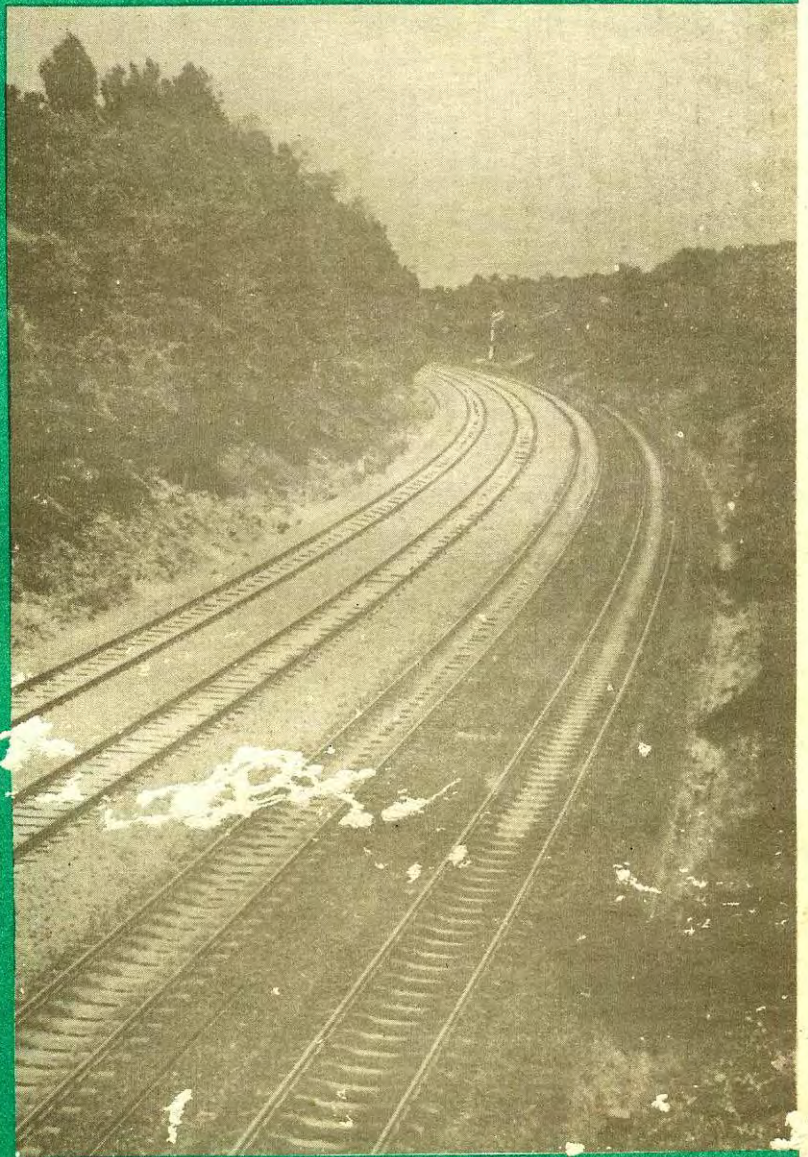


Sünek

világa



4

1959 • II. ÉVFOLYAM

BERTÓK KÁROLY	<u>Kongresszusi munkaverseny szakszolgálatunk területén.</u>	1
PAPP KÁROLY	<u>Ismét barátaink között. II.rész.</u>	2
SÁRI ANTAL	<u>Az építési és pályafenntartási dolgozók szociális helyzetéről.</u>	8
BERTÓK KÁROLY VÉSSEY FERENC	<u>A pályafenntartási és építési szakszolgálat gépesítésének egyes kérdései.</u>	11
UNYI BÉLA	<u>Az igazgatósági sinhegesztő szakaszokkal kapcsolatos terveink.</u>	14
ERDÉLYI TIBOR	<u>Vasutas építésszek találkozója.</u>	16
FORGÓ SÁNDOR	<u>Vasuti teknőhidak falazatai.</u>	19
BUZA KISS LAJOS	<u>Mit olvashatunk ki a felépítményi mérőkocsi mérési diagramjaiból.</u>	24
SOLTI ISTVÁN SZ.SZABÓ LASZLÓ	<u>Alázuzalékolási tapasztalatok a pécsi igazgatóságnál.</u>	28
VÁRAI JÁNOS	<u>Nagyobb felvételi épületek rekonstrukciója.</u>	32
SZÖRÉNYI VILMOS	<u>Boba-Celldömölk állomások közötti hézagnélküli felépítménycsere végrehajtási módozatainak ismertetése.</u>	35
DR.TÓTH JENŐ	<u>A MÁV Hidépítési Főnökség hidépítési tevékenysége és a MÁV Igazgatóságok építési szolgálatára háruló hidépítési feladatok.</u>	39
	Belföldi hírek	43
	Külföldi hírek	44

Sinek Világa.

A KPM I.Vasuti Főosztály építési és pályafenntartási műszaki lapja.

Kiadja a 6.szakosztály.

Szerkeszti a szerkesztő bizottság.

Felelős kiadó: Gajári József.

Megjelent 2.000 példányban.

Készült a KPM I.Vasuti Főosztály Gazdasági Hivatal nyomdájában.

Kézirat gyanánt.

A címlapon lévő kép: "Négyvágányu vasutvonal hézagnélküli, vasbetonaljas felépítménnyel."

Kongresszusi munkaverseny szakszolgálatunk területén.

A Magyar Szocialista Munkáspárt ez év november 30-án kezdődő kongresszusa tiszteletére országsszerte széleskörű munkaverseny mozgalom indult. Üzemekben, vállalatoknál, munkahelyeken a dolgozók bevonásával megvitatták az M.Sz. M.P. Központi Bizottságának 1959 márciusi határozatát. A határozat méltatta az Sz.K.P. XXI.kongresszusának jelentőségét, elemezte politikai és gazdasági életünket. Megállapította, hogy népgazdaságunk egészségesen, a vártnál gyorsabban fejlődik. A határozat 3 éves tervünk 1958 évi eredményeit figyelembevéve ajánlja dolgozó népünknek, hogy a terv 1960 év végére kitűzött főbb gazdasági mutatóit már ez év végére teljesítse, hogy ezzel magasabb indulási alapot biztosítsunk második 5 éves tervünk kezdéséhez.

A határozat megállapítja, hogy ezen célok eléréséhez a reális feltételek adottak. Üzemekben, vállalatoknál a vezetők a mozgalmi szervek bevonásával meghatározták a szükséges tennivalókat ezen célok eléréséhez. A megállapított feladatok ismeretében tették meg a dolgozók kongresszusi vállalásaikat.

A vasut előtt álló feladatok az előző évekhez viszonyítva lényegesen megnövekedtek. Egyrészt a jó termés miatt, másrészt a kongresszusi versenyben az üzemek részéről jelentkező többlet-árak fuvarozása következtében. A többlet-szállítási feladatok elvégzése megfeszített, lelkiismeretes munkát kíván a vasut minden egyes dolgozójától.

Szakszolgálatunk dolgozói a kongresszusi verseny-felajánlásaikban vállalták, hogy a megnövekedett szállítási feladatoknak megfelelően biztosítják a pályák forgalombiztos fenntartását, csökkentik a lassujelek, valamint a vágányzárás munkák számát, javítják a munka minőségét, meggyorsítják az önkezelési szálitmányok kirakását.

A pályafenntartási főnökségek a fentieken kívül vállalták a szakszolgálati általános költségek, valamint az egyéb költségek 5-5 %-al való csökkentését. Az I.félévben a szakszolgálati általános költségeknél tett felajánlást 4,8 %-ra, 4,802.000 Ft-os megtakarítással teljesítették. Az egyéb költségeknél a vállalt 5 %-os megtakarítás helyett 14,7 %-os megtakarítást 4,582.000 Ft-ban értek el.

Az építési főnökségek a termelékenység növelésére, az önköltség csökkentésére tett felajánlásaikat telteljesítették. Az eredményeik értékelésénél azonban feltétlenül figyelembe kell venni az átárazásból adódó lazaságokat, amelyek nehezítik a pontos és reális értékelést.

Vállalataink a termelékenység növelését és az önköltség csökkentését vállalták. Az I.félévben a vállalását csak a MÁV Fatelitő Üzemi Vállalat teljesítette. A vállalatoknál az I.félévi lemaradást a II.félévben elsősorban jobb szervezéssel, kedvezőbb műszaki feltételek biztosításával pótolni kell.

Az 1959 évi I.félévi eredmények alapján szakszolgálatunk területén 20 pályafenntartási főnökség, 8 építési főnökség és egy vállalat érte el az élüzem szintet. Ugyanezen idő alatt összesen 1152 főt tüntettek ki "Kiváló dolgozó" jelvényvel, vagy oklevéllel.

Dolgozóink érzik pártunk és kormányunk támogatását, erkölcsi és anyagi megbecsülését. Egyre nagyobb azoknak a száma, akik szocialista munkabrigádokba tömörülve, vagy egyénileg a legjobb tudásuk szerint végzik munkájukat, követik pártunk utmutatásait, keresik a lehetőségét a munka további javításának.

Műszaki dolgozóink, párt és szakszervezeti vezetőink adjanak meg minden segítséget ahhoz, hogy az egészséges versenyszellem tovább mélyüljön, hogy pártunk VII. kongresszusának tiszteletére tett vállalások teljesítve, és lehetőleg tulteljesítve legyenek.

Bertók Károly.

--

Ismét barátaink között.

II. rész.

Ha pályafenntartási dolgozók összejönnek, nehezen tudnak elválni egymástól, még ha különböző is anyanyelvük. Ez történt velünk Pilzenben. Rövid percek alatt mindent szeretnénk volna tudni egymás terveiről, elképzeléseiről. Az üzem dolgozóival és vezetőivel folytatott eszmecsere során ismét bebizonyosodott, hogy problémáink azonosak.

Az üzem látogatása után a pilzeni sörgyárat tekintettük meg. A gyár valamikor két különálló egységből állt. Az egyesítés 1946-ban az államosítás során történt. Az egyesített üzem 800 hektár területen fekszik. Évi sörtermelése 1 millió hektoliter. Termelésének 30 százalékát exportálják a világ minden részébe. A sör tengerentuli szállításához sajátgyártású 30 l-es alumínium hordókat használnak.

Kevesen tudják, hogy 1 hl sör elkészítéséhez 20 hl vízre van szükség. Ezt a hatalmas mennyiségű vizet a gyár saját kutjaiból biztosítja. A sör főzése 10 óra alatt történik, ihatóvá azonban csak 6 hónap után válik.

Az erjesztés egy 9 km hosszú pincében elhelyezett 6.000 db 25-60 hl-es hordókban történik állandó hőmérsékleten. Az üvegmosás, töltés, dugaszolás teljesen automatizálva van.

A gyár megtekintése után közuti gépkocsikkal visszautaztunk Prágába.

Május 4-én Melni-Sztará-Boleszlav állomások között tekintettük meg a felépítménycserét. Ebben az állomásközben a meglévő 10 éves síneket hegesztették össze Mamatyey-féle eljárással /:törpedarus megoldás:/. A munka elvégzésére naponta 3 óra vágányzár állt az építők rendelkezésére. Ez alatt a vágányzár alatt 500 vfm gombolását végezték el.

Az alkalmazott technológia a következő volt:

1.- 4 db 250 mh sín előállítása indulókészletből T rendszerű 25 m sínekből.

2.- Az indulókészletből összehegesztett 4 db 250 mh sin kiszállítása a gombolás helyére törpedarukkal.

3.- A vonalra kiszállított hosszú sinek gombolása.

4.- A befektetett 250 fm hosszú sinek hegesztése.

5.- A legombolt 25 mh sinek beszállítása a telepállomásra törpedarukkal.

6.- A telepállomásra beszállított 25 mh sinek összehegesztése, a sinhosszak változtatása nélkül.

A 250 mh sinek összehegesztése a pályában thermogén hegesztési eljárással történt. Az előmelegítés idejének lecsökkentése érdekében a propán butánhoz oxigént is adagoltak és így sikerült az előmelegítés idejét lecsökkenteni.

A munkát a területileg illetékes pályafenntartási főnökség végezte fenntartási hitel terhére.

A munka megtekintése után Sztará-Boleszlavba mentünk az ott folyó munkák megtekintésére. Az ut Mladá-Boleszlavon vezetett keresztül. A város a Jizera folyó völgyében fekszik. 930-ban települt.

A munka, amelyet megtekintettünk Zdice-Sztará-Boleszlav között folyt. Az állomásköz 9 km, ebből azonban előző évben már 7 km-t felújítottak, a még hátralévő 2 km-t az óriási forgalom miatt az építőknak 3 nap alatt kellett 140 emberrel kicserélniök. A vágányzár igen rövid volta miatt műszakilag helyesen a munka végrehajtható nem volt. Ezt maguk a cseh elvtársak is elismerték. Ezért arról részletesebb tájékoztatást adni nem volna célszerű.

Május 5-én a Prágától 26 km-re lévő Kladno városába utaztunk, a városban lévő gépjavitó és gépgyártó műhely megtekintésére. A műhelyben látogatásunk időpontjában 123 fő dolgozott. Az üzem területén különféle építkezések voltak folyamatban. Többek között a gyöngyösi hegesztő telepünkhöz hasonló telep kialakítása folyt. Az épülő új hegesztőtelep utolsó pontja 120 m hosszú lesz. A már beállított tompa hegesztőgép típusa UMA 25.

Az elvtársak tájékoztatása szerint a telep 1960 január 1-ével kezdi meg működését. Az üzem a csehszlovák pályafenntartási szolgálat összes nagy gépeinek /:aláverő, rostáló:/, valamint az Uszti nad Labem-i igazgatóság kiscgépeinek főjavítását végzi.

Fentiekén kívül az egység profiljába tartoznak még az alábbi munkák: átmeneti sinek előállítás, felépítményi anyagok javítása, laktanyakocsik átalakítása, stb. Az üzem legfőbb tevékenysége azonban a pályafenntartási kiscgépek gyártása.

Nagyon ügyes az üzem által gyártott villamos sincsavarozó gép, ami a nálunk gyártott gépnél egyszerűbb, könnyebb. A gép sincsavarleajtáson kívül talpfafurást és geo szorító-anya lehúzást is képes végezni megfelelő fejek alkalmazása esetén. Az egész gép súlya 18 kg. A gép minden alkatrészét, a motor kivételével az üzem állítja elő.

A gyárban villamos aláverő kiscgépet is gyártanak, amelynek súlya 27 kg. Ennek a kiscgépnek szériában történik a gyártása. A villamosgépek táplálására szintén az üzem készít 2,5 kilowattos gumikerekeken mozgó erőmű gépeket. Egy ilyen aggregátum 2 db csavarozót, vagy 2 db aláverőt képes üzemeltetni. Az aggregátumhoz külön kapcsolószekrény tartozik.

Nagyobb erőműgépeket is gyártanak, azonban kisgépekhez csak a 2,5 kilowattos típust használják.

A nagyobb gépek javítása, illetve a javítások gyorsabbá tétele érdekében tapasztalatok alapján a gyorsabban tönkremenő alkatrészekből nagyobb mennyiségű tartalékot gyártanak. Ezzel az előrelátással a nagygépek főjavítási idejét egészen minimálisra tudják leszorítani. Az összes nagygépek főjavítására az üzemnek összesen 3 hónap áll rendelkezésére. Sok esetben azonban, amikor az időjárás kedvező, még ennyi sem. Ilyenkor a főjavításokat nagyfokú túlóráztatással oldják meg. A gépek javításához és az új gépek gyártásához felhasználásra kerülő anyagokat különböző vizsgálatoknak vetik alá. Ugyancsak vizsgálják a beépítésre kerülő alkatrészeket is. A nagygépek főjavítás után terheletlenül 2 napig járattva vannak. Terhelési próbát az üzem nem végez.

Kísérletképpen egyes nagy gépeknél bronz anyag helyett szilon anyagot használnak. Tapasztalataik még nincsenek.

Az üzem megtekintése után közuti gépkocsikkal tértünk vissza Prágába. Utközben azonban megtekintettük Lidicét. Ezt a falut a második világháború során a németek lerombolták a csehszlovákiai német helytartó ellen elkövetett merénylet megtorlása képen. A nőket és gyermekeket internálták, a 14 évesnél idősebb férfiakat agyonlőtték, majd a falut tűzérségi tűzzel felperzselték. Ma ott, ahol a 300 férfit agyonlőtték emlékmű emlékezteti a látogatókat a német fasizmus borzalmaira.

A délutáni órákban Pogyebradba utaztunk, hogy megtekintsük a Pogyegrad-Lidice között folyó felépitménycserét.

A munka érdekessége, hogy 4 nap alatt kellett 4,1 km vágányt kicserélni és összehegeszteni. A munkát a prágai építési főnökség végezte 300 fő fizikai dolgozóval, 2 db nagyteljesítményű rostáló és 3 db nagyteljesítményű aláverőgép alkalmazásával. A fektetési program a következő volt:

első nap	1300 vfm
második nap	800 "
harmadik nap	2000 "

negyedik napon irányítás, hegesztés és utómunkák történtek.

Az ötödik napon még egy nappali vágányzárát is kaptak az építők utómunkák végzése céljából.

A vágányzár megkezdése előtt sebességkorlátozás mellett, kézi erővel 1300 vfm-t előre kirostáltak, hogy az első napi fektetést előre biztosítsák. A munkahelyen 2 db ágyazat-tömörítőgép dolgozott.

A prágai igazgatóság II. osztályfőnök helyettesétől a munkahelyen néhány bennünket érdeklő dolgot kérdeztünk meg. Többek között azt, hogy a prágai igazgatóság területén 1958 év végén hány km hézagnélküli felépitmény feküdt. A II. osztályfőnök helyettes elmondotta, hogy 1958 végén 78 km hézagnélküli felépitmény feküdt a prágai igazgatóság vonalhálózatában és 1959-ben 110 km-el kívánják növelni a hézagnélküli vágány hosszát.

Elmondotta, hogy 1958-ban a 78 km hézagnélküli felépitményben nyolcszor fordult elő sintörés. Hat esetben fényhegesztési, két esetben thermogénhegesztési varrat törött el. Minden esetben megállapítást nyert, hogy a hegesztések voltak rosszak.

Elmondotta továbbá feltett kérdésünkre, hogy a prágai igazgatóság területén dolgozó építési főnökség létszáma 4-500 fő. Minden dolgozó felépítményi vonatokban nyer elhelyezést. Egy vonat létszáma általában 80 fő. Ezek a vonatok főleg fektetést és bontást végeznek. Az előkészítő és utómunkákat a területileg illetékes pályafenntartási főnökségek végzik. A felújítási hitelkeretet, mint mondotta, náluk nem az építési főnökségek kapják, hanem a területileg illetékes pályafenntartási főnökség. Ebből következik, hogy ők is számolják le a munkákat. Az építési főnökségek az előkészítő és utómunkákat, valamint a hegesztéseket a területileg illetékes pályafenntartási főnökségnél, illetve vállalatnál rendelik meg.

1959 május 6-án Uvaliba utaztunk az állomási vágányhálózatban fekvő, ives nagysugaru kitérők biztosításának megtekintésére, valamint az állomás kijáratánál dolgozó ágyazat-fejrostáló gép munkájának tanulmányozására.

Uvali elágazó állomás, két fővonal találkozási helye. A vonatok tekintélyes része megállás nélkül halad át az állomáson, ezért vált szükségessé nagysugaru kitérők beépítése.

Az állomási vágányhálózatban 500, 800 és 1200 m sugaru kitérők fekszenek. Minden kitérő berendezésbe kapcsolt. Nehézségek aváltók állításával még a téli időszakban sem szoktak előfordulni, az állomási személyzet tájékoztatása szerint. Minden váltóhoz, tehát az angol váltókhoz is egységes teljesítményű motort használnak. A nagysugaru kitérők kétkampós zárral vannak biztosítva. A második kampószár a csucssin elejétől 7,30 cm-re van.

