommal, ami annak következménye, hogy a kocsik rossz helyre lettek felállítva. A nyüzsgő pontoktól (Metró állomás) távol, minden hirdetőtábla, reklám nélkül. Éppen ezért kellett volna sok fajta és kisebb mennyiségű áruval „hához szoktatni” a vásárlókat.



Itt volt még a krumpli „esets”. Az iskola dolgozói közül sokan úgy gondolták, ez a kis bolt jó lehetőség arra, hogy béli burgonyáikat megrendeljék. A ZÖLDÉRT is benne volt a dologban, s a mi kis hasznunk is meg lett volna rajta. A KISZ részéről viszont le lett fújva az egész, mert szerintük a maszekok felvásárolták volna az árut. Mi persze leirtuk a rendelők nevét és a kért mennyiséget, így aztán egyetlen furmányos maszoknak sem sikerülhetett volna megszerezni az egyébként csekély haszonnal kecsegtető árut. Erről azonban már meg sem kérdezték minket.

És itt vetődik fel még egy kérdés: Ha a rendelések terén ilyen csekély volt a bizalom irántunk, akkor hogyan lehetett olyan nagy az anyagi kérdésekben. Nem ellenőriztek minket (ami persze nekünk sem hiányzott), és semmiféle papírt nem kellett vezetni a bevétel-

start

technical sport magazin

1000 TÓ RALLYE

Ez az év volt a 34. a Helsinkitől kb. 300 km-re északra fekvő Jyväskylä életében, hogy a rallye-autók megszállták a várost és környékét. Az egyik leghíresebb versenyt, a rallye VB idei utolsó előtti futamát, az 1000 Tó Rallye-t rendezték itt augusztus 22 és 28 között. Szerencsém, no meg elszántságom úgy hozta, hogy végignézhettem a "nagy mutatványt".

Már az újságokban megjelent rajtlista is képrazatos volt: 151 induló köztük a majdnem teljes Audi csapat az új "rövid" Quattroval /Mikkola, Blomqvist, Mouton/, Lancia Rallye-k /Alen, Toivonen/, az annyiszor beharangozott 16 szelepes turbo Peugeot 205 Vatanen-nel a volán mögött, s még megannyi nagy név és híres autó /Waldegård-Toyota Celica Twincam Turbo, Salonen-Nissan 240 RS, Saby-Renault 5 Turbo/. A derékadat persze a finn mezőny alkotta, aki-ben persze meglátszott, hogy havon, sáron edződött fiúk. És ott volt a Szovjetunió válogatottja- persze Brundza vezényletével-, egy bol-

gár LADA és 3 NDK-s Wartburg. Bizony egy ilyen versenyen hatalmas élmény elindulni, s tapasztalat szerzésre sem utolsó!

Finn barátaim természetesen már a három napos verseny rajtjakor finn győzelmet jósoltak, mégpedig Vatanen és Alen neve hangzott el leg-többször. Aztán az 51- egy kivétellel földúton, murván rendezett- gyorsasági szakasz, no meg a gép és ember közös teljesítménye döntött. Míg ők gyorsaságiról- gyorsaságira váltogatták egymást a vezető helyen, addig a többiek sorra álltak ki. Mouton egy darabig még hajtott a kissé formátlanná lapított Audit, amely ezután a 21. gyorsan kilökte a lelkét. Waldegård a 25-en, Mikkola a 26-ikon motorhiba miatt állt ki. S bizony az üresen maradt helyre sorban jöttek fel a kevésbé ismert finn fiúk. Kankkunen, Pitkänen, Laine. S természetesen a végén elsőprő hazai siker született.

1. Ari Vatanen SF/Terry Harryman GB
Peugeot 205 Turbo 16 4^h08.49
2. Larkku Alén SF/Ilkka Kiviniemi SF
Lancia Rallye -2.00
3. Henri Toivonen SF/Juha Piironen SF
Lancia Rallye -4.08
4. Stig Blomqvist S/Björn Cederberg S
Audi Quattro -5.12
5. Juha Kankkunen SF/Ired Gallagher GB
Toyota Celica Twincam Turbo -10.50
6. Per Eklund S/Dave Whittecock GB