Az állomási kijáratnál dolgozott a nyíltvonalon egy ágyazat-fejrostáló gép. A gép vágányzár nélkül üzemelt és így napi teljesítménye csupán 70-90 sínfm volt. A gép kezeléséhez minimálisan 4 emberre van szükség. 3 gépkezelő, egy aggregátum kezelő. Az alkalmazott erőműgép teljesítménye 16 kilowatt volt. A fejrostáló energiaszükséglete 10-12 kw.

Tulajdonképpen 2 db gépet kellene egyszerre üzemeltetni ahhoz, hogy mindkét fejet egyszerre ki lehessen rostálni. Fenti munkahelyen azonban a bemutatás időpontjában csak egy gép dolgozott. A gép és az állomás forgalmi szolgálattelője között telefoni kapcsolat volt biztosítva. Ennek a munkahelynek a megtekintése után Liberec-be utaztunk a város és környékének megtekintésére. Az ut a Berounka és a Százava völgyén vezetett keresztül, amelyet munkaszünetes napokon a prágaiak többeszes tömegei keresnek fel. Az Uvali környékbéli erdők szintén igen népszerűek és sokezer dolgozónak nyújtanak pihenést.

Az ut Sztará-Boleszlav és Brandiszon keresztül vezet gyönyörű vidéken. A két város egybe épült és a Jizera folyó választja el egymástól. A Jizera a Jizerszki hegységből ered, amely hegység legmagasabb csúcsa a Jizerszká hora 1121 m.

A Jizera folyó mellett, Sztará-Boleszlav előtt van egy magaslaton a cseh Velence. Igen híres köszörűgyáráról, amely a világ minden részébe szállít különböző minőségű köszörűköveket. A svájci Matisa cég is ettől a gyártól szerzi be köszörűkő szükségletét.

Liberec 100.000 lakósu város, textiliparáról híres.

A Jizerszká horára kötélpálya vezet. A kötélpálya hossza mindössze 1200 m. A legnagyobb átfeszítés 460 m. A leküzdött magasság 480 m. Az összes kötél-

pályák közül a leggyorsabb, másodpercenkénti sebessége 5 m. 1933-ban épült, építési ideje 18 hónap volt. Kabinjai 30 fő befogadására képesek. A csucsról gyönyörű kilátás nyílik a hármashatárra /: lengyel, német, cseh:/. Gyönyörű kilátás nyílik ezen kívül Liberec városára és a csehszlovák Balatonra, a Máchai tavakra.

A Prágába való visszautazás során a tavak mellett vezetett utunk. Tulajdonképpen három mesterséges tóból áll a csehszlovák Balaton, amelyek nem összefüggők. IV. Károly 1366-ban létesítette. A tavakat az egyik környékbeli patak táplálja. A három tó 370 hektár nagyságu területen fekszik. A tavak mélysége 8-12 m között változik. A tavak partján fekszik Dokszi városa, a tavak partjáról Bezgyez várában gyönyörködhet a látogató.

Május 7-én Prágában a pályafenntartási szolgálat vezetőjével tárgyaltunk különböző kérdésekben, majd a déli órákban megtekintettük a csehszlovák vasutasok befejezés előtt álló új otthonát.

Az otthon központosan fekszik. Minden nagyobb prágai állomásról könnyen és aránylag rövid idő alatt elérhető. Nem teljesen új épületről van szó, hanem egy 1895-ben épült épület átépítéséről. Az épület 1956-ig művelődési célokat szolgált.

Az átépítés 14 millió Koronába került. Az otthon 3.000 ember befogadására lesz alkalmas. Az épület 3 emeletes.

A látogatás időpontjában az építkezés még teljes erővel folyt, teljesen kész részek még nem voltak, azonban a tervekből és a félig kész épületrészekből megállapítható volt, hogy a legmodernebb építészeti elveknek megfelelően épült.

Az építkezés megtekintése után a Gottwald mauzoleumot tekintettük meg. A mauzoleum előtt Zsiska szobra áll. A mauzoleum környéke nagyon szépen virágoztatva van és szinte minden részéről gyönyörű kilátás nyílik Prágára.

Délután a Prágától 40 km-re létesült Szlapi völgyzáró gátat tekintettük meg. A Moldova Prágától csak a Szlapi völgyzáró gátig hajózható. Bár Prága és a nagy völgyzáró gát között több kisebb völgyzáró gát van beépítve, azonban ezeken keresztül a hajók átzilipeléssel közlekedhetnek. A nagy gát építésénél foglalkoztatott dolgozók szálláshelyeit a munka befejezése után üdülőknek alakították át. A csehszlovák dolgozók ezrei pihennek ezekben az üdülőkben. Prága és a Szlapi völgyzáró gát között több magyar vizibusz bonyolítja le a személyforgalmat.

Május 8-án bucsut vettünk Prágától és este elutaztunk Pozsonyba. Május 9-én a Pozsonytól 60 km-re lévő egyik munkahelyet tekintettük meg. Malacki-Velké-Leváre között folyt 7,6 km hosszban egy felépítménycsere. A vonal kétvágányu, a munkaidő tartamára, 27 napra az egyik vágány le volt zárva, tehát 7,6 km vágány cseréjét 27 nap alatt kellett végrehajtani. A munkát végrehajtó létszám 120 fő volt, egy rostáló és egy aláverő géppel megerősítve. A munkaidő napi 10 óra volt, még vasárnapokon is. A munkahelyre 50 mm T rendszerű sinek érkeztek, ezeket 100 m hosszúra hegesztették össze. A 100 m-es sinekből kötőállomáson 100 m-es mezőket készítettek és gépesített fektetéssel végezték a felépítménycserét.

A telepállomáson a hegesztés ivfénnyel, a vonalon thermogénnel történt. A kötőállomás Malackin volt. A 100 m-es mezők szállítására 8 db nyomállványt

használtak. Elmondották a munkát vezető elvtársak, hogy hosszú kísérletezés után rájöttek arra, hogy több nyomállvánnyal ilyen hosszú mezőket kissugaru ívekben szállítani nem lehet. Elmondották, hogy először 20 db nyomállványon próbálták a 100 m-es mezőket kiszállítani a vonalra, azonban állandó nehézségek voltak. Hosszu kísérletezés után véglegesen arra az elhatározásra jutottak, hogy vasbetonaljas mezőknél 8 db, faaljas mezőknél 6 db nyomállvány alkalmazása lehetséges maximálisan.

Kiszállítás, illetve felrakás előtt a sínmezők egyik sinszálát lezorító csavarokat felengedték.

A fektető szerelvényen utaztunk ki a munkahelyre és így módunkban volt megállapítani azt, hogy a legkisebb sugaru kitérő ívekben is a 100 m-es mezők beilleszkednek.

A munka megtekintése után visszatértünk Pozsonyba, ahonnan a déli gyorsal visszautaztunk Magyarországra.

A látogatás az egyébként is szoros csehszlovák-magyar barátság további elmélyítését szolgálta.

A csehszlovák pályafenntartási szolgálat vezetőivel további tanulmányutak tartását határoztuk el, valamint a szocialista munkaverseny további kiszélesítése érdekében vándorzászló cserében állapodtunk meg.

Mindketten annak a reményünknek adtuk kifejezést, hogy az az ut, amelyen a két pályafenntartási szolgálat halad, feltétlenül a helyes ut és mindkét nép javát szolgálja.

Papp Károly.

Az építési és pályafenntartási dolgozók szociális helyzetéről.

Nehéz teljes tájékoztatást adni ezen cikk keretében arról, hogy az építési és pályafenntartási dolgozók szociális helyzete milyen fokon áll jelenleg. Mégis megpróbálom összegezni az olvasó számára azokat az eredményeket, melyeket a felszabadulás óta elértünk. Nem érdektelen azonban összehasonlítást tenni a felszabadulás előtti idők helyzetével ezen a téren is.

Mi volt akkor a helyzet? Tehetünk-e egyáltalán megállapítást az akkori idők fizikai dolgozóinak szociális helyzetéről. Igen, tehetünk. Kezdjük mindjárt a szálláskörülményeken, melyre minden embernek egyformán szüksége van. Hogyan voltak a múltban a munkásszállások /:laktanyák:/ felszerelve? Az emlékezet lapjait visszaforgatva választ kaphatunk. A felszabadulás előtt először is nem volt szociális norma, amely előírásokat tartalmazott volna arra, miként kell felszerelni a pályamunkások második otthonát. Ennek hiánya, vagyis az egységes rendelkezések mellőzése oda vezetett, hogy nem egy munkásszállás lakói súlyosan ki voltak téve a pályafelvigyázók, osztálymérnökök maguk szabta intézkedéseinek. Bizonyára akad olyan olvasó, aki emlékezik a leterített szalmára, a szobákban a fapriccsekre, melyeken ugyancsak szalma volt. A különféle kellemetlen bogarak, férgek sem voltak ritka vendégek a múlt munkásszállásain. A takarítás, a fűtés, a világítás, a tisztálkodás nehéz körülményei, a heti élelem helytelen tárolása, stb. körülmények keserítették, vagy nehezítették meg a dolgozók élet és munkakörülményeit a felszabadulást megelőző időkben. Itt lehet megemlíteni az építésen dolgozó pályamunkások vagonlakásait, a szabad tűznél főtt keserves vacsorát. Csak elvétve akadt hideg-meleg folyóvízzel ellátott munkásszállás. Üzemi étkezésről érdemben nem beszélhetünk a felszabadulás előtt a pályamunkások részéről, ugyanígy a kulturéletről sem.

A pályamunkások sorsát és életét nem irigyelhette más, csak a munkanélküli ember. Talán Veres Péter "Pályamunkások" című novellája érzékeli azt a sorsot és életet, melyben pályamunkásaink a múlt rendszerben részesültek. A leltűnt rendszerrel együtt azonban letűnt a pályamunkások régi sorsa, élete is.

Új fejezet nyílt a felszabadulás után az egész magyar munkásosztály életében. Ezen belül természetesen a mi pályafenntartási és építési munkáinkon dolgozó pályamunkásaink életében is. Más körülmények közé kerültek fokozatosan a pályamunkások. Ezt alátámasztják az alábbiakban leírtak is.

Mindenekelőtt társadalmi rendünk demokratizmusa ad lehetőséget szakszolgálatunk területén dolgozó pályamunkásaink munkakörülményeinek fokozatos javítására. E megállapítást igazolja a Munka Törvénykönyv VII., VIII., IX., X. fejezetében előírt törvényes rendelkezések is. Ezen rendelkezéseken kívül azonban nem érdektelen rámutatni arra, hogy gyakorlatilag mit tett a szakosztályvezetés, illetve az igazgatóságok II. osztályai, hogyan járultak hozzá a pályamunkások szociális helyzetének javításához.

Két mód van, melynek alkalmazása növeli a pályamunkások szociális életkörülményeit:

1.- A meglévő szociális létesítmények állandó, higiénikus karbantartása. Ideértve ezen szociális létesítmények felszereléseinek, berendezéseinek állandóan jó állapotban való tartását. Ez leginkább a fenntartási és építési szolgálaton múlik.

2.- Új szociális létesítmények építése, vagy a meglévők felújítása, esetleg bővítése a modern igények figyelembevételével. Beleértve a berendezések, felszerelések korszerűsítését, modernizálását is. E pontnál említett helyeken inkább csak a szakosztályvezetés és az igazgatóság II.osztályvezetés tehet valamit.

Az első pontban foglaltak kevesebb pénzügyi fedezettel, nagyobb egyszerűséggel valósíthatók meg. Mire kell itt gondolni és mi a feladata a végrehajtó szerveinknek, a pályamestereknek, az építésvezetőknek és az irányítást végző műszaki közegeknek, pályafenntartási és építési főnököknek. Annak ellenére, hogy sem új dolgot, sem bölcs megállapítást nem teszek, mégis a következőket kell ajánlani:

A fent említett beosztású elvtársak a következő időben a munkásszállások, öltözők-mosdók, lakókocsik, kulturtermek, melegedők tisztaságára, otthonosabbá tételére nagyobb gondot fordítsanak. Legyenek tiszták a falak, az ablakok, az ajtók, asztalok, padozat, stb. A munkásszálláson legyen néhány cserép virág, esetleg virágágy, diszcserje a szállás előtt padokkal. Legyen a szobákban rádió, szervezzék meg a sajtó rendszeres olvasását. Szórakoztató társasjátékokat, sakk, dominó, stb. szerezzenek be. Ahol persze kulturterem van, ott könnyebb a helyzete a pályamunkásoknak. A fentiekén túl, hogy művelt munkásokká váljanak a pályamunkásaink, megtérül a fegyelem megszilárdulásában, a jobb munkában, melyhez hozzájárul a dolgozók részéről vezetőjük iránti megbecsülés és irántuk való tisztelet is.

A fentemlített kérdésekkel való foglalkozás és törődés a jó következményeken túl a párt művelődéspolitikájának és a munkásosztály helyzetének megjavítását szolgálja. Ezért kell tehát az említett néhány gondolaton túl további eredményekre törekedni.

A második pontban említett módozat már komolyabb pénzügyi ráfordítást és megfontolt tervszerűséget kíván. Itt kell megjegyezni, hogy a szociális helyzeten való állandó és egyenletes javítás a szakosztály intézkedésein túl az igazgatóság II.osztály és a pályafenntartási és építési szolgálat leleményességén, ötletességén és akarásain is múlik, mint irányító szerveken. A gondos és körültekintő felmérés mellett mindig a legdöntőbb helyeken kell szociális beruházásokat eszközölni, vagy egyéb szociális célt szolgáló intézkedést megvalósítani.

Arról, hogy legfelső szinten milyen törekvések vannak a pályamunkások szociális körülményeinek javítására, arra a következő adatokat sorolhatjuk fel az olvasó számára. Előre kell bocsátani azt a megjegyzést, hogy nem pontosak mindenben az összegszerűségek. Vegyük például a munkásszállásokat. Négy igazgatóság területén 142 munkásszállás van üzemeltetve. Ezek közül a legkisebb munkásszállás 6 főt, míg a legnagyobb 120 főt is be tud fogadni, sőt egyes helyeken 160-180 férőhelyig is vannak lehetőségek. Ide lehet sorolni az építési, valamint a mozgó pályafenntartási dolgozók részére készült közel 200 modern lakókocsit, ami 2 év alatt 12 millió forintba került szakszolgálatunknak. Ezek a számok a következő években tovább fognak növekedni mindaddig, míg be nem fejeződik a számítás-

ba vett dolgozók ilyen kocsikkal való ellátása. S talán nem lenne érdektelen ha megemlítenénk, hogy ezek a kocsik villanyvilágítással, a legújabbak gőzfűtéssel, béleelve - tehát hőszigeteléssel - lettek elkészítve. Ezeket fogja kiegészíteni a kulturkocsi televíziós műsorvevő készülékkel ellátva és az irodakocsik.

A fizikai dolgozók szociális igényeinek az érdekében a felszabadulás óta 133 öltöző-mosdó, 155 munkásmelegedő, 50 szolgálati helyen kulturterem, 57 szolgálati helyen üzemi konyha áll rendelkezésükre. Természetesen a felsorolt létesítmények döntő mértékben el vannak látva a szükséges berendezésekkel, felszerelésekkel. Ahol pedig vannak hiányok, azt minél előbb pótolni kell.

Csak 1953-tól 1958 évig 10 munkásszállás épült mintegy 500 férőhellyel. Ezekre a létesítményekre már alkalmazták az egységes szociális normát a tervezés és kivitelezés során. Hasonló módon lehet említést tenni az öltöző-mosdó, munkásmelegedőkről is. A második 5 éves terv során további nagy lépést fogunk tenni az igények kielégítése felé.

A fent leírtakat talán még a következő adatokkal lehet kiegészíteni. Az elmúlt 6 év során a meglévő szalmazsákos ágyakat a munkásszállásokon matracal igyekeztünk kicserélni. A deszkabetétes vaságyak nagyrészt sikerült sodronybetétes vaságyra kicserélni. Öltöző és élelmiszer szekrényeket, asztalokat, székeket, rádiót, televíziót, hengererősítőket sikerült dolgozó pályamunkásaink számára beszerezni. Néhány szám talán elég ezekhez bizonyítékul, amit 6 év alatt elértünk. Így például matracból 7250 készletet, új vaságyakból 1450 db., 3 ajtós öltözőszekrényből 1800 db-ot, ami 5400 dolgozó számára lett beszerezve. Ide lehet még a 465 asztalt, 2580 széket, az 5 televíziót, a 26 műsorvevő rádiót és 97 hangerősítőt is sorolni, ami jelentős mennyiség. Ezekre a felszerelésekre és berendezésekre közel 6 millió forintot fordított a vezetés.

A fenti adatok és felsorolások mellett a kulturáltabb utazás, az orvosi rendelők, a melegítő italok, a védőruhák teszik dolgozóink életkörülményeit a munkahelyen szebbé, könnyebbé, emberibbé. Ezekre is igen sokat fordított a vezetés az utóbbi 2 év alatt. Persze a felsorolások mellett szépités nélkül is nagyobbak az eredmények. Akadnak azonban hibák is a dolgozók nem kis bosszantására. Erre már utaltam, amikor a higiénikus, tiszta, szépen karbantartott munkásszállásokat, öltözőket-mosdókat, lakókocsikat említettem. Hasonló problémák a raháznál is előfordulnak. Ezek a hibák azonban mindinkább kisebbek és kevesebbek kell, hogy legyenek a jövőben. Ezek megszüntetése tehát a soronlévő feladata mindazoknak, akik érintve vannak abban, hogy dolgozó pályamunkásaink szociális helyzete javuljon. Ilyen elvtársak vannak, akik e kérdéssel foglalkoznak a pályamestertől kezdve a közbeeső szerveken át egészen a Vasuti Főosztályig.

Befejezésül úgy gondolom nagyjából sikerült érzékelni azt a tevékenységet, melyet elvégeztünk, vagy el kell végzenünk a mindennapi élet munkahőseinek, a szociális helyzetük javításáért. Megérdemlik ők, hiszen a szocializmus építésén fáradoznak esőben, sárban, hóban, fagyban, tűző napsütésben. Az ő munkájuk miértünk is van, a mi munkánk is lehet ezután jobban őértük. Megérdemlik ők a pályaeépítésen és fenntartáson dolgozó munkások.

A pályafenntartási és építési szakszolgálat gépesítésének egyes kérdései.

Senki sem vonja kétségbe, hogy az építési és pályafenntartási szolgálatot gépesíteni kell, közismertek az előnyök és az okok, amelyek a megvalósítást központi feladattá teszik. Ismert tény, hogy a gépesítés technológiailag jobb minőséget, nagyobb teljesítményt jelent, mentesíti a dolgozókat a legnehezebb fizikai munkától és munkaerőgazdálkodási szempontokból is elsőrendű szükségesség.

Korántsem ilyen egyértelműek és világosak azonban az elérendő célhoz vezető utak és módok. Tulzás nélkül állithatjuk, hogy ahány emberrel vitattuk meg ezt a témát, annyiféle véleménnyel találkoztunk. Éppen ezért fordulunk a szakszolgálat dolgozóihoz vitaindító cikkünkkel-azzal a kéréssel, hogy tapasztalataikat és elképzeléseiket közöljék. Szeretnénk a beérkezendő hozzászólásokat részben a folyóiratban közzétenni, másrészt pedig a szakosztály gépesítési irányvonalának kidolgozásánál felhasználni.

A fenntartási munkák gépesítési szempontból az alábbi három csoportba sorolhatók:

- a.- szalagszerű fenntartás
- b.- szakaszos javítás
- c.- főjavítás.

A gépesítés kialakításánál a fenti megoszlásból és az ezeken belül elvégzendő munkafolyamatokból kiindulva kell meghatároznunk a fenntartási szolgálat gépesítésének szervezeti felépítését, a szakaszos és főjavítást végző fenntartási egységek szervezetét, mennyiségét, munkagépeinek választékát és számát.

A gazdaságos gépesítés alapvető feltétele az, hogy a munkagépek kihasználtsága biztosított legyen. A pályamesteri szakaszok munkaszükséglete azonban oly kevés, hogy folyamatos munkavégzésre még a legkisebb gépegységek alkalmazása esetében sincs lehetőség.

Egy készlet aláverőgép /: 2 db. kis Matisa, vagy 4 db. vibrátor:/ napi teljesítménye 300 alj aláverése. Évi 175 munkanapot figyelembe véve tehát kereken 50.000 alj a teljesítés, ami pedig messze felette van egy pályamesteri szakasz 20-25.000 db-ra tehető talpfa állagának. Tekintettel arra, hogy aláverésre átlagosan 3 évenként kerül sor, egy-egy aláverő készlet kb. 150.000 aljnak - mintegy 100 vágánykilométernek - folyamatos aláverését biztosítja. Ezek szerint tehát még a legkisebb gépesített egység is 4-5 pályamesteri szakasz szalagszerű fenntartására elegendő, azért az egységes mozgó alakulatként kell megszervezni.

A legkisebb gépesített egységnél azonban a produktív és in produktív költségek aránya igen kedvezőtlen. A teljesítmény megfelelő növelésével nemcsak az in produktív költségek csökkenthetők arányosan, de a dolgozó gépek és a tartalék gépek aránya is javítható. Végeredményben tehát a szalagszerű fenntartást és a szakaszos javítást végző mozgó alakulatok felépítése, létszáma és gépszükséglete csaknem teljesen azonos.

Igen sok szempontot kell figyelembe venni a közép- és főjavítási munkákat végző egységek szervezeti felépítése és gépi felszerelésének meghatározásánál. Elképzelésünk szerint az e célt szolgáló alakulatokat mozgó pályamesteri sza-

kaszokként kell megszervezni, melyek gépei - műszaki szempontok miatt - a gép-állomások állagában vannak, a teljes kiszolgáló személyzet pedig a pályafenntartási főnökségek állományában.

További kérdés az alakulatok számának és gépi felszerelésének megállapítása. A fenntartási feladat ismert: a felújítási munka elvégzésétől számított ötödik, tizedik, huszadik és huszonötödik évben szakaszos javítást, a tizenötödik évben pedig főjavítást kell végezni, 30 év elteltével pedig felújítunk. Mint előzőkben említettük, a szalagszerű fenntartást, valamint a szakaszos javítást végző mozgók gépszükséglete azonos, tehát ezen munkákat célszerűen ugyanaz a szervezet végezheti. Az elvégzendő munkamennyiségből és a teljesítményekből kiindulva úgy véljük, hogy pályafenntartási főnökségenként egy-egy mozgó alakulat szükséges a tervszerű felépítményi karbantartás elvégzésére, - természetesen a főjavítási munkáktól eltekintve. A főjavítási munkákat igazgatóságokként megszervezendő egy-egy mozgó látná el.

Egyesek véleménye szerint vonalaink állapota és azokon a forgalom megosz-
lása jelenleg olyan, hogy elsősorban ezen tények alapján kell kijelölni a fő-
javítást igénylő vonalszakaszokat, és azokon a munkákat a kis- és középjavítá-
sok gépesítésének terhére is előre kell hozni. Az ilyen vonalakon - ahol je-
lenleg a legszükségesebb fenntartás is csak a normáknak többszörös ráfordításá-
val végezhető el, - a nagyjavítások után műszaki előnyök mellett gazdasági
előnyként a fenntartási létszám radikális csökkentésének lehetősége jelentkez-
nék. Ezen elképzelés - a fenntartás műszaki szempontjain és a felépítmény a-
nyagellátási lehetőségein túl - gépesítési szempontból sem járható, mert a
szükséges nagy munkagépeket biztosítani nem lehet.

Eltérőek a vélemények a mozgó alakulatok gépszükségletével kapcsolatban.
Sokan előtérbe helyezik az építésnél használt nagy munkagépeket, a fenntartási
célra konstruált kisgépekkel szemben. A főjavítási munkákat végző mozgó sze-
relvények leglényegesebb gépegységének a kavicságyrostálót említik, hivatkozván
arra, hogy a legsürgősebb feladat az erősen elsárosodott ágyazatok megtisztí-
tása. További érv, hogy az e célt szolgáló mozgó alakulat teljesítményét első-
sorban a rostálás üteme szabja meg, erre a nehéz fizikai munkára megfelelő
létszámú dolgozó - éppen a munkaerőgazdálkodás szempontjából legkritikusabb
helyeken - nagyon nehéz összetoborozni.

Az aláverés a másik legfontosabb gépesítendő munkafolyamat, melyre jelen-
leg háromféle géptípus /:nagy aláverőgép, kis aláverőgép és vibrátoros aláve-
rő:/ áll rendelkezésre. A főjavítást végző mozgóknál, de sokan még a szakaszos
javításnál is nagy aláverőgép alkalmazása mellett vannak. Mivel pedig a rostá-
lógép alkalmazása mindenképpen vágányzarat igényel, a főjavításoknál komolyabb
ellenérvet a nagy aláverő ellen felhozni nem lehet. Nem ez a helyzet a szaka-
szos javítás esetében, amikor is a kis aláverőgépek vágányzár igénybevétele
nélkül dolgozhatnak, bár a nagy Matisa aláverőgép is kitehető a vágányból, leg-
feljebb mintegy 2-3 perccel tovább tart ez a művelet. A Matisa rendszerű kis-
gépeknél ez az előny csak bizonyos vonatszámig /:12-14 vonat:/ van meg, mert
gyakorlatilag a forgalom miatti munkakiesések nagyobb vonatszám esetén a gép-
típus gazdaságos működését lehetetlenítik. A vibrátoros rendszerű kis aláverők-
nél ez a nehézség nem áll fenn. A vélemények szerint műszakilag legjobban a

nagy aláverőgép dolgozik, részben azért, mert a kezelőszemélyzet fizikai igénybevétele egy-egy aláverés időtartamával szorosabb összefüggésben nem áll.

A fent vázolt elgondolás szerint tehát a főjavítást végző mozgókat nagy aláverőkkel kellene ellátni, míg a kisjavításnál a forgalom sűrűségétől függően a kis aláverőgépek, illetve a vibrátorok kerülnének alkalmazásra, de meg kell vizsgálni a nagy Matisa alkalmazásának lehetőségét is.

Főjavítást végző mozgók gépegységei vázlatosan: 1 db rostálógép, 1 db aláverőgép, 2 db sincsavarozó, 2 db talpfafuró, 1 db sinfűrész, 1 db sinfuró, 1 készlet tvg., 2 készlet rádió adó-vevő, 1 db sintoló, 1 db sinvéghajlító, 1 db vágányszabályozó, 1 db aggregátor, valamint az iroda, a dolgozók, a műhely elhelyezésére szolgáló különböző rendeltetésű 15-18 db vasuti kocsiból áll.

A szakaszos javítást és szalagszerű fenntartást végző mozgóknál a rostálógép és a nagy aláverőgép helyett 1 db ágyazatfej rostálógép, valamint esetenként 40 db vibrátoros aláverő, illetve 8-10 db Matisa rendszerű kis aláverő szükséges az előbb felsorolt kiegészítő géppark mellett.

A mozgó létszámszükséglete mindkét típusnál 6 fő alkalmazotti, 2 fő kiegészítő és 100-120 fő munkás.

A szakaszos javítást végző mozgók számának megállapításánál célszerű a nagyjavítást végző mozgók számából kiindulni. Nevezetesen mivel minden nagyjavításra 4 középjavítás számítandó - egyforma teljesítményt feltételezve - a középjavításos mozgók száma a nagyjavításos mozgóknak négyszerese.

Fentiekben műszaki megfontolások alapján - a szükségletekre felépítve - az elérendő célt igyekeztünk konkrétizálni, melyet azonban a gyakorlati anyagi lehetőségekkel összhangba kell hoznunk. Itt mindjárt le kell szögeznünk, hogy a főjavításos mozgókhoz nagy munkagépek biztosítására néhány éven belül gyakorlatilag lehetőség nem lesz. Így tehát a szakaszos javítást végző mozgók felállítása kell, hogy a közeljövő célkitűzése legyen.

Ismert tény, hogy a szakszolgálat egyik fontos célkitűzése a pályafenntartási gépek gyártásának megszervezése. Ehhez komoly megalapozottsággal kell megállapítanunk - legalább 5 éves távlatban - a szükségleteket és megteremtünk a folyamatos gyártás lehetőségeit.

Cikkünkben néhány gondolatot vetettünk fel a fenntartás gépesítésével kapcsolatban, nem érintve az építési gépszükségeket. Ez utóbbi sokkal egyértelműbben határozható meg és nem kívántunk egyszerre túl sok témát fejtegetni. Szeretnénk, ha a hozzászólásokból a gépesítési feladatok meghatározásához minél nagyobb segítséget kapnánk úgy a pályafenntartás, mint az építés - különösen a magas- és hidépitést - illetően.

Bertók Károly
Véssey Ferenc.

Az igazgatósági sinhegesztő szakaszokkal kapcsolatos terveink.

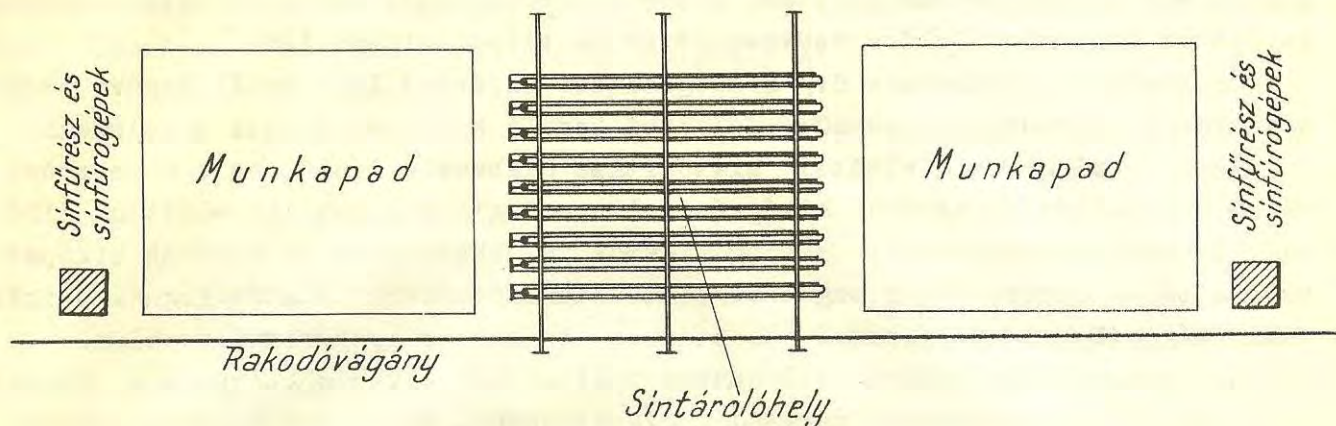
Minden egyes sinhegesztéssel egy illesztést szüntetünk meg, s mivel a sínillesztések pályafenntartási, vontatási, stb. következményei közismertek, nyilvánvalóan észszerű a törekvés, hogy minél több sinhegesztést végezzünk. A házagnélküli vasuti pályák és az összehegesztett kitérők tapasztalatai, rendkívüli gazdasági előnyök parancsolólag követelik az ilyen pályák és kitérők minél gyorsabb mértékű szaporodását. Ezekon kívül is igen sok sinhegesztési feladat áll előttünk. Az átmeneti sinek készítése mellett az állomási vágányokban, ipar- és vontató vágányainkban, valamint a keskeny nyomközű pályáinkban még rengeteg rövid 12-16, sőt 8-9 m hosszúságú sín fekszik. Hosszu esztendők rendszeres munkájával el kell érni, hogy ezek eltűnjenek és legalább 24 m legyen a "rövid" sinek legkisebb hossza.

Bár elsősorban a villamos ellenállású sinhegesztést kell alkalmaznunk, és a gyöngyösi hegesztőtelepen az évi 30.000 db sinhegesztés különösebb nehézség nélkül el is érhető, feltétlenül szaporítani kell az igazgatósági sinhegesztő szakaszok által végzendő alumínóthermikus sinhegesztések számát is. A szegedi igazgatóság városföldi sinhegesztő csapata a folyó év augusztusában több mint 600 hegesztést végzett és ilyen teljesítményt a többi igazgatóság építési és pályafenntartási szolgálata már az idén is elérhetne, /:ha a fennálló szervezési és egyéb hiányosságokat megszüntetnék:/ mégis foglalkozni kell a sinhegesztő telepek fejlesztésével. Terveink szerint a havi maximális 750 sinhegesztést az igazgatósági sinhegesztő telepeken - adott esetben - el kell érni, de az átlagos havi 600 sinhegesztést már 1960 január 1-től minden sinhegesztő szakasztól megkivánjuk.

A havi 600 sinhegesztés megköveteli a hegesztőtelepek előírásszerű kialakítását, a szükséges eszközök és szerszámok biztosítását, valamint a hegesztő szakemberek terén mutatkozó hiányok felszámolását.

A meglévő sinhegesztő telepeken a munkapadok elhelyezése csaknem mindenütt nem megfelelő. Elsősorban a kiszolgáló vágánnyal párhuzamos munkapadok kialakítására kell törekedni. Így az ismeretes állódaruk felhasználásával a sinek fel- és lerakása könnyen megoldható. Szakítani kell a csaknem terepszintben lévő, alacsony hegesztőpadokkal. A 70-80 cm magasságú padokon sokkal könnyebb a munka és itt minőségileg is jobb hegesztéseket lehet végezni. Természetesen a sinfűrész és sinfűrőgépeknek is ilyen magasságú alapzatokat kell készíteni, még pedig lehetőleg állandó kivitelben, falazott, fedett kis épületekben. Helyes elrendezés esetén a sinfűrészek és a sinfűrők a hegesztő munkapad egyik végén vannak elhelyezve és ezekhez a sinek hosszirányú mozgatása legkönnyebben beépített görgőkkel történhet.

Említettük, hogy a sinhegesztő telepre érkező és onnan elszállítandó sinek le- és felrakását állódarukkal a legcélszerűbb végezni. Az állódaruk alkalmazása a kiszolgáló vágány melletti u.n. hosszanti /:fekvő:/ hegesztőpadokat követel meg.



A MÁV Felépitményi Vasanyagjavító Ü.V. rákosi telepén a sinhegesztés be-
szüntetésével felszabaduló darukat az igazgatósági sinhegesztő telepek fogják
megkapni, de ezeken kívül is készülnek a sinhegesztő telepek részére állódaruk.

Kivánatosnak, sőt szükségesnek látszik a szegedi igazgatóság városföldi
sinhegesztő szakaszán jól bevált, mozgatható tető alkalmazása a többi sinhegesztő
szakasznál is. Azonkívül, hogy a dolgozókat a tűző naptól és esőtől megvédi,
a sinhegesztések minőségi javulásának is elősegítője a sineken, kerekeken mozgó
tető.

A legsürgősebben el kell látni a sinhegesztő telepeket, ahol ez még nem
történt meg, ipari árammal. A jövőben ugyanis a sinhegesztés mellékmunkáit
/:sinfűrészelés, sínfurás, köszörülés, stb.:/ villamos meghajtású gépekkel fog-
juk végezni. Ilyen gépeknek a készítése és elosztása már megkezdődött.

Mindaddig, amíg a magyar ipar megfelelő minőségű sinhegesztő anyagot nem
tud gyártani, import utján vagyunk kénytelenek ezeket biztosítani. A jövő év-
től kezdve a vonali sinhegesztési munkákat kizárólag a gyorsinhegesztési eljá-
rással fogjuk végezni. Az eddig használt egységes anyagu /:kaolin:/ formák he-
lyett olyan ugyancsak előregyártott formákat fogunk használni, amelyeknél a
sinféjhez és a sintalphez kerülő formarész kaolinból, míg a singerinchez jutó
rész más anyagból, u.n. thermorból készül. Thermor egy feketeszínű anyag, amely-
nek legjellemzőbb tulajdonsága, hogy a hó és gázáteresztő képessége lényegesen
nagyobb a kaolinnál. Ilyen vegyes anyagu formák felhasználásával elérhető, hogy
a különböző vastagságu sinprofil egyenletesen melegszik fel, illetve hül le,
így a keresztirányu repedések, amelyek főként a használt és furtvégű sineknél
könnyen előállhatnak, kiküszöbölődnek.

Az igazgatósági sinhegesztő csapatok munkáján nagymértékben könnyíteni fog
az a rendelkezés, hogy jövő évtől kezdve a gyorsinhegesztés formáit és öntő-
csészéit a MÁV Épületelemgyártó Főnökség fogja készíteni és megküldeni.

Kizárólag az oxigénellátottság nehézségei miatt a hegesztőtelepi sinhegesztéseket még jövőre is thermogénnel fogjuk készíteni. Itt az előmelegítési idő csökkentése érdekében sűrített levegő felhasználására kell törekedni. Ezen a téren a szegedi igazgatóság sinhegesztői járnak élen. Példamutató öntevékenységgel egy kis villamosmeghajtású kompresszor segítségével előállított sűrített levegővel több mint felére csökkentették az előmelegítési időt.

A kombinált /:thermoxid:/ sinhegesztési eljárást 1960 évtől kezdve csak a kisvasuti /:keskeny nyomközű:/ pályákba kerülő sineknél fogjuk alkalmazni.

Minden tárgyi előfeltétel biztosítása hiábavaló lenne, ha a hegesztést végző szakembereink további kiképzésével nem foglalkoznánk. Az előttünk álló nagy feladatok megkövetelik a sinhegesztők továbbképzését és újabbak kiképzését. A télen mindkét célra megszervezett, tanfolyamszerű oktatás fogunk beindítani, mégpedig az eddigiekkel ellentétben elsősorban gyakorlati vonalon.

Az igazgatósági sinhegesztő csapatok létszámát olyan mértékre kell felemelni, hogy a hegesztőtelepen végzendő hegesztésekkel egyidőben a vonali sinhegesztésekhez szükséges létszám is kiállítható legyen.

A sinhegesztésekkel kapcsolatban valamennyi érdekelt pályafenntartási és építési szakembernek, elsősorban az irányító és ellenőrző munkakörben tevékenkedőknek is el kell sajátítani a sinhegesztéssel kapcsolatos ismereteket. Sajnálatos, hogy ezen a téren még nagy a lemaradás.

Reméljük, hogy a fentebb közölt intézkedésekkel a sinhegesztések számának a szaporítását és ezenkívül a minőségi munka megjavítását is elérjük.

Unyi Béla.

- . -

Vasutas építészek találkozója.

1959 augusztus 31 és szeptember 1-én az Építési és pályafenntartási szakosztály, valamint a Közlekedési és Közlekedésépítéstudományi Egyesület rendezésében a Vasuti Főosztály kulturtermében kétnapos építésztalálkozó volt.

Ez az összejövetel volt az első nagyobb szabású megmozdulás, amely az Államvasutaknál alkalmazott építészeket az egész ország területéről megbeszélésre hívta össze.

A találkozó szükségességét két dolog indokolta:

- a.- tájékoztatás az építészek számára az építőipar általános helyzete nemcsak hazai, hanem világviszonylatban való megismerése szempontjából is;
- b.- az általános helyzeten belül ismertetni kívántuk - szakszolgálatunk minden működési szintjén /:főnökség, igazgatóság, minisztérium:/ - azokat a témákat, amelyek a vasutüzem jelenlegi fejlődési fokának megfelelő magasépítési kérdéseket vetik fel.

Az első, általános témakörben két előadás hangzott el. Kiss István elvtárs "Az építőipar fejlődésének hazai és külföldi vonatkozásai", Szönyi László elv-

társ pedig "Az előregyártás, előrefeszítés" címmel tartott előadást.

Kiss István elvtárs a gépesítés külföldi, hazai és ezen belül MÁV vonatkozása kérdései mellett a világ cementiparának helyzetéről, a falazóanyagok gyártásának és fejlődésének körülményeiről szolgáltatott értékes adatokat.

Szónyi elvtárs az építőipar általános helyzetét az előgyártás, vasbeton termékek tekintetében vette vizsgálat alá. Beszért a statikai számítások körébe tartozó egy-két elméleti kérdésről is.

A második, speciális vasuti vonatkozású témakörben a vasuti épületek tervezését két előadás érintette. Harmati Sándor elvtárs a VASUTTERV gépészeti szakosztályvezetője "Mit kíván az építésztől a dieselesítendő vontatási telep technológusa" címmel tartott előadást. Az üzemtechnológus, vagyis a tervező építészen kívülálló szakértő szemével ismertette a dieseltelep üzemét és azokat a kívánalmakat, amelyeket méretek, szerkezetek, anyagok tekintetében a tervezés során az építésznek figyelembe kell venni.

A másik előadás a tervezés szempontjából legbonyolultabb épülettípussal, a felvételi épületekkel foglalkozott. Simoncsics József elvtárs előadása során Mtért a felvételi épület és a város, valamint a környező tér összefüggéseire, majd a belső terek korszerű megoldásáról volt szó. Az előadáshoz dr. Ujvári Béla, az Iparművészeti Főiskola tanára, a művész szemszögéből szólt hozzá. Élvezetes előadásában a terek és épületek, valamint a bennük, illetve a rajtuk elhelyezett képzőművészeti alkotások elvi kapcsolatát ismertette.

A vasuti magasépítés kivitelezési kérdéseivel kapcsolatban szintén két értekezést hallottunk. Az egyikben Tamási Rezső elvtárs "Az önkezelési magasépítési munkák jelentőségéről és céljairól" beszért, számadatokkal támasztva alá azt a hatalmas munkamennyiséget, amelyet beruházási, de különösen felújítási és fenntartási vonalon önkezelésben hajtunk végre.

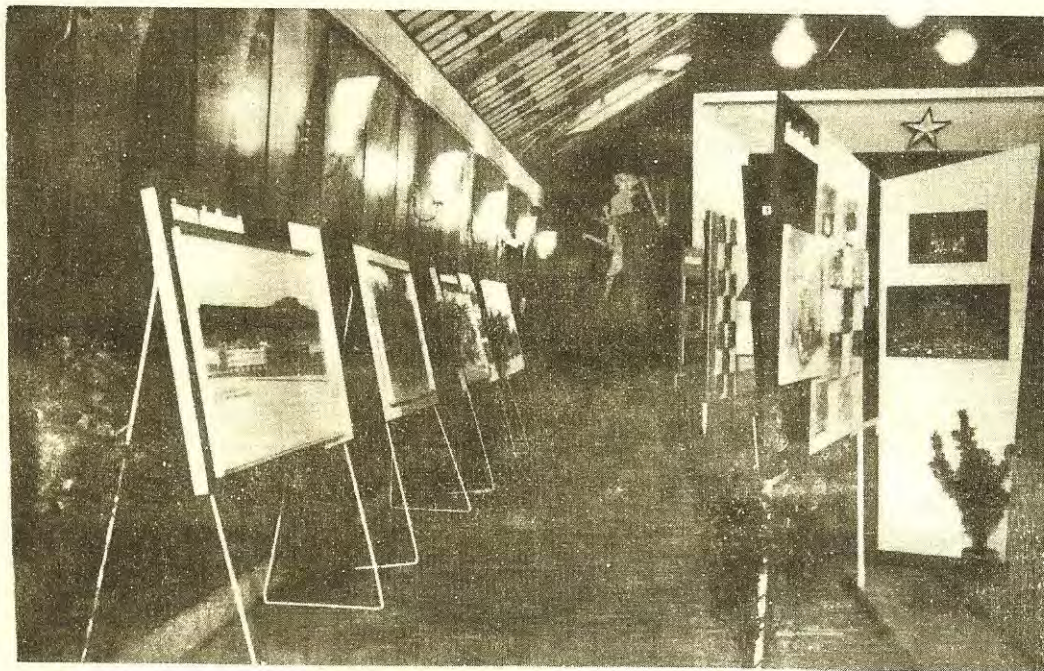
Pödör Sándor elvtárs "A vasuti épületek kivitelezésének egyes kérdései" címmel a Budapesti Magasépítési Főnökség munkáltatásának néhány tapasztalatát elemezte. Szó volt az elszórt kis volumenű munkák, valamint a szűk munkahely és az üzem alatti munkáltatás nehézségeiről, miután az ilyen természetű munkák a vasuti magasépítésre rendkívül jellemzőek.

Fedák Dezső elvtárs "Az Államvasutak vizgazdálkodását" ismertette. A méreteiben és jelentőségében hatalmas terület jelenlegi helyzetével, a dieselesítéssel kapcsolatos változásokról és azokról az új eljárásokról beszért, amellyel meglévő hálózatunk élettartamát lehet fokozni /:korrozio védelem:/.

A sorozatot Mangel János elvtárs vetített képekkel illusztrált előadása zárta be. Az elmúlt századból származó indóházaktól egészen napjaink legújabb vasuti épületéig történeti áttekintést kaptunk - világviszonylatban - a vasuti épületek fejlődéséről.

Az összejevétel első napjának délutánján "Magasépítés az Államvasutaknál" címmel dokumentációs kiállítást látogathattak meg a résztvevők. A kiállítást Rödönyi Károly elvtárs, a MÁV vezérigazgatóhelyettese nyitotta meg. A kiállítás képekben, rajzokban és modellekkel illusztrálta a MÁV magasépítési tevékenységének néhány fontosabb - az utóbbi években a Vasuterv és Uvaterv által tervezett munkáját. Szemelvényként néhány nagyobb objektum anyagát mutattuk be abból a több mint egymillió légmétert kitevő épületmennyiségből,

amelyet a felszabadulás óta építettünk. A hatvani, győri, debreceni pályaudvarok mellett az Északi, Landler és Dunakeszi Járóműjavító Ü.V.-ok hatalmas építkezési programja tárult a néző elé. A kiállítással kapcsolatos sajtófogadáson szerzett jó benyomásokról a napilapok is beszámoltak.



A kiállítás egy részlete.

A második nap délutánján épületlátogatás keretében a találkozó résztvevői a Keleti pályaudvar felújítási munkáit tekintették meg. A mintegy 25 millió forintos felújítás, amely Budapest egyik legnagyobb épületét varázsolja újjá, jelenleg legnagyobb önkezelési munkánk. A résztvevők érdeklődéssel hallgatták Juhász József elvtárs idevonatkozó ismertetését, amely nemcsak a felújítás menetéről, a korszerűsítés elveiről tájékoztatta az érdeklődőket, hanem a 75 éves Keleti pályaudvarról rövid történelmi áttekintést is adott.

A kétnapos értekezlet a résztvevő mintegy 120-150 főnyi hallgatóságnak - a szakma bármely területén is legyenek foglalkoztatva - bőven adott tájékoztatást és feladatot.

Az értekezlet tulajdonképpeni célja az általános ismertetés mellett egy sor megoldásra váró kérdés felvetése volt. A továbbiakban azt reméljük, hogy az előadásokon elhangzott javaslatok alapján - nagyrészt a Közlekedés és Közlekedésépítéstudományi Egyesület keretében - munkabizottságokat hozunk létre. Ezek a munkabizottságok kidolgozzák és megoldják az Egyesületben nemrég megalakult "Építész szakcsoport" tevékenységi körébe tartozó feladatokat és ezen keresztül az Államvasutakat jól funkcionáló, gazdaságosan és szépen megépített épületekkel gazdagítják.

Vasúti teknőhidak falazatai.

A vasúti hidépitésekben igen gyakoriak és kedveltek az u.n. teknőhidak, melyek áthidaló szerkezeteit lapunk előző számaiban már ismertettük. Az áthidaló szerkezetek után most ezen hidak falazataival kívánunk röviden foglalkozni.

A teknőhidak falazatai már sokkal kisebb változatosságot mutatnak, mint az áthidaló szerkezetek. Az első teknőhidak, illetve teknő áthidaló szerkezetek átépítendő vashidak meglévő falazataira készültek. Ezek a falak eredetileg az 1901 évi "Vashidak falazatai" című szabványterv szerint épültek. Az ezután épített teljesen új teknőhidak falazatait is - nem lévén külön teknőhid falazati szabványterv, - általában a fentebb említett szabványterv szerint tervezték és építették. Ez a szabványterv az alap felső éltől a teknőlemez aljáig mért "h" magasság függvényében adta meg a fal vastagsági méreteit.

Ezen szabványterv szerint 1947 évig készültek a teknőhidak falazatai. A felszabadulás után nagyszámban vált szükségessé a teknőhidak építése és ezért a MÁV Hidosztálya 1947 évben kiadta a teknőhidak falazati munkatervét, mely csupán az ellenfallal egybeépített párhuzamos szárnyfalakkal és egyetlen közös alaptessel bíró hidfőtípusnak a tervezéséhez szükséges főbb méreteit foglalja össze, hasonlóan az 1901 évi vashidak falazati tervéhez. Ezek a falak a gyakorlati követelményeknek megfeleltek, azokkal szemben különösebb észrevétel nem merült fel. A hidfő "A" ideális terhelésre felelt meg.

Az 1947 évi mintaterv idővel mégis átdolgozásra, kiegészítésre szorult. Indokolttá tette az átdolgozást az, hogy időközben megjelent az új Vasúti Hidszabályzat, mely az eddigiektől eltérő előírásokat tartalmazott, valamint az, hogy az ilyen jellegű hidak eddigi számításaival szemben újabb elméletek nyertek kidolgozást. A teknőhidak falazatai ugyanis, az áthidaló szerkezetek révén egymáshoz ki vannak támasztva. Ennek a támaszerőnek a figyelembevétele a fal méreteit bizonyos esetekben jelentősebb mértékben befolyásolhatja.

Ki kellett egészíteni továbbá a mintatervet a merőleges szárnyfalú töltéslezárással is.

A hidfőnek végleges kiépítésében kettős feladata van:

- 1.- Az áthidaló szerkezet alátámasztására szolgál és így az áthidalandó szerkezetre jutó terhet adja át az altalajnak.
- 2.- Az áthidalandó akadály miatt megszakadó vasúti alépitmény - töltés - megtámasztására szolgál.

A kettős feladatnak megfelelően a hidfő is két részből áll, éspedig:

- a.- az ellenfalból, amely a teknőlemezt támasztja alá és
- b.- a töltéslezárás módjától függően a párhuzamos, illetve merőleges /:vagy ferde:/ szárnyfalból.

Az első esetben az ellenfal a párhuzamos szárnyfallyal egybe van építve és szorosan hozzá tartozik még a töltést lezáró földkup, mely általában kőburkolattal van ellátva. A második esetben az ellenfal a szárnyfaltól munkahézaggal van elválasztva. Az 1958 évben kiadott falazati mintaterv már a töltés lezárás módjától függően két változatban készült, éspedig:

I. Hidfő párhuzamos szárnyfalakkal

II. Hidfő merőleges szárnyfalakkal.

Azt, hogy a kétfajta hidfő közül melyik alkalmazása előnyösebb a helyi építési és altalajviszonyok, valamint a költségösszehasonlítás együttesen szabják meg.

Összehasonlítás helyi építési szempontból. A párhuzamos szárnyfalakkal ellátott hidfő munkáit teljesen /:töltéslezáró kőburkolat elkészítése:/ csak akkor lehet befejezni, ha a csatlakozó töltés is - kellő tömörséggel - már elkészült. A merőleges szárnyfalakkal rendelkező hidfő építése a csatlakozó töltés megépítése nélkül is teljesen befejezhető, ezért ennek építése új vonalon előnyös.

A párhuzamos szárnyfalú hidfő megfelel olyan kedvezőtlen időleges terhelési esetre is, amikor az ellenfal mögött a háttöltést az áthidaló szerkezet elkészülte előtt építési provizórium terheli. A merőleges szárnyfalú hidfő ellenfala építés közben ezzel szemben általában csak az áthidaló szerkezet magasságáig érő háttöltésről átadódó terhelésre felel meg. Közvetlen mögötte tehát az áthidaló szerkezet elkészülte előtt építési provizórium vagy egyáltalán nem, vagy csak akkor helyezhető el, ha az ellenfalak bedőlés ellen biztosítva vannak /:időleges ducolás:/.

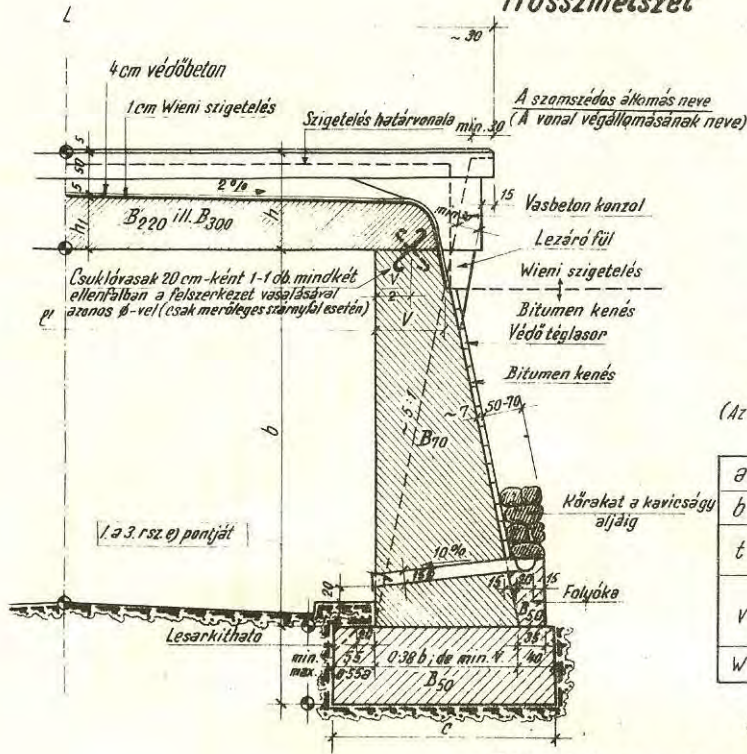
Összehasonlítás az alapozás és talajfeszültségek szempontjából. A párhuzamos szárnyfalú hidfők alapterülete kisebb és összefogottabb, mint a merőleges szárnyfalakkal rendelkező hidfőnél az ellenfal és a szárnyfalak adta együttes alapterület, miért is olyan esetekben, amikor az alapgyödröt ducolni, szádfalazni és főként amikor vízteleníteni kell, a párhuzamos szárnyfal alkalmazása kedvezőbb. A párhuzamos szárnyfalakkal épülő hidfő alapja alatt viszont a párhuzamos, alámetszett szárnyfalak hátranyulása miatt építés közben nagyobb mértékben keletkeznek egyenlőtlen feszültségek, mint a merőleges szárnyfalakkal rendelkező hidfőnél, miért is párhuzamos szárnyfalak esetén a háttöltést a hidfő megépülte után mielőbb el kell készíteni.

Összehasonlítás építési költség szempontjából. Egyszerű alapozás esetén a párhuzamos szárnyfalú hidfő építési költsége - a töltésrézsút lezáró földkup kőburkolata miatt - általában nagyobb, mint a merőleges szárnyfalú hidfőnél. Nehezebb körülmények között készíthető alapozás esetén viszont általában a merőleges szárnyfalú hidfő építése költségesebb.

Az új mintaterv egyes részleteinek ismertetése. A mintaterv 6 rajzból, illetve füzetből áll. Ezek:

- 1.sz. /rajz/ falazati mintaterv párhuzamos szárnyfalakkal, általános terv;
- 2.sz. /rajz/ falazati mintaterv merőleges szárnyfalakkal, általános terv;
- 3.sz. /rajz/ részletek a falazati mintatervekhez /:első rész:/;
- 4.sz. /rajz/ részletek a falazatai mintatervekhez /:második rész:/;
- 5.sz. /füzet/ utasítás a falazati mintaterv alkalmazására;
- 6.sz. /füzet/ függelék az utasításhoz: részletes statikai mintaszámítás egyedi tervezés esetén.

Hosszmetszet



I. A tervezésre vonatkozó irányelvek:

Ez a mintatervezés csak $b \leq 5,00$ m ellenfal magasság és merőleges szárnyfalak esetén érvényes, de csak akkor, ha az építés közben az ellenfal mögötti töltésen provizorium alátámasztására nem kerül sor. Ha építés közben a provizoriumot az ellenfal mögött kell megtámasztani, akkor ennek lehetőségét a mintaszámítás szerint külön meg kell vizsgálni ill. biztosítani. Jóllyen esetben az ellenfal előreugrásával is tervezhető. (1. a 4. rajtszámú részletek j) pontját.)

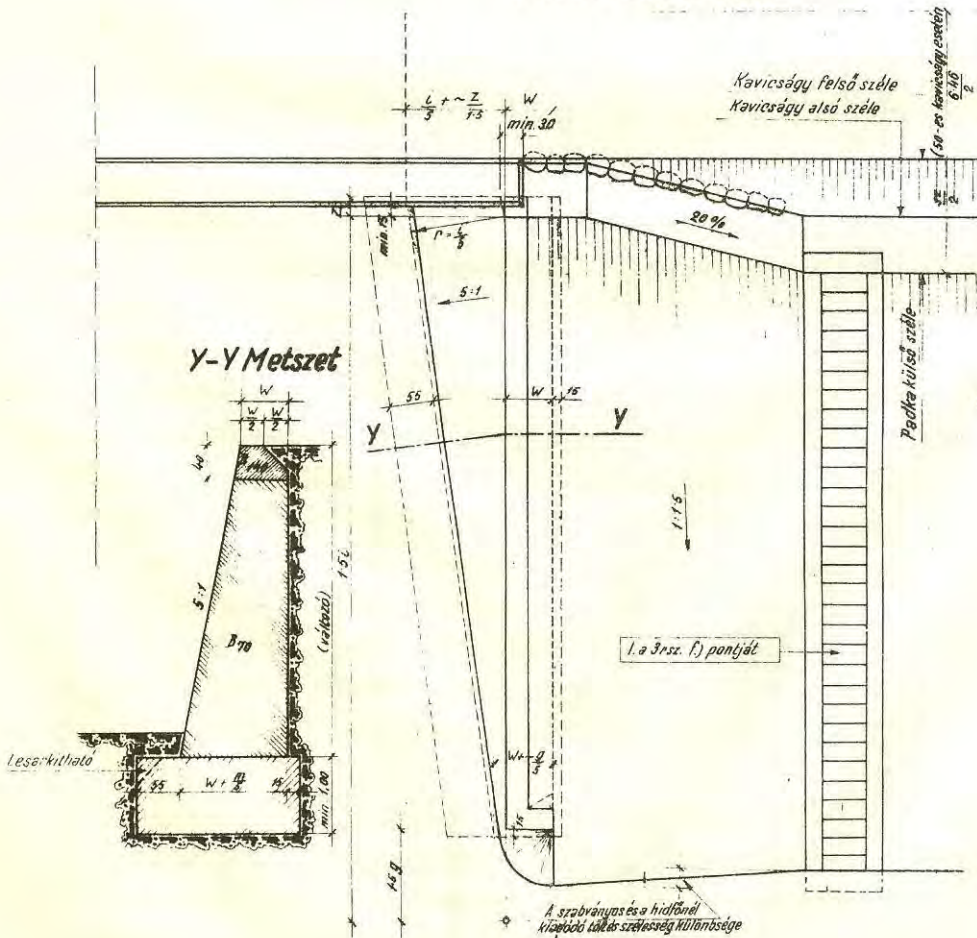
A betűjelek értékeinek táblázata.

(Az egyedi hídterveken a betűk helyett a kiadódó méreteket kell megadni.)

a	Az alapterest magassága $a \geq 1,00$ m
b	Az ellenfal magassága $b \leq 5,00$ m
t	Korlátávolság (4-40; 4-70 ill. 5-00 m) lásd a H ₂ sz. Utasítás 2,50 ill. 2,41 és a 2,42 pontját ill. a 3. rsz. d) pontját
v	$V = 0,18 b$; de min. $\begin{cases} 0,60 - 4,00 \text{ m nyitóság} = 0,60 \text{ m} \\ 5,00 - 8,00 \text{ m} \sim \sim \sim = 0,70 \text{ m} \\ 9,00 - 12,00 \text{ m} \sim \sim \sim = 0,80 \text{ m} \end{cases}$
w	$W = \frac{L}{10}$; de min. 0,60 m (i a szárnyfal magasság)

Felülnézet

földdel és kavicsággal



2. sz. ábra.

Az 1. és 2.sz. rajzról egy-egy részletet mutat be az 1. és 2 sz. ábra. A mintaterv e rajzainak lényege, hogy a hídfő szabad magasságától függően megadja az egyes falak kiinduló vastagsági méretét és bemutatja a hídfő szerkesztési módját. Közli a típus /:párhuzamos, vagy merőleges szárnyfalu:/ megválasztása után tekintetbe veendő irányelveket és építési utasításokat.

A mintaterv 3. és 4.sz.rajza a teknőhidakkal kapcsolatos több részletmegoldásra ad kimerítő eligazítást. Ebből néhányról, a fontosabbról, vagy újszerűekről itt is megemlékezünk. Az áthidaló szerkezetek és a hídfő mögött összegyűlő víz elvezetéséről az alábbiak szerint kell gondoskodni. A 2 m-nél, vagy ennél kisebb nyílású hidaknál a levezetésről külön gondoskodni nem kell, nagyobb nyílású hidaknál pedig a vízlevezetés módja aszerint változik, hogy a hid alatt vízfolyás, vagy ut van-e. Ha a hid alatt vízfolyás van és az árvízszintnek megfelelő vízmagasság csak esetenként, rövid időre fordul elő, akkor a 2-5 m nyílású hidak esetén csak az 1.sz.ábrán látható hídfő mögötti vízlevezetést kell alkalmazni. /:A nyílás felé kivezető cső kitorkolása a középvíz fölé essék./ Az 5 m-nél nagyobb nyílás esetén a víz elvezetésén kívül a hid teknőlemezén még két u.n. középlefolyót is alkalmazni kell. Állandó magas víz-állás esetén csak középlefolyókat szabad tervezni. Ha a hid alatt ut van /:2. sz.ábra:/, akkor általában csak hídfő mögötti vízlevezetés alkalmazható. Ahol elkerülhetetlen a középlefolyó alkalmazása /:pl. többnyílású hidak esetén:/, ott azokat vízlevezető csatornával kell összefogni és az így összegyűjtött vizet lehetőleg közcsatornába kell vezetni.

A régebbi többnyílású, illetve többvágányú teknőhidaknál gyakran előforduló hiba volt, hogy az áthidaló teknőlemezek közötti hossz- és keresztirányú szivárogtak. E hiányt kívánja kiküszöbölni az új mintaterv részletrajzai közt látható megoldás, mely fémbetét alkalmazásával tökéletesíti a szigetelést.

Másik gyakori hiba volt a régebbi teknőhidaknál, hogy a szegélybeton - zsugorodásból kifolyólag - megrepedezett. Ennek megszüntetésére néhány éven keresztül - próbaképen - a szegélybetont kb. 2 méterenként építési hézaggal szakították meg. Minthogy ez nem vált be /:az építési hézag nagyobb károsodás kiindulópontja lett, mint az eddigi zsugorodási repedés:/ az új mintaterv ismét a korábban már egy ideig gyakorlatban volt megszakítatlan, de vasalt szegélybeton - megoldás alkalmazását vezeti be és teszi kötelezővé.

Végül a régi teknőhidaknál megoldatlan volt a kavicsagy helyes csatlakoztatása a hid végén. A szegélybeton, melynek felső szintje 50-60 cm magasan van a töltéspadka felett, hirtelen véget ért anélkül, hogy a kavicsagyat a csatlakozó töltés felé valami is szegélyezte, átmenettel átvezette volna. Ennek következtében a kavicsagyat letaposták a magas szegélybetonra föl, vagy arról lelépők, a kavics a töltéslezárás részüjén lepergett és így az ágyazatot szinte lehetetlen volt rendben tartani. Az új mintaterv szerint a kavicsagy hid és töltés közti megfelelő átmenetének /:oldalsó lezárásának:/ biztosítására az 1. és 2.sz.ábrán látható ferde rézsüs feljáró készül.

Az 5.sz.füzet /:utasítás:/ a mintaterv alkalmazásának legszükségesebb tudnivalóit tartalmazza. Az átlagos talajfeszültség kötelező kiszámításához mindkét változat szerinti hídfőre számpéldát is bemutat.

A 6.sz.füzet /:az utasításhoz tartozó függelék:/ rögzíti a méretezés elveit és teljes, részletes mintaszámítást mutat be mind a párhuzamos, mint a mérőleges szárnyfalú hidfő egyes alkatrészeinek méretezésére. /:Ez csak később kerül kiadásra.:/

Mivel a jól kiválasztott falazat is csak akkor lesz hibátlan, ha az építési előírásokat gondosan betartják, ezért egy építés közben gyakran előforduló hibára szeretnénk felhívni a figyelmet. Ez pedig a hidfő süllyedése, előre, vagy hátrabilLENése. Az eddigi eseteket megvizsgálva megállapítható volt, hogy ennek oka az alapgyödr víztelenítésénél a helytelen szivattyuzás okozta altalaj fellazulás. Egyes esetekben ugyanis a szivattyuzás fellazítja az alapozási sík alatti altalajt, ezért a tervező az ilyen előrelátható esetekre az alapnak vizalatti kiemelését és vizalatti betonozását írja elő. A kivitelező ezen előírást a legritkább esetben tartja be és szivattyuzással víztelenített munkagyödrben végzi el az alapozást. Az előírás be nem tartása csak a földmunkák megépítésekor mutatkozik, amikor a süllyedés, a hidfő előre- vagy hátrabilLENése bekövetkezik, amelyen azonban segíteni már nem lehet.

A műtárgyunk akkor lesz jó és tartós kivitelű, ha a tervező a mindenkori helyszini adottságok gondos mérlegelésével választja ki a legjobb megoldást, az építő pedig a mintaterv utasításainak és az egyéb minőségi követelményeknek megfelelően végzi munkáját.

Forgó Sándor.

--

Mit olvashatunk ki a felépítményi mérőkocsi mérési diagrammjaiból.

A felépítményi mérőkocsi mérési diagrammjai 11,4 tonna tengelynyomás és 45 km/óra mérési sebesség mellett folyamatosan észlelt és rajzolt méreteket mutatnak.

A felépítmény állapotának értékelésére szolgáló mérések

- a.- a nyomtávolság,
- b.- a tulemelés,
- c.- az irányviszonyok és
- d.- a süppedések adatait állapítják meg.

Az a.-, b.-, c.- alatti méréseknél az átmeneti ivekben és az ivekben más az előírt méret, mint az egyenesekben, míg a d.- alatti süppedésméréseknél egyenesekben és ivekben azonos feltételű a mérés.

A diagrammgörbét az alapvonalra vonatkoztatva kell értékelni. Az alapvonal az egyenesben előírt méretet, míg a diagrammvonal a talált méretet jelöli. Mivel a süppedésekre ivben és egyenesben azonos az előírt méret, a süppedések diagrammjának alapvonalja egyenesben és ivben azonos, tehát egy egyenes.

A tulemelés és az irányviszonyok mérésénél tekintetbe kell venni azt, hogy az előírt méretek az átmeneti ivék elejétől az átmeneti ivék végéig egyenletesen változnak olyan módon, hogy az átmeneti iv végén már az ivsugárnak megfelelő méretek legyenek meg.

a.-A nyomtávolság mérésénél a nyombóvítás kifuttatása nem feltétlenül a teljes átmeneti ivhosszon történik, hanem a vágányfektetés időpontjában érvényben volt szabályok szerint, esetleg annak csak a tiszta ivhez csatlakozó szakaszán. Érvényes előírásaink szerint a tiszta iv kezdő- és végpontjában már teljes nyombóvításnak kell lennie. Ha tehát van átmeneti iv, a nyombóvítás kifuttatása ebbe az átmeneti ivbe, ha pedig nincs átmeneti iv, a kifutás a csatlakozó egyenesbe esik. Ettől a szabálytól csak akkor lehet eltérni, ha a csatlakozó egyenes rövidege miatt nincs elég hely a nyombóvítás kifuttatására, ilyenkor a kifutás részben az ivben is elhelyezhető.

Vágányfektetésnél a nyomtávolság növekedése aljanként

I. és II.rangu nyiltpályán és ezek állomásainak átmenő fővágányaiban 1 mm,

III. rangu nyiltpályán és valamennyi állomási vonatfogadó fővágányban 2 mm.

Fenntartásnál a fenti értékek kétszerese még megengedhető.

Régebben az alábbi nyombóvítási kifuttatási előírások voltak érvényben: Az 1900 október 8-án jóváhagyott 16.sz.Utasítás /:Utasítás a pályafelépítménynek fenntartására:/ 93.pontja szerint "A kanyar kezdetén és végén szintén a teljes nyombóvításnak kell meglenni és ezen teljes bővítésből való átmenet a szabványos vágánytávba hasonló elv szerint eszközözendő, mint az a tulemelésnél történik, hogy t.i. átmeneti görbék mellett a bővítés átvezetése ezen görbék hosszára, ott pedig, ahol átmeneti görbék nincsenek, a bővítés mértékének ezeroszeresére, illetve közbeiktatott rövid egyeneseknél a helyi viszonyoknak megfelelően nyújtandó ki, de ismét úgy, hogy ezen egyenesben legalább 15 m hosszú vágányrész maradjon, amely a szabványos nyomtávolsággal bír."

Az 1929 évben a volt MÁV Igazgatóság által D.43989/1929 szám alatt kiadott táblázatokban is az az általános előírás, hogy a nyombóvítás kifuttatását az átmeneti ivben kell végezni "aként, hogy a körívnek tényleges kezdetén és végén a teljes tulemelésnek és nyombóvításnak meg kell lennie. Az átmeneti görbének és az egyeneshez való csatlakozási pontjánál pedig úgy a tulemelésnek, mint a nyombóvításnak el kell enyésztenie lennie. Ezeknek az átvezetésére az átmeneti görbe szolgál. Ott, ahol átmeneti görbe nincsen, a nyombóvítás elenyésztetése és a tulemelésből a tervszerinti pályaszintre való átmenet a körívhez csatlakozó egyenes vonalban fogatosítandó és pedig olyképen, hogy a kifutásnak a tulemelés, illetve nyombóvítás mértékének legalább 500-szorosára, legfeljebb pedig 1000-szeresére kell terjednie."

Az 1954-ben megjelent D.21.sz.Irányelvek előírása szerint új vágányfektetésnél, ha van átmeneti iv, a nyombóvítást az átmeneti iv elejétől számított

$$x = \frac{L \cdot R}{300} \text{ méter}$$

távolságban kellett megkezdeni és egyenletesen növelni úgy, hogy a tiszta iv elején az átmeneti iv már meglgyen. A képletben L= az átmeneti iv hossza méterben, R= ivsugár méterben.

Átmeneti iv hiányában a nyombóvitést az egyenesben kellett kifuttatni oly módon, hogy a nyomtávolság növekedése aljanként

I. és II.rangu nyiltpályán és ezek állomásainak fővágányaiban legfeljebb 1 mm,

III.rangu nyiltpályán és valamennyi állomási vonatfogadó fővágányban legfeljebb 2 mm.

A fentieknek megfelelően a nyomtávolság diagrammok vizsgálatánál először a fektetés időpontjában érvényben volt szabályok alapján meg kell állapítani az ivnél alkalmazott nyombóvitési kifutási /k/ hosszát. Ha a megállapításhoz szükséges adatok nem állnak rendelkezésünkre, nem nagy hibát követünk el, ha az előbbieken ismertetett módon aljközönként I. és II.rangu pályán építésnél 1 mm, míg III.rangu pályán építésnél 2 mm aljközönkénti nyombóvitéskülönbségből állapítjuk meg a kifutási hosszát. Fenntartásnál ezeknek az értékeknek a kétszerese a tűrhető határérték.

Ezután a tiszta iv hosszán - ha elő van írva nyombóvités - az alapvonal megfelelő oldalára és azzal párhuzamosan "b" nyombóvitési értékkel eltolva be kell rajzolni a nyombóvités alapvonallal párhuzamos egyenesét, majd ezen egyenesen és az alapvonalon is meg kell jelölni a tiszta iv végpontjait. Ezekről az utóbbi végpontoktól az átmeneti ivék, illetve az egyenesek felé le kell mérni a már előzőleg megállapított kifutási /k/ hosszát, mely hosszak végeit egyenesekkel össze kell kötni a nyombóvités egyenesén található iv végpontokkal. /: 1.ábra:/

Ilyen módon az egyeneseket jellemző alapvonalra felfelé és lefelé összefutó vonalú annyi trapéz kerül, ahány iv van. Az egyenes és a trapézek vonalai folyamatosan azt az alapvonalat adják, amelyhez viszonyítva kell a nyomtávértékeket elbirálni.

A nyomtávolságok diagrammját egyrészt olyan szempontból kell elbirálni, hogy a nyomtávolságértékek a -3 és +10 mm megengedett nyomtáveltérés határok között belül vannak-e. Ez az egyenes vágányszakaszokon könnyű feladat, mert a diagram az alapvonallal párhuzamosan a -3 és a +10 mm értékű nyombóvülések vonalát is rajzolja. Amíg tehát a két vonal között halad a diagramvonal, egyenesben a nyomtávolság nagysága szempontjából nincs hiba.

Ivben a már említett és "b" értékkel eltolt alapvonalhoz képest a -3 és +10 mm-t mutató vonalakat külön meg kell rajzolni és az iv végeken, valamint a visszamért "k" hosszánál az alapvonalra emelt merőlegesek metszéspontjait megfelelően össze kell kötni.

Ilyen módon most már egyenesben és ivben egyaránt megvannak a diagramvonal, a rárajzolt és az ivben eltolt alapvonal, valamint a megengedett határértékek vonalai.

A nyomtávolságértékek szempontjából mindazok a pályarészek hibásak, amelyek diagrammvonala a határértékek egyenesein kívül van.

De meg kell vizsgálni a diagramvonalat olyan szempontból is, hogy van-e olyan szakasza, amelyen belül a nyomtávolságváltozás túlságosan rövid, vagy hosszú szakaszon, tehát gyorsan, vagy lassan következik be.

Ha az aljtávolságot "a"-val jelöljük, a tiszta iv végpontjaira emelt "b" nyombóvitési pontokból az alapvonallal 1 : a hajlással egyeneseket rajzolunk,

építésnél a hajlás = 1 : a = 1 : 1.3, míg a fenntartásnál a határértékek = 1 : 0,65 és 1 : 2.6.

Végeredményben a diagrammon ki kell jelölni mindazokat a részeket, amelyeket egyrészt nyomtávolságértékek, másrészt az aljközönkénti nyomtávolságkülönbség értékek szempontjából nem megfelelőek. Az ábrán - hogy a kép világosabb legyen - a fenti szempontok szerint hibás diagrammvonalrészeket az alapvonalal párhuzamos egyenesekre elkülönítve vetítettük le. A legalsó vonalon pedig feltüntettük az összes hibás pályarészt. A nyomtávolságdiagramm fenti kiértékelése után a szabályozást igénylő vágányrészek hossza, helye és a szabályozás szempontjai rendelkezésünkre állanak, ezek figyelembevételével tehát a nyomtávolságszabályozás elvégezhető.

/:Folytatás következik:/

Buza Kiss Lajos.

- . -

Alázuzalékolási tapasztalatok a pécsi igazgatóságnál.

A szegedi igazgatóság területén az 1930-as években végeztek már alázuzalékolási kísérleteket, melyek azonban nem terjedtek el és feledésbe mentek. A külföldi példák azonban azt mutatták, hogy az alázuzalékolásnak igen sok előnye van a fekszinszabályozásnak aláveréssel történő fenntartásával szemben.

A külföldi irodalom tanulmányozása után a pécsi igazgatóság területén újabb alázuzalékolási kísérletek kezdődtek. E téren uttörő tevékenységet végző Gosztonyi Béla igazgató és Unyi Béla főtanácsos javaslatára a kísérletek végrehajtására a pécsi pályafenntartási főnökséget jelölték ki.

A kísérleteket 1952-ben kezdtük el, egyrészt Szigetvár-Nemeske között, vasbetonaljas "I", másrészt a Szentlőrinc-Bicsérd közötti, cserélés előtt álló faaljas "o" felépítménye.

A vasbetonaljas rész meglehetősen tiszta, közuti zuzottkőből készült ágyazatu, míg a faaljas szakasz ágyazata már erősen elsárosodott, iszapszénnel szennyezett volt annyira, hogy illesztési aljakon 28-32 mm-es vaksüppedést is mértünk.

A kezdeti alázuzalékolási szerszámok a mainál lényegesen primitivebbek voltak. Az irányzó műszerkészlet kivételével házilag készültek. A vaksüppedéseket 3 lábú dangométerrel mértük; 20 x 25 cm-es siklapátot használtunk a zuzalék behelyezésére; a műszer irányzó képessége 2 m-től 25-30 m-ig terjedt.

A zuzalék minősége sem volt megfelelő, mert az első zuzalékoláshoz is csak apró szemnagyságu anyag állt rendelkezésre, melyet sokszor poros zuzalékból kellett rostálással előállítanunk.

A kezdeti nehézségek ellenére is az alázuzalékolási eljárást a dolgozók hamar megszerették és lelkesen fáradoztak az eljárás tökéletesebbé, könnyebbé

tételén. Az alázuzalékolt pályát - a vasbetonaljas szakaszon - másnap ellenőrizve, 1 mm-nél nagyobb fekszin eltérést nem lehetett találni. Az önköltségi számítások is azt mutatták, hogy az új eljárás gazdaságosabb az aláveréssel való szabályozásnál.

További kísérletek elsősorban a szerszámok jobb kialakítására, majd a legkedvezőbb csapatlétszám megállapítására irányultak. Megpróbáltuk a francia vasutaknál használt ujjas zuzalékoló lapát gyártását és alkalmazását, de használata nem járt sikerrel. A zuzalék csak részben tolódott ki a tartályból, s az elterítése sem volt egyenletes. Kísérletek folytak a homlokoldalról történő zuzalékolásra, amihez 80 cm hosszú, a talpfa szélességének megfelelő diafragmás lapátot készítettünk. Az eljárás nehézkesnek bizonyult és a csuklós rács kiemlésekor az elhelyezett zuzalék egyenetlenné vált. Ezért próbálkoztunk zsalus ráccsozattal is, melynek lemezei kihuzáskor elfeküdtek. Ez az eljárás sem váltotta be a hozzáfűzött reményeket. Kétségtelen előnye a jóval kisebb kiágyazási munka, de sokkal nagyobb a kőanyag alápergési veszélye és az alj kétoldalt való fennakadása. Bizonytalanná teszi továbbá a munkát az, hogy homlokoldalról nem lehet az alj alá látni és így a munka minősége közvetlenül nem ellenőrizhető.

Az alázuzalékolás termelékenyebbé tételére kétszeres szélességű 40 x 25 cm-es siklapátot vezettünk be, ami igen jó eredményeket adott és könnyű kezelésénél fogva a legkedveltebbé vált. Továbbfejlesztéséből alakult ki a Holdas-féle rácsos lapát, melyet országosan bevezettek, s a D.45.sz.utmutató alapján általában ezt használják. Előnyei mellett e lapátnak is vannak hátrányai: elég nehéz, szerkezeti magassága miatt nagyobb emelést igényel, ami növeli a szemek begördülésének veszélyét. További hibája, hogy a kópor lerakódásától és a lemez vetemedésétől könnyen megszorul. Emiatt a kísérleti szakaszon visszatértek a siklapátra. Ennek az előzőtől eltérően 3 oldalon 6-8 mm-es pereme van, ami a zuzaléknak a lapáton való egyenletesebb elterítését teszi lehetővé.

Tapasztalatunk szerint a begyakorolt munkások ezzel is egészen egyenletes terítést tudnak végezni, kezelése egyszerűbb, lényegesen könnyebb, így a munka termelékenyebb.

A vaksüppedésmérőkre is több ujitás született. A Varga-féle grafikus uton mutatta a talpfa elmozdulását. Érzékeny szerkezete és a papir alkalmazásánál megkívánt tisztaság miatt szélesebbkörű bevezetésre nem került. A pályakocsin való szállítás és a kéz elszennyeződése pályamunkáknál elkerülhetetlen.

A jelenleg országosan bevezetett és alkalmazott Sz.Szabó-féle danzometer egylábu süppedésmérő, elhelyezése lényegesen könnyebb, mérése megbízhatóbb a háromlábuakénál.

Legújabban a Vaszary-féle mérőeszközt próbáltuk ki. Elve, miszerint 2 cövek-re rögzített hosszabb rudon egyszerre 4 alj süppedését kívánja mérni, helyes. Ezáltal termelékeny is, de szerkezete gyenge; a zsinorok kötözgetése nehézkes munkásoknak körülményes. A kivitel tovább kellene tökéletesíteni.

A műszerkészletnél is örvendetes fejlődésről számolhatunk be. A MOM új irányzó műszerének előnye, hogy kb. 1,5 m-től 50-60 m-ig használható. Kívánatos lenne azonban olyan - a szintezőműszereken alkalmazott - optika bevezetése, mellyel 80-100 m-ig is kellő pontossággal lehetne irányozni. Így a fekszintőrések száma csökkenthető lenne, ami elsősorban gyorsvonati pályán járna nagy előnnyel.

A műszerállványt lényegesen átalakítottuk. Az Sz.Szabó-féle műszerállvány olyan alacsony, hogy az előmunkás a sinre tett kis deszkán ülve irányozhat. Előnye a kis szélben is előforduló állványrezgéseknek az alacsony és merev állvánnyal való kiküszöbölése. A műszerállvány állékonyságát fokozza, hogy nem görgőkön áll, - hiszen a műszer tologatása nem szükséges - hanem talpa u.n. sulyzárral fogja meg a sinfejet. A kitámasztókar vége villás lemez, mely a sinfejen való elmozdulást meggátolja.

Az irányzó tábla is olyan alacsony, hogy 0 pontja a műszer optikai tengelyével azonos magasságban legyen. A kitámasztókar elmaradt. A kezelő munkás fogantyúnál fogva tolja előre, s a beépített libellával állandóan függőlegesen tudja tartani. Itt a talp görgőkön nyugszik. Bár a KPM az alacsony műszerállványt bevezetésre nem fogadta el, csupán a sulyzarat és a villás kitámasztót, a kísérleti szakaszon a dolgozók mégis az alacsony műszerállvány mintadarabját használják legszívesebben.

A miskolci igazgatóságtól kaptunk kipróbálásra olyan állványt, a mérőtábla részére, melynek négykerekes csóvázán a tábla ingásan függ. A két sin felett elhelyezett folyadékos szintező segítségével megállapítható a sinszálak viszonylagos magassági helyzete. Így az egyik oldalon tett leolvasásból hozzáadással, vagy kivonással megállapítható a másik sin süppedése is. Az elv helyes, a körlekedő edény uszói azonban nem működnek megfelelően, a mérési adatok nem megbízhatóak. A hibák kiküszöbölésével esetleg előnyöket lehetne vele elérni.

A műszerkészletről még annyit, hogy az irányító tábla hátoldalán alkalmazott karcolást feleslegesnek tartjuk, azzal soha irányzást nem végeztek. Mivel a görgős talp nem simul a vezetési felülethez és a függőlegessé tétel is kétséges, a sinfej felett magasan álló tábla sokkal kevésbé mondható megbízhatónak, mint közvetlenül a sin szemlélete.

Az alázuzalékoló brigád legkedvezőbb létszámának kialakítására nézve pontos időellenőrzésekkel mérési sorozatot végeztünk. Az 1 + 12 és 1 + 14 fővel végzett zuzalékolás bizonyult a legtermelékenyebbnek. Igen fontos tudni, hogy a létszám változása arányában az egyes dolgozók beosztása is módosul. Jól meg kell szervezni ki, mikor, milyen munkarészt végezzen. Sajnos csak ritkán tudjuk területünkön a magasabb létszámot biztosítani. Szalagos fenntartás keretében azonban igen jól alkalmazható.

A vonatsűrűség is befolyásolja az alázuzalékolás termelékenységét. Nagy vonatsűrűség zavarja a munkát és a kifuttatások is többletmunkát jelentenek /:ez ááverés esetén is fennáll:/ . Segít bizonyos mértékben a kifuttató lemezek alkalmazása. Kis vonatsűrűségnél viszont vaksüppedések mérése válik nehezebbé: vagy előző nap /:esetleg munkaidőn kívül:/ kell elvégezni a méréseket, vagy több vaksüppedésmérő szükséges. Utóbbi mindenütt előnyös, mert a két aljankénti vaksüppedésmérés és interpoláció a tényleges méréstől jelentősen eltérő eredményeket adhat. Ezért ajánlatos, - különösen ha az ágyazat már nem teljesen tiszta, vagy az alépitmény gyenge - aljanként megmérni a laza aljak vaksüppedését.

A vasbetonaljas kísérleti szakasz ma is csak alázuzalékolással kap fekszinszabályozást. Első és legfontosabb eredmény az ikeraljok összeborulásának megszűnése volt. Dacára a csak finom szemmagyságu zuzaléknak, a vizelvezetéssel

nincs semmi baj, mert az aljak közötti nagy szemszerkezetű kőágyazat a vízelvezetést biztosítja. Kiágyazáskor mindig néhány centiméterrel a kavicsgerenda felső szintje alá kell menni, így víz ott nem állhat meg. A kavicsgerenda olyan mintha betonozott mozaik volna. Viszonylagos simasága ellenére sem sinvándorlás, sem erősebb irányhiba az eddigiek során nem mutatkozott. Így az ilyen aggodalmakat nem látjuk indokoltnak.

Az első talpfás kísérleti szakaszt 1-2 éven belül "c"-ről 48,3 rendszerre cseréltük. Az iszapos ágyazat jól bizonyította, hogy zuzalékolni csak tiszta ágyazatban érdemes, mert a sáros ágyazatban az alázuzalékolás csak rövid hatású. Pár évvel a felépítménycsere után ezen a pályarészen is újra zuzalékolni kezdtünk, kitűnő eredménnyel.

Ahol eddig ezt a módszert az igazgatóság területén alkalmaztuk, mindenütt megszerették a pályamunkások az alázuzalékolási eljárást. Emellett a konkrét eredmények sem maradtak el. Keszőhidegkut-Gyöng-Duzs között például 1958 óta végeznek 9,1 km hosszban alázuzalékolást. A mérővonal által mért kilométerenkénti hibapont 1958-ban 12 volt, 1959 tavaszán csak 8. Még jobb az eredmény Döbrököz-Dombóvár közt, ahol 1957 óta csak zuzalékolással szabályozzák a fekszint, a kilométerenkénti hibapont 12-ről 4-re csökkent. Az alázuzalékolás egységideje 0,52 óra, míg az aláverése 0,60 óra. Az említett fővonalon 2,63 Ft bér merül fel aljanként alázuzalékolással, az aláverés aljankénti 3,03 Ft-jával szemben. Az anyagárak változása ugyan lényegesen megdrágította a zuzalékolást, mert 1,05 - 1,67 Ft anyagot használtak fel ebben az évben aljanként. A minőség javulása, a ritkább szabályozó igény, s a munkaerőmegtakarítás így is gazdaságosabbá teszi.

Kivánatosnak tartanánk az alázuzalékolást minden olyan pályarészen alkalmazni, ahol a műszaki feltételek biztosítottak. Igazgatóságunk területén is van még lehetőség az alázuzalékolás további kiterjesztésére. Ehhez azonban újabb műszer- és szerszámkészletek is szükségesek.

A pálya minőségi javulásában a befektetések népgazdasági szempontból bőven megtérülnek.

Solti István
Sz. Szabó László.

Nagyobb felvételi épületek rekonstrukciója.

A MÁV felvételi épületeinek nagyrésze koros, 70-100 éves; a mai igényeknek már nem felel meg. Azóta, hogy az épületek megépültek, a személyforgalom többszörösére emelkedett, az állomási személyzet létszáma is megnövekedett. Az utazóközönség újabb igényeit kellett figyelembe venni és közönségszolgáló helyiségeket kialakítani, berendezni /:anyákváró, kulturváró, diákváró, stb.:/. A régi felvételi épületekben tehát a különböző szolgálati helyiségek mellett a váróhelyiségek is zsufoltak, korszerűtlenek lettek. Ehhez járul, hogy igen sok régi épületnek nem felel meg az alaprajzi elhelyezése sem, ami a meglévő helyiségek célszerű kihasználását még jobban megnehezíti. Jellemző még a vasuti felvételi épületekre a nagy igénybevétel, amely a szünet nélküli üzemből, a nagy tömegek állandó kicserélődéséből és ennek következtében nagymérvű elhasználódásából adódik. Mindezekkel nemcsak az épületek alaprajzi és szerkezeti kialakításánál, de a felhasználandó anyagok megválasztásánál is számolni kell /:fal és padlóburkolatok, stb.:/.

A feladatok olyan terjedelemben jelentkeztek, hogy megoldásuk csak egy országos felmérés alapján megállapított, hosszú évekre betervezett program keretében lehetséges. Ezért a vasut területén a magasépitményi munkáltatást az épületek elhasználódásának és fontosságának sorrendjében - folyamatosan - rekonstruáljuk. Ezek az építkezések az elmúlt évek gyakorlatával szemben új feladatokként jelentkeznek.

Kevés olyan feladata van a közlekedési építésznek, amely annyira át volna szöve technikai, gazdasági, szociális, művészeti vonatkozással, mint a meglévő, korszerűtlenné vált felvételi épületek építészeti átformálása. Ezeknek az épületeknek a felújítását, korszerűsítését egyedileg, a helyi adottságoknak és szükségleteknek figyelembevételével gazdaságosan kell megoldani. Ennek megfelelően bkiismeretes tervezési előmunkálatokra van szükség, hogy a szaktervezést a feltárások ismeretében a tervezési program alapján a célnak legmegfelelőbb és leggazdaságosabb kivitelezésre alkalmas tervdokumentáció készüljön.

A felmerülő kérdéseket a celldömölki felvételi épület rekonstrukciója keretében mutatjuk be. A celldömölki felvételi épület a jelenlegi formájában több különféle építési, illetve hozzáépítési időszak terméke. A törzsépület, romantikus várkastély tornyaival, a múlt század hetvenes éveiben épült.

A törzsépületet a szükségletek kielégítése végett ötször bővítették, toldalék hozzáépítésével, vagy emeletráépítéssel. Ennek a sokszoros bővítésnek megfelelően az alkalmazott szerkezetek is változtak és így a korszerűsítő felújítás során csak a feltárásnál derült ki, hogy a vélt szerkezet milyen anyagból és hogyan készült. Ennek természetes következménye lett, hogy a terveket módosítani kellett építés közben.

Az átalakítási munkák természete miatt helyenként kénytelen módosítani a tervező elgondolását a jelentkező igényeknek, szerkezeti adottságoknak, anyagi lehetőségeknek és anyagellátási körülményeknek megfelelően. Ez esetben bizonyos rugalmasságra, ötletességre van szükség, hogy az igények oly módon nyerjenek kielégítést, hogy az a népgazdaság érdekeit ne sértse. Az összeépí-

tett, hosszan elnyúló régi felvételi épület Budapest felőli végétől 8,5 m-re van az emeletes irodaépület, amelyet toldalék kapcsol össze a felvételi épülettel. Ezzel az elnyújtott, különféle magasságu épületrészekből összekapcsolt tömeget Budapest felől lezártuk. A régi alaprajzi elrendezésben az előcsarnokba szélfogó nélkül jutott az utazóközönség. Az előcsarnok pálya felőli oldalán voltak a pénztárak. Ezekről jobbra-balra folyosón át kerültek az utasok a váróterembe és innen a perronra.



A celledömölki felvételi épület előcsarnoka és pénztárak.

Az áttevésznél alapvető feltételek voltak, hogy az utazóközönség az előcsarnokból közvetlenül jusson a perronra és ezzel kapcsolatban külön pénztárcsarnok létesüljön, továbbá, hogy az érkező utasok szétválasztódjanak. Az induló utasok az új alaprajzi elrendezés folytán a váróterem érintése nélkül jutnak az előcsarnokból a perronra. Így a várakozó utasokat az indulók keresztirányú közlekedése nem zavarja. A vonatra váró diákok számára külön, az előcsarnoktól távolabb eső, diákváró készült. Az előcsarnok két falára a környék termelésére jellemző fémrelief kerül a szálló és gyümölcstermelést bemutató kompozícióban. Az előcsarnok és a vele térben összekapcsolt pénztárcsarnok egységesen travertin falburkolatot és fekete-fehér marmarvány lapokból készült burkolatot kap. A nem szabványos fesztávok miatt különleges problémát jelentett az épület több részén lévő korhadt és életveszélyes, többfajta fagerendás földem cseréje, korszerű előregyártott vasbeton födémre. Egyidejűleg korszerűsítettük - fürdőszobával láttuk el - az épületben lévő szolgálati lakásokat.

A felvételi épület előtti korszerűtlen faszerkezetű, erősen rongált perrontető helyett teljesen korszerű, előregyártott vasbeton elemekből készült perrontetőt készítettünk. Az I.sz.vágány, mely fogadóvágány, közvetlen a perron szélé mellett fut. A tető kinyulik a vágány fölé és így az utas rossz időben is szárazon jut az épületbe. Külön nehézséget jelentett az új perron építése, miután az üzemet építés alatt is fent kellett tartani. Ezért az új perrontető a régi fölé épült, annak ideiglenes védőtetőként való meghagyása mellett. A régi perrontető munkaállványul is szolgált, ami gazdaságosabb kivitelezést eredményezett.

A perrontető alátámasztó oszlopsora ritmikus oszlopközével egységbe fogja össze a különféle magasságu épületrészeket. Az egységes hatás érdekében az épület külső felületén az erősen málott bazalttufa palát rabichálóval megerősített kőporos vakolattal látjuk el. Az üzemeltetés további javítása érdekében a korszerűsített alaprajzu felvételi épület fénycsó világítást kapott. A perrontető megvilágítása süllyesztett buráju fénycsövekkel történik. A világítás ilyen elhelyezése mellett a perron padozata tökéletes megvilágításu, de a vasuti kocsiból kiszálló utas szemét a fény nem bántja, a felszálló utasok részére pedig a kocszi lépcsőjét jól megvilágítja.

A celldömölki felvételi épület átépítésével kapcsolatban néhány tervezési és építési érdekességre kívántunk rámutatni. Nyilvánvaló, hogy az egymás után sorrakerülő koros nagyobb felvételi épületek rekonstrukciója, elsősorban a szűk munkahely és az üzem alatt, lépcsőnként végrehajtható építés következtében egész sor olyan tervezési és építési különlegességgel jár, amely a szokványos építkezésektől merőben eltér és messzemenően indokolja a MÁV-nál a házilagos építőipar jogosultságát.

Vérai János.

Boba-Celldömölk állomások közötti hézagnélküli felépítménycsere végrehajtási módozatainak ismertetése.

A Székesfehérvár-celldömölki vonal "C" rendszerű felépítményének 48,3 kg-os felépítményre való cserélési munkái folytatásaképpen 1958 évben Ajka állomástól megkezdjük az új hézagnélküli felépítmény fektetését.

Ezen egyvágányú pályán a forgalom minimális kizárásával a szombathelyi igazgatóság kidolgozta a sincserélés azóta bebizonyosodott legjobb technológiáját és ezzel a technológiával folyik jelenleg is a sincsere az ez évi program határáig, Boba állomásig. /:Ismertette a Sinek Világa II.évf.3.számában:/

Boba állomás után Boba-Celldömölk állomások között az eddigi technológia már nem alkalmazható. Ugyanis a tapolcai, illetőleg az ukki vonal becsatlakozása miatt a forgalom az előző szakaszokhoz képest erősen megnő - 24 órában a sínautó és gépmeneteken kívül átlagosan 30 személy és 25 tehervonat - és emiatt a hézagnélküli felépítmény eddigi technológiájához feltétlenül szükséges 4-5 órás vágányzárát nem lehet forgalmi korlátozás nélkül biztosítani.

Ez okból az eddigi technológia helyett új módszert kellett kidolgozni.

A vizsgálatok három szempontra terjedtek ki:

- 1.- Felépítménycsere végrehajtása forgalmi korlátozás nélkül.
- 2.- Felépítménycsere végrehajtása forgalom zavarásával.
- 3.- Felépítménycsere végrehajtása forgalomkorlátozással.

Még mielőtt a fenti szempontok szerint kialakított variánsokat tárgyalnám, röviden ismertetni kívánom Boba-Celldömölk közti vonalrész pályahelyzetét.

A nyíltvonali rész Boba állomás III.sz.vágányának folytatásaképpen kezdődik és 6 km hosszban Celldömölk rendezőpályaudvar bejáratáig tart. A vonal átlagosan 1-3 m magas töltésben fekszik és irányviszonyok tekintetében két nagysugarú ívtől eltekintve végig egyenes. A vonal mindkét oldalán egy, illetőleg kettő, összesen három sorban postai légvezeték, valamint hosszú szakaszokon - 2240 m - párhuzamos utak fekszenek. Azonkívül 5 db műtárgy és több szintbeni utkeresztezés is van a pályában, valamint a jobboldalon egy és a baloldalon 4 db szolgálati, illetőleg lakóépület fekszik.

Most rátérek az egyes variánsok ismertetésére.

I. variáns.

A jelenlegi vágány elbontásának feltételezésével Boba állomás IV.sz.vágányának folytatásaképpen annak jobboldalán, attól 4 m távolságra, annak szintjében új II.vágány építését tervezi egészen Celldömölk rendezőpályaudvarig, ami előtt vágányugratással visszatér a jelenlegi nyíltvonalra.

Ennél a megoldásnál az építés alatt a forgalom zavartalanul bonyolódik le, csupán a munkahelyen a meglévő vágányon mintegy 300 m hosszban 15 km sebességkorlátozással közlekednek a vonatok.

Ennél a variánsnál valamennyi műtárgyat át kell építeni, illetve a II.vágány alatt meg kell hosszabbítani. Az utátjárókat meg kell hosszabbítani, valamint a sorompókat áthelyezni. A jelenlegi burkolatlan párhuzamos utakat is át kell helyezni, mert a tervezett vágány részűje az ut jelenlegi nyomvonalát

lefedni. A pálya jobboldalán két párhuzamos légvezeték oszlopsort át kell helyezni /:anyaghiány miatt nincs lehetőség a vezeték földalatti kábelban való elhelyezésére:/, valamint egy lakóórházat lebontani és helyette újat kell építeni.

A földmunka a régi töltésoldal meglépcsőzése után kereszt szállítással gépi erővel készül gondos tömörítéssel, figyelemmel a ráépítendő hézag nélküli felépítményre.

A felépítményfektetésre kétféle megoldást terveztek.

Az előszerelt vasbeton aljakat vonatmentes időben a helyszíntre szállítják és az új előkavicsolt és utihengerekkel tömörített ágyazatra kiosztva a hosszú sineket portáldarus módszerrel elhelyezik a vasbetonaljakra, lekötik és kiszabályozás után összehegesztik.

A másik megoldás, hogy a vasbeton aljakat 24 m hosszú vendégsinekre előre lekötik és ezen mezőket portáldarus elosztással az előre elkészített ágyazatra helyezik és kiszabályozás után a 24 m hosszú sineket hosszúsinekre legombolják és összehegesztik. Ennél a megoldásnál a II.vágány elkészülte után a jelenlegi vágány elbontásra kerül.

II. variáns.

A műtárgyak átépítésének elkerülése végett nem épít új vágányt, hanem megkerülő ideiglenes vágányt a pálya jobboldalán oly módon, hogy a Boba-Cell-dömölk közti 6 km-es szakaszt négy részre osztja. Az egyes szakaszok a műtárgyak előtt és után kitérők ideiglenes beépítésével visszakötnek a meglévő vágányba. A megkerülő vágány a meglévővel egyszintben van tervezve.

Ennél a megoldásnál az utátjárókat - ahol a megkerülő vágányok keresztezik, ideiglenesen meg kell hosszabbítani. A párhuzamos utakat és a jobboldalon a két sor postai légvezetékét át kell helyezni, valamint a jobboldalon lévő lakóórházat is el kell bontani és helyette a megkerülő vágány ürszelvényén kívül új órházat kell építeni. Ezen változat esetén csak 4810 m vágány építhető forgalmi korlátozás nélkül és 1190 m forgalmi korlátozással.

A közös használatu műtárgyak miatt 30 napon át minimálisan 2 órás vágányzár van szükség, amikor két személyvonatot teljesen ki kell zárni a forgalomból - utasait autóbuszok szállítanak Celldömölk-ről Bobára és vissza - azonkívül 3 db tehervonatnak várakoznia kell a vágányzár befejezéséig. Ezen körülmények, valamint a 60 napon át tartó 15 km-es sebességkorlátozás lényegesen növelik a kiadásokat. A felépítménycsere, ahol a forgalommentesség biztosítva van gépi bontás, kézi rostálás és gépi fektetés módján történik. A közbenső szakaszokon forgalom kizárásával biztosított vágányzári idő alatt a fektetés vendégsinek segítségével gombolással történik. A megkerülő vágányok biztosítására külön jelzőberendezés nem kell. Elég a kitérőket váltózárral felszerelni és a szomszédos órhelyekkel telefon összeköttetést biztosítani. A meglévő jelzőket, mint az első variánsban is, át kell helyezni.

III. variáns.

Lényegileg azonos a II.variánssal. Különbség csak annyi, hogy a földmunka csökkentése céljából a megkerülő vágányszakaszokat nem a meglévő pálya szintjével, hanem a terepszinthez tervezi építeni.

Ennél a megkerülő vágány tengelytávolsága nem 4 m, hanem 10 m. E változat esetében a forgalom üzemeltetése a II. variánssal szemben többletköltséget jelent, a közel terepszinten fekvő megkerülő vágányszakaszok nyíltvonali bekötésénél tervezett 10 ezrelékes emelkedési szakaszok következtében. Egyebekben a forgalom üzemmenetét érintő része és építési technológiája azonos a II. variánssal.

IV. variáns.

E változat már nem tervez megkerülő vágányt, hanem munkanaponként 10 órás vágányzárral tervezi a sincserélést végrehajtani. Ennél a személyvonatok 7-17 óráig Boba-Celldömölk között nem közlekednek és így az utasokat átszállással autóbusszon kell átfuvarozni, ami lényeges üzemi többletköltséggel jár. Ennél a megoldásnál a vontatási szolgálat zavartalan ellátása céljából a felépítménycsere időtartamára ideiglenes fűtőházat kell telepíteni Bobára, hogy a mozdonyok Bobára érkezésük után a várakozási idő alatt megkapják mindazon üzemi kezelést és műszaki gondozást, amit máskülönben a forduló fűtőházban kapnak meg.

A teherforgalom részben elkerülő utirányon bonyolódna le. E változatnál a műszaki kivitelezés költségein felül egy 3 millió Ft többletköltség merül fel a forgalom üzemeltetésével kapcsolatban. Munkaidő: 60 munkanap.

V. variáns.

E változat esetében a forgalom minden héten kedd reggel 7 órától, szombaton 14 óráig szünetel Boba-Celldömölk között. A személyszállító vonatok átszállással és vonatpótló autóbusszok e szakaszon történő beiktatásával közlekednek.

A vontatási szolgálat zavartalan ellátása végett e változatnál is ideiglenes fűtőház kitelepítése szükséges. A teherforgalom teljes egészében elterelésre kerül. E változatnál a műszaki kivitelezés költségein felül 4,9 millió Ft többletköltség jelentkezik a forgalom üzemeltetésénél. Munkaidő: 30 munkanap.

A fent közölt egyes variánsok vizsgálata és a helyszínen megtartott szemlék eredményeképpen a két állomás közti sincsere végrehajtására az alábbi leggazdaságosabb változatot dolgoztuk ki és a MÁV Vasutervező Ü.V. ennek alapján készíti a felújítás részletes tervműveletét.

Boba állomás után közvetlenül a nyíltvonalba helyezett egy csoport, jobb irányu kitérővel a pálya jobboldalán megkerülő vágányt építünk - az Ajka-Boba közti sincserélésből visszanyert "C" vágány anyagából - közel a terep szintjében egészen Celldömölk rendezőpályaudvarig, ahol ideiglenesen egy csoport bal irányu kitérővel beköt a meglévő vágányba. Irányát tekintve elvetettük a 4 m, illetőleg 10 m előírt tengelytávolságot, hanem úgy vezetjük az ideiglenes vágány nyomvonalát, hogy a legkevesebb létesítményt érintse és ezáltal a legkisebb mértékre szorítsuk le ezen járulékos munkák költségeit. Ennek érdekében a pálya jobboldalán két sorban elhelyezett postai oszlopok áthelyezésének megtakarítása érdekében a meglévő vágány nyomvonalát a két oszlopsor közé, illetőleg ahol erre nem volt lehetőség, ott a második oszlopsoron kívül helyeztük. A pálya jobboldalán lévő lakóórházat megkerüljük, hogy ezzel elkerüljük annak bontási és újraépítési költségeit. A mitárgyak folytatásában a megkerülő vágány alatt az egy élő vízfolyás kivételével lehetőség van 60 cm nyílású előre-

gyártott betoncsövek alkalmazására /:Vizügyi Igazgatóság engedélyezte:/. A megkerülő vágány által elfoglalt párhuzamos utak részére kisajátítással új utat nem szükséges létesíteni, hanem elegendő a ritka forgalmi igénybevétel, valamint a rövid építési időtartamra való tekintettel zöldkár kártalanítással a közuti forgalmat a megkerülő vágányon kívül, amellé terelni. A vágánycsere befejezése után a megkerülő vágány helye lesz az új végleges párhuzamos út.

Műszaki és forgalom üzemeltetési szempontból az egyes variánsokat vizsgálva:

I. variáns. Előnye, hogy a forgalom a jelenlegi vágányon sebességkorlátozás nélkül zavartalanul bonyolódik le, s ezzel egyidőben az építés a forgalomtól függetlenül történik. Nem jelentkezik járulékos többletmunka /:például felesleges földmunka végzés, stb.:/. Hátránya, hogy valamennyi műtárgyat, utátjárót meg kell hosszabbítani, sorompókat át kell helyezni, két sor postai telefont oszlopot is újonnan kell megépíteni, valamint egy új órházat is kell építeni. A töltésszélesítés még minőségi munka esetén is rézsűszakadás veszélyét rejti magában, ami hézagnélküli fektetésnél alig engedhető meg. Továbbá a többi variánssal szemben a legtöbb földmunkát igényli, valamint a régi pályában lévő jó állapotban lévő zuzottkő ágyazatot az új vágány építésénél nem lehet felhasználni. Költsége 1952 évi árszinten kb. 7,5 millió Ft.

II. variáns. Hátránya, hogy a megkerülő vágány és az üzemben lévő vágány közös műtárgyon találkoznak. Ennek eredménye, hogy 1190 fm hosszban csak forgalom korlátozásával, vágányzár alatt lehet munkát végezni. Előnye az I. variánssal szemben, hogy nem kell az utátjárókat végleges jelleggel és a műtárgyakat meghosszabbítani, valamint a régi zuzottkő ágyazat a felépítménycserélésnél felhasználható. Költsége 1952 évi árszinten kb. 6,8 millió Ft.

III. variáns. A II. variánssal szemben a kevesebb földmunka, viszont hátránya, hogy a megkerülő vágány a jelenlegi III/b. terhelési szakaszból - 10 ezrelékes emelkedő beiktatásával - a VI. terhelési szakaszba kerül. Költsége 1952 évi árszinten 6,76 millió Ft.

IV.-V. variáns. A forgalom üzemeltetési nehézségek és a tehervonatoknak az amugyis erősen megterhelt kerülő utirányokon át történő közlekedtetése miatt nem jöhet szóba. IV. variáns költsége 1952 évi árszinten, kb. 8,52 millió Ft, az V. variánsé pedig kb. 9,8 millió Ft.

Végezetül az építésre elrendelt tervezet összehasonlítása az előbbi I.-V. variánssal szemben.

Legkevesebb a földmunka, elmarad a postai oszlopok áthelyezése, nem kell órházat bontani és építeni, az I. variánssal szemben nem kell végleges műtárgyakat építeni, ugyszintén elmarad az utátjárók meghosszabbítása és a sorompók áthelyezése.

A II. és III. variánssal szemben előnye, hogy a síncsere az egész hosszban a régi pályában lévő zuzottkő teljes felhasználásával, gépesítéssel, forgalom zavarása nélkül történik. Előnye még, hogy a megkerülő vágány egész hosszban két kitérő elhelyezésével egyszerre épül és nem kell a vágányszakaszokat többszöri kitérő és vágánybontás, s fektetés útján építeni.

Hátránya az I. variánssal szemben, hogy az építés alatt a megkerülő vágányon 25 km/óra sebességgel közlekednek a vonatok, valamint a II. és III. vari-

ánssal szemben, hogy a műtárgyak folytatásában egy helyen - 7,5 m nyílásu - provizoriumot és a többi négy helyen előregyártott csövekkel ideiglenes átvezetést kell építeni. Építési költsége 1952 évi árszinten kb. 5,9 millió Ft.

A Boba-celldömölki vonal egyvágányu pályájának felújításánál felmerülő problémákat azért kívántuk ismertetni, hogy ezzel segítséget nyujtsunk hasonló esetek tervezéseinél.

Szörényi Vilmos.

A MÁV. Hidépítési Főnökség hidépítési tevékenysége és a MÁV. Igazgatóságok építési szolgálatára háruló hidépítési feladatok.

A második világháború a vasut létesítményeiben rendkívül súlyos károkat okozott. A háborús rombolásoknak elsősorban a vasuti pálya legsebezhetőbb részei, a hidak estek áldozatul.

A felrobbantott, vagy megrongált kisebb és közepes hidak ideiglenes helyreállítását a rohammunka időszakában a MÁV igazgatóságok közreműködésével egy-egy vasutvonalon a régebbi szervezetből ismert Mozdó Hidjavító Szerelvényekkel /:M.H.Sz.:/ hídította be az akkori Hidosztály. Ezek a szerelvények 1946-ban a MÁV Hidműhely keretében váltak egységes hidhelyreállító és hidépítő szervek-ké. 1950-ben a MÁV Hidműhely nemzeti, majd üzemi vállalattá alakult. Az új vállalati forma mellett megszűntek az M.H.Sz.-ek, helyettük kisebb területen működő önálló hidépítésvezetőségeket szerveztek.

A MÁV építési szolgálatának átszervezésével kapcsolatban a MÁV Hidépítő Ü.V.-t 1955 január hó 1-én szervezték át a mai formában működő MÁV Hidépítési Főnökséggé.

A MÁV Hidépítési Főnökség feladata valamennyi vasutigazgatóság területén mindazon vasuti hidak, felül- és aluljárók, valamint hidprovizóriumok építése, melyeket az igazgatóságok műszaki, vagy anyagi felkészültségét meghaladják /:alapozási nehézségek, mintatervtől eltérő vasbeton szerkezetek építése, nehezebb provizórium-munkák:/, A kisebb és közepes vasszerkezetek, továbbá gyalogfelüljárók és szabványprovizóriumok erősítése és gyártása, vasszerkezetek szegecscserével járó hidvizsgálati hiányainak megszüntetése, továbbá a közepes és nagyobb vashidak mázolása szintén feladatai közé tartozik.

A folyami hidak - elsősorban a közös vasuti-közüti hidak - pályaburkolatának nagyobb mérvű javítása ugyancsak feladatkörébe tartozik.

A fenti feladatokon kívül valamennyi igazgatóság részére szükséges, a tervezést megelőző talajfurási és feltérési munkákat is elvégezni. Az építési főnökségek által kivitelezett vasbeton szerkezetekhez szükséges, kézi hajlítással célszerűen meg nem munkálható, nagyobb méretű vasbetétek leszabását és hajlítását - gépi uton - ugyancsak a MÁV Hidépítési Főnökség végzi.

A feladatkörébe tartozó munkákra az igazgatóságok adnak megbízást.

A MÁV Hidépitési Főnökség a munkákat öt főépítésvezetőség irányítása mellett működő 26 építésvezetőséggel látja el. A vasszerkezetek gyártását és erősítését a központi műhely végzi, míg a kisebb hidak helyszíni erősítését és a vasszerkezetet érintő hidvizsgálati hiányok helyreállítását a központi műhely kirendelt csoportjai útján látja el. A vasszerkezetek mázolását az e célra szervezett mázó építésvezetőség végzi. Talajfuró csoportja végzi a hidak tervezésével kapcsolatban szükségessé váló talajfurási és feltárási munkákat. Ugyancsak a MÁV Hidépitési Főnökséghez tartozik, mint építésvezetőség a mélyfuró csoport, mely a vasut vonalán szükségessé vált mélyfurási és talajvizszintsüllyesztési munkákat látja el.

Az építésvezetőségek mérnök, vagy hidásztechnikus vezetése mellett működő önálló elszámolási egységek, melyek több munkahelyen végeznek egyidejűleg munkát. Létszámuk a szükségletnek megfelelően változik, általában 20-25 főtől 60-70 főig. Az egyes munkahelyeken az építési munkák helyszíni végrehajtását szakvizsgálóval rendelkező hidász munkavezetők vezetésével végzik.

Az építésvezetőségek gép- és anyagszükségletének fedezéséről az építésvezetőségek igénylése alapján a Főnökség központja gondoskodik.

A kivitelezéshez szükséges provizóriumok és állványok, vashid erősítések tervezését, valamint a kivitelezés során szükségessé váló részlettervek, esetenként egyes hidak teljes tervdokumentációjának elkészítését, továbbá a kiviteli tervek szolgáltatását a központban működő tervező és előkalkulációs részleg végzi. A munkák pénzügyi elszámolása ugyancsak központosan történik.

A MÁV Hidépitési Főnökség folyó évben - csak néhány nagyobb munkát említve - megépítette a körmendi Pinkaártéri hidat, a nagykanizsai közuti felüljárót, a putnoki Sajóártéri hid falazatait. Folyamatban van a debreceni gőzcső alagut, a győri postaalagut, a püspökmolnári Rábaártéri hid, a záhonyi keresztelési műtárgy, a villányi Karasicahid, az okorági Feketevizhid építése. Ugyancsak ez a Főnökség végzi a Rákos-Ujszász vonal és a Vámosgyörk-Füzesabony vonal kézagmentes felépítmény létesítésével kapcsolatban felmerült hidépitési munkákat. Vasszerkezeti munkái közül ki kell emelni a szabvány "P" provizóriumok gyártását, továbbá a most folyamatban lévő Matolcsi Szamoshid vasszerkezetének kiegészítésével járó munkákat. A IV. negyedévben kezdi a 80.sz.ut építésével kapcsolatban Tatabánya-felső állomásban létesítendő közuti aluljáró /:vasbeton kerethid:/ munkáit.

A felsorolt munkák mellett igen nagy számban végzett és végzi vasbeton teknőhidak, csőátereszek építését, kiegészítését, vagy toldását, valamint kisebb vashidak erősítését.

A közepes és nagyobb munkák mellett a kisebb hidak átépítésének szüksége mind nagyobb számban jelentkezik. Míg 1958-ban 234 db hidmunkát végzett a MÁV Hidépitési Főnökség, addig 1959 évben a hidmunkák száma 373-ra emelkedett. A rendelkezésre álló hitel 1959 évben 11 százalékkal haladta túl az előző évben felhasznált hitelek összegét, az építendő hidak száma pedig 60 százalékkal növekedett.

Ez a szám szemléltetően mutatja, hogy a nagyobb és közepes hidépítések mellett jelentős mértékben előtérbe került a korszerűtlenné vált kisebb hidak átépítése, továbbá a vonalak korszerűsítésével járó hidátépítések igénye is.

A kisebb hidmunkák számának rohamos szaporodása felvetette a gazdaságosabb építési lehetőség megvizsgálásának kérdését is.

A tapasztalatok szerint különösen a kisebb felszerelést és szakértelmet követelő, kisebb volumenű, szétszórtan fekvő hidak építését és átépítését a MÁV igazgatóságok építési főnökségei területi adottságaiknál fogva gazdaságosabban végezhetik, mint a MÁV Hidépítési Főnökség, ezért szükségessé vált az igazgatóságok építési szolgálatainak fokozottabb bevonása a hidépítésekbe.

A MÁV igazgatóságok eddig is végeztek kisebb mértékben hidépítési munkákat, azonban a főfeladatuk elsősorban a hidak és provizóriumok fenntartása volt. Feladatukat a pályafenntartási főnökségeknél szervezett hidászbrigádok és hidáspályamesteri szakaszok útján látták el a hidügyi előadók irányítása mellett.

Az igazgatóságok bevonása az építésbe már a korábbi években megkezdődött, azonban nagyobb mérvű és szervezetszerű kiterjesztése 1959 január hó óta indult meg azzal a céllal, hogy az igazgatóságoknál működő hidáspályamesteri szakaszok az építési főnökségek szervezetébe történt beépítése után oly mértékben nyerjenek felfejlesztést, hogy azok 1961 évtől alkalmasak legyenek az igazgatóságok területén szükséges, évről-évre jelentkező, nagy felkészültséget nem igénylő hidprovizóriumok, mintaterv szerinti csőátereszek, beton és vasbeton hidak építésére, továbbá a felépítmény korszerűsítése során felmerülő kisebb hidátalakítások elvégzésére. A kisebb vashidak rendszeres mázolása ugyancsak az építési főnökségek feladatát képezi. A hidfenntartással járó teendőket a jövőben is a pályafenntartási főnökségeknél működő hidászbrigádok látják el.

Az építési főnökségekre háruló hidépítési feladatokat a főnökségeknél szervezett - hidásmérnök, vagy hidásztechnikus vezetésével működő - hidépítésvezetőségnek kell végeznie.

A hidépítésvezetőség szervezetén belül az egyes munkákat célszerűen a hidáspályamesteri szakaszok hajtják végre.

A hidáspályamesteri szakaszok vezetését az eddigiekhez hasonlóan hidáspályamesteriek látják el, míg a munkák helyszíni végrehajtásához szakképzett hidász munkavezetőket kell beosztani.

A pályafenntartási szolgálat hidépítési munkáinak vázolt átszervezése komoly felelőséget hárít az igazgatóságok építési főnökségeire. Gondoskodniok kell az építési főnökségek kivitelező részlegeinek megfelelő felfejlesztéséről. Ehhez biztosítaniok kell a szükséges műszaki kádereket, de éppen olyan fontos a munkák kivitelezését végző hidász munkavezetők kiképzése, továbbá az állandó szakmunkásgárda kialakítása. Gondoskodni kell az építésekhez szükséges gépek /:betonkeverő, vibrátor, szállítószalag, szivattyu, stb:/ és felszerelések kiegészítéséről, illetve a beszerzéséről, valamint az ezeket kiszolgáló dolgozók kiképzéséről.

A beton minőségének biztosítása érdekében fel kell szerelni építési részlegeket a H.2.Utasításban - a beton vizsgálatára - előírt eszközökkel.

Külön kell hangsúlyoznunk a kisebb vasszerkezetű hidak és gyalogfelüljárók mázolását végző csoportok megszervezésének fontosságát, melyeket ugyancsak az építési főnökségek hidépítésvezetőségén belül célszerű elhelyezni. Az eddigi tapasztalatok szerint ugyanis a pályafenntartási főnökségek megfelelő szak-

emberek hiányában egyáltalán nem végezték a szükségessé váló mázolásokat, vagy ha végezték is, azok csak egyes esetekben készültek az előírásoknak megfelelően. A mázolások elhagyása vagy szakszerűtlen volta pedig a vasszerkezetek idő előtti tönkremenését okozza.

A felkészülésnek egyik fontos része az építési főnökségek tervező részlegeinek olymértékű megerősítése, hogy a főnökségek által kivitelezendő munkák provizóriumterveit, állvány terveit, továbbá a kisebb hidátalakítások terveit valamint ezek költségszámításait a kivitelezés megkezdését megelőzően kellő időben el tudják készíteni. Az építés befejezése után a műtárgyak kiviteli terveinek elkészítése ugyancsak a kivitelező főnökség feladata.

A Budapesti MÁV Építési Főnökségnél a hidépitésekre történő nagyobb mértékű felfejlesztést a területi előny nem indokolja, emellett az Építési Főnökség további leterhelése sem célszerű, ezért továbbra is a MÁV Hidépitési Főnökség végzi a budapesti MÁV igazgatóság területén jelentkező mindazon hidépitési munkákat, melyeket az igazgatóság a fenntartási munkák és a kisebb hidátalakítási munkák nagy száma miatt jelenlegi változatlan szervezetével nem tud el látni.

A hidmunkák kivitelezőit az igazgatóságok javaslatainak lehető figyelembevételével az I/6.E.osztály már az éves tervek összeállításakor meghatározza. A munkák felosztása - az egyes hid kivitelezők előzőekben vázolt feladatkörének megfelelően - a helyi körülmények szem előtt tartásával történik.

Végül a hidépitési munkákat végző szervek gazdaságos és gyors munkájához a társszolgálati ágak segítségére is szükség van. Az előkészítés terén elsőrendű feladat a tervdokumentációk idejében történő szolgáltatása és a megbízások kiadása. E tekintetben jelenleg komoly nehézségek tapasztalhatók, melyek a munkák tervszerinti kezdését erősen hátráltatják.

Közös erővel ki kell küszöbölni a vágányzárak engedélyezése terén tapasztalt huzavonát, mert minden elveszett hét a kellemetlen lassújel meghosszabbítását eredményezi és a költségeket növeli.

A második 5 éves terv beindítása és a szakszolgálatra háruló hidépitési feladatok maradéktalan végrehajtása érdekében a szükséges mértékű felfejlesztést úgy kell elvégezni, hogy azok 1960 év végéig mind személyi, mind műszaki vonatkozásban befejezést nyerjenek.

Dr. Tóth Jenő.

B e l f ő l d i h i r e k .

CSD delegációk látogatása. Szeptember hónapban Dufek Frantisek csehszlovák vasutügyi miniszterhelyettes elvtárs vezetésével egy bizottság tartozkodott hazánkban és három újabb magyar előfeszített vasbetonaljgyár megvásárlásáról tárgyalt. A bizottság látogatást tett Németh József miniszterhelyettes elvtársnál, a MAV vezérigazgatójánál, megtekintette a Hatvan-Ludas között üzemben lévő hézagnélküli felépítményű pályaszakaszt és a gyöngyösi MAV Kitérőgyárat. A látottakról a legnagyobb elismeréssel nyilatkoztak.

A magyar és csehszlovák pályafenntartási szakszolgálat közötti tapasztalatcsere és a közös barátság elmélyítése céljából négy gépesítési szakértő látogatott el hozzánk szeptember hónapban Kunčovsky Frantisek vállalati igazgató, Smejkal Gustav minisztériumi gépesítési, Linek Ondřej gépesítésfejlesztési és Sladky Karel hegesztési előadók személyében. A bizottság megtekintette a Rákos-ujszászi és a Veszprém-celldömölki vonalakon különböző módon folyamatban lévő hézagnélküli felépítményfektetési munkákat, Hajduszoboszló-Debrecen között az új és használt sinekből készült üzemben lévő hézagnélküli felépítményű pályaszakaszokat, a hatvani kivetődési kísérleteket, a városlódi, ludasi pályafenntartási telepek különféle sinhegesztési munkáit, a füzfői nagy vonal-korrektúra építését, a győri pályafenntartási főnökségnél folyamatban lévő gépesített pályafenntartást, a MAV Vasanyagjavító Ü.V. budapesti és szegedi üzemét, a MAV Kitérőgyárat és hegesztőtelepet Gyöngyösön, a püspökkladányi telepen folyó telítési és talpfa-

javitási munkát, továbbá a Központi Felépítményvizsgáló, a MAV Építési Géptelep és az Épületelemgyártó főnökségeket, valamint a MAV hatvani kertészetét.

A bizottság vezetője a legnagyobb elismeréssel nyilatkozott a pályafenntartási szakszolgálat kísérleti, építési, gyártási és pályafenntartási technológiájának ugrásszerű fejlődéséről, a munkák minőségéről, a dolgozók fegyelmezett magatartásáról és a magyar vendégszeretetről.

A látogatás viszonzásául rövidesen ugyancsak négytagú pályafenntartású bizottság utazik Csehszlovákiaába.

A folyó év júniusában Szófiában tartott OSzZsD szakértői értekezlet határozatának megfelelően szeptember 28 és október 7 között a Szovjetunió, a Német Demokratikus Köztársaság és a Magyar Népköztársaság államvasutjainak felépítményi mérőköcsijaival a Szovjetunió Csap állomásáról kiindulva összehasonlító méréseket végeztek.

Könnnyű tehervágánygépkocsik irányváltóművei. Ez év tavaszán megkezdődött a pályafenntartási szolgálat könnyű, gyors szállítójárművekkel való ellátása.

A könnyű tehervágánygépkocsikból ezideig mintegy 32 db készült el, Ezek már a pályafenntartási szakszolgálatnál dolgoznak. A könnyű tehervágánygépkocsi hiányosságának mondható, hogy a hátrameneti sebessége igen alacsony, így a kocsi gyakori fordítása válik szükségessé. E hiányosság megszüntetése érdekében ezeket a kocsikat irányváltóval látják el. Az irányváltómű

tervei elkészültek. Ezek alapján a MAV Felépítményi Vasanyagjavító Ü.V. meg is kezdte a gyártást. Az irányváltóműből ez évben kb 25 db készül el, melyek felszerelését az igazgatósági gépállomások fogják végezni. Az irányváltómű segítségével - mely egyben gyorsítómű is lesz - a vágánygépkocsi mindkét irányban azonos sebességgel fog közlekedni.

Julius hónapban az Elektrochemisches Werke /:Annendorf N.D.K.:/ háromtagu küldöttsége tapasztalatcserén volt nálunk. A sinhegesztő szakemberek, Ing. F.Proschek vezetésével meglátogatták a jelentősebb építési munkahelyeket és néhány igazgatósági sinhegesztőtelepet is.

A tapasztalatcsere dolgozóink részére is sok tanulsággal járt. Az Elektrochemisches Werk V.E.B. szállítja a MAV részére a közbeöntési sinhegesztéshez használatos sinhegesztőanyagot, a thermogént.

Biztosítva van az első 2 km hosszú pályarészre a rugalmas sinszeg. A rugalmas sinszeges sinleerősítés terén, bár évtizedekkel ezelőtt megtörténtek a kezdeményező kísérletek, ezideig nem sok történt még nálunk. Ezt az elmaradást kívánja felszámolni szakszolgálatunk, amikor a torziós "T-Flex" jelű sinszegekkel a hazai tapasztalatok megszerzése céljából kísérleti szakaszokat létesít 1960 évben.

K ü l f ö l d i h i r e k .

Az OSzZSD IX. technikai bizottsága az 1959 évi plenáris ülését november 16-december 5 között tartja Pekingben.

Az ülés több aktuális témával foglalkozik. Így a hézagnélküli felépítménnyel, a vasbetonaljakkal kapcsolatos kérdésekkel, sinleerősítés, sinszigetelés, mechanizáció és alagutak kérdéseivel.

A hézagnélküli felépítménnyel foglalkozó bizottság tárgyalja a hézagnélküli vágányok építésének legcélsezerőbb technológiáját, a balesetek miatt meghibásodott vágányok helyreállítását, az időszakos feszültségoldás kérdését és a sinhegesztésekkel kapcsolatban a hegesztési varratok vizsgálatát.

A vasbetonaljakkal összefüggő kérdésekkel foglalkozó albizottság, melyben a MAV a vezető vasut, tárgyalni fogják a vasbetonaljak egységes fektetésére és fenntartására vonatkozó

az 1959 augusztus 19-22-i budapesti szakértőbizottsági ülésen kidolgozott irányelvek végleges elfogadását, vasbetonaljakra ható terhelések megállapítását, a vasbetonaljak méretezésére vonatkozó egységes számítási eljárást a vasbetonaljak laboratóriumi vizsgálatával összefüggő kérdéseket, a vasbetonaljak üzemben való átvételére vonatkozó egységes irányelveket, vasbetonaljas sinleerősítési és szigetelési kérdéseket.

Foglalkozni fog a bizottság a sinek és kitérők egységesítésének problémáival, nagy és kis felépítményi gépek szerkesztésével.

Első ízben kerülnek a bizottság elé az alagutakkal kapcsolatos kérdések.

A bizottsági ülés után a résztvevőknek bemutatják a nagy kínai vasutépítések egyes munkahelyeit is.

Vasutfejlesztés a Szovjetunió új 7 éves tervében. A Szovjetunió 7 éves tervében, amelynek részletes tárgyalására a Szovjetunió Kommunista Pártjának január 27-én megnyitott XXI. kongresszusán került sor, fontos szerepet tölt be a vasutfejlesztés is. Az elkövetkező 7 éves terv folyamán kerül sor Kelet-Szibéria mérhetetlen ásványkincseinek feltárására. Ennek folyamán megkezdik a 6,8 trillió tonna szén kibányászását. Ez a szénmennyiség kétszer akkora, mint az Egyesült Államok szénkészlete és több, mint az összes kapitalista országoké együttvéve. Ugyanezen időszakban megkezdik a harmadik iparvidéknek, a Bajkál térségében és a negyedik iparvidéknek Sabaikal térségében való kiépítését. Az érckohászat központja Taiszet lesz, az irkutszki medencében. Minthogy ezek a vidékek nem fekszenek egymás mellett, a Szovjetuniónak részben a meglévő vasutvonalait kell megfelelően fejleszteni, részben új vasutvonalakat kell építenie. A 7 éves tervben nemcsak a transz-szibériai vasutat villamosítják, hanem ezenkívül új vonalak villamosítása és építése is szerepel. Így meg kell építeni az Abakan-taiszeti vonalat, amely a taiszeti vasműveket a szén és érclelőhelyekkel köti össze. Krasznojarszktól nyugatra Acsinszktól Abalakovóig is új vonal fog épülni. Ezt a vonalat az észak-szibériai vonal első vonalszakaszának tekintik. Később ez a vonal el fogja érni az Amur folyó északi részét.

Abalakovótól tovább fog épülni a vonal Észak-Ural irányában. Ugyancsak a 7 éves terv folyamán megépül a bamsulman-tajesnaji vonal is, amely a csulmani szénmedencét a távolkeleti érclelőhelyekkel fogja összekötni. Mindezek a hatalmas vasutépítési tervek szerves részét képezik a Szovjetunió

átfogó tervének, annak megvalósítására, hogy elérjék és megelőzzék a legfejlettebb kapitalista ország, az Egyesült Államok ipari termelését. /Közl. Közlöny 1959.7 sz./

Az építési és pályafenntartási szolgálat eredményei az Osztrák Szövetségi Vasutaknál. A vasut évi kiadásainak több mint a felét a vonalhálózat fenntartására és felújítására fordítják. 1950 év óta 20 millió schilling értékben szereztek be gépeket a felépítményi munkák végzéséhez.

1958 évben a sincseréléseknél 34 százalékkal, a kitérőcseréléseknél pedig 25 százalékkal teljesítettek többet az előre tervezettnél. 339 km hosszban végeztek vágánycserét, 128 km hosszban sincserét és 632 csoport kitérőt cseréltek. A fenntartás során 337 km hosszban végeztek aljcserét, összesen 943.000 db új és javított talpfát, 111.670 db vasbetonaljat és 15.180 db vasaljat építettek be. A hézagnélküli vágányok hossza 1958 évben 110 km-el növekedett és az év végén összesen 386 km ilyen vágány volt. Az osztrákok fokozott mértékben alkalmaznak 30-60 m hosszú sineket is, a fenntartási munkák csökkentése céljából. Az ilyen hosszúságú sinekből épült vágányok össz-hossza már eléri a 834 km-t. 66 km hosszban fektettek előfeszített vasbetonaljakat. /:Eisenbahn 1959 5 sz.:/

Utaluljárók építése új módszerrel. Az ausztriai Wörgl-Innsbruck közötti kétvágányú vonalrészben egy 3,0 és egy 3,5 m széles sorompónélküli dülőut szintbeni keresztezését szüntették meg úgy, hogy az utakat előgyártott vasbetonelemekből összeállított átterezeken vezették át. A négyszög keresztmetszetű vasbeton kereteket a helyszínen két-két részből illesztették ösz-

sze. Az aluljárók teljes hossza 15 m és azok 20-20 keretelemből állnak. Azért, hogy a vasuti forgalmat minél kevésbé zavarják az aluljárók egyik felét a töltés jobb, a másik felét a töltés baloldalán állították össze és így a félhosszuságú aluljáró betolásához két részben, de csak az egyik vágányon kellett vágányzárt bevezetni. Egy aluljáró megépítése összesen 6 napig tartott, míg az eddigi módszerekkel ahhoz 8 hétre lett volna szükség. Az új módszer gyors, olcsó és azonkívül a munka télen is elvégezhető. /:Eisenbahn 1959.5 sz.:/

Nagysebességű vonatok közlekedtetésével kísérletezett legutóbb a Nemzetközi Vasutegylet /:UIC:/ Kutató és Kísérleti Hivatala /:ORE:/ Nyugat-Németországban a München-Regensburg-i vonal egyik pályaszakaszán. A vonatok sebességét fokozatosan egészen 200 km/óráig felfokozták, miközben a különböző sebességek mellett pontos méréseket és adatfelvételeket végeztek. /:Közl.Közlöny 1959.26 sz.:/

Új mozdonyok a Szovjetunióban. Még ebben az évben a novocserkaszi gépgyár 60 db 4200 kVA teljesítményű 6 tengelyű, váltóáramú, N-60 típusú villamosmozdonyt szállít a szovjet vasutaknak. Az Országos Gépgyár ezenkívül még 2 nyolctengelyű váltóáramú, 5600 kVA teljesítményű, ER-7- és ER-8 típusú villamosmozdony prototípusát is elkészíti. /:Zeleznicár:/

Modern rendezőpályaudvar Kanadában. Kanadában most kezdték meg Észak-Amerika legnagyobb rendezőpályaudvarának az építését. A pályaudvaron 84 vágány épül összesen 294 km hosszban. A kocsik rendezését matematikai számológépekkel irányítják. Televízió és diszpécseri berendezéssel bővül. /:Zeleznicár:/

Új személyszállító drótkötélpálya a Magas Tátrában. Juniushan adták át a forgalomnak a Kőpataki tótól a Lomnici nyeregbe vezető ülőszékes drótkötélpályát. Ez a nyolcadik ülőszékes drótkötélpálya Csehszlovákiában. Ez a drótkötélpálya a korábbi sífelvonót is helyettesíti és a Lomnici csucsra vezető kabinos drótkötélpályát tehermentesíti. A meghajtó állomás a Kőpataki tónál van. A pályán 22 oszlop van.

Ó-Tátrafüred-Tarajka közötti sík-lőpályát a Zerge szállótól a Zbojnicka menedékházig újabb drótkötélpályával hosszabbítják meg. /:Zsel.doprava technika:/

Ércszállítás a svéd vasutakon. A svéd vasutak Kirunából Narvikba az ércszállításához nagyteljesítményű egyenáramú villamosmozdonyokat alkalmaznak. A mozdony súlya 162 tonna és a 3500 tonna terhelésű vonatokat loezrelék emelkedésű pályán 45 km/óra sebességgel továbbítja. A vonóerő a vonóhorgon az 52 tonnát is eléri. /:Zseleznicár:/

Moszkva erőteljes terjeszkedése Dél-Nyugat felé a Metró vonalainak bővítését és a Moszkva folyó felett egy új hid építését tette szükségesé. A hid kétszintű: a felső szinten négy nyomú autót, az alsón pedig a földalatti vasut pályája halad. A hid vasbeton ivекből áll, a középső nyílása a legnagyobb, annak hossza 77 m. A hid építése a parton történt, kétszer fél-szélességben, azután segédaljazatokon gördítették be az egyes iveket a folyó fölé, majd súlylyeszthető pontonokra szerelt alátámasztás segítségével eresztették le azokat saruikra. /:Közl.Közlöny 1959.26 sz.:/

A norvég vasutak 10 éves korszerűsítési és racionalizálási tervet készítettek, amelyhez 120 millió dolláros beruházási keret biztosítása szükséges. Az összeg legnagyobb részét villamosítási és járműfelújítási beruházások teszik ki. Szerepel azonban a tervben több új vasutvonal építése is, amelyek elsősorban a kisebb községekben élő lakosság jobb kiszolgálását és az országos hálózatba való bekapcsolását célozzák. /:Közl.Közlöny 1959.26 sz.:/

Belga vasutak. Brüsszelből 18 vasutvonal ágazik ki. Ezeknek legnagyobb része villamosított. A legforgalmasabb a négyvágányú Brüsszel-Antwerpen-i vonal, ahol két vágányon kizárólag a személyforgalmat bonyolítják le. Antwerpenig terjedő 44 km távolságot a gyorsvonat egy megállással 27 perc alatt teszi meg. /:Zseleznicsár:/

A világ leghosszabb vasutvonala. Moszkva-Vladivosztok-i vonal hossza 9476 km és a világ leghosszabb vasutvonala. Kétvágányú pálya és beutazásához 2.000 óra szükséges. Ha ezen a vonalon hűtőkocsikban 500 tonna húst szállítanak, ehhez utközben 800 tonna jég, 200 tonna só szükséges. Most vezettek be új kompresszoros hűtőkocsikat, amelyekhez utközben csak 10 tonna üzemanyag szükséges. /:Zseleznicsár:/

Turistakocsik Franciaországban. Renault üzem a francia vasutaknak ebben az évben 10 db turista motorkocsit adott át. A kocsi súlya 58 tonna, 88 utas részére készült és menetsebessége 130 km/óra. A kocsi elején és végén lévő fülkékben 22-22, a középső részben pedig 44 utas fér el. A felső ráépítés plasztikus anyagból készült, fűthető repülő típusu két részes üvegből egymástól átlátszó fóliával elválasztva, amelyben az ellenállásos villamos fűtőtestek vannak elhelyezve. Ez-

által az ablakok eljegesedését és beparásodását megakadályozzák. Az ülőhelyek kényelmesek, lehajtható karfákkal, neon világítással. A fűtés és szellőzés meleg és hideg levegővel történik. A dohányfüstöt megbízhatóan kiszívadják. A meghajtás 800 lóerős Diesel motorral történik. A gépházfödém jól szigetelt, az utasok a motorrezgést és zajt nem hallják. /:Zseleznicsár:/

Teherán-Tebrisz vonalon megindult a vasuti forgalom. Teheránból északkeleti irányban Tebriszbe vezető vasutvonal építése befejeződött. Ezáltal az iráni vasuthálózat a szovjet vasuthálózathoz csatlakozik. Így Európából Iránba a vasuti összeköttetés a Szovjetunión keresztül megvalósult. A török vasuthálózathoz való csatlakozás Ahoj-Kotur /:török-irán. határ:/ - Gurpinar-Tatran-Mus-on keresztül, ahonnan Ankarába már vasut vezet, még nincs meg. Irán részéről ezt az összeköttetést támogatják. /:Zseleznicsár:/

Szovjet vasutak. Moszkvából, amelynek 5 millió, az elővárosokkal pedig 7 millió lakója van, 10 vasutvonal ágazik ki. Az elővárosi szakaszok villamosítását 1929-ben kezdték meg és most 90 km körzetben befejeződött. A vonatokat 6, vagy 9 db négytengelyű kocsiból állítják össze. Valamennyi kocsiban 108 ülőhely van. A csucsforgalomban a vonatok 5-10 percenként közlekednek. Figyelemreméltó a 60 tonnás négytengelyű kocsik alkalmazása. Imponáló a szovjet vasutak teljesítménye. Az évi teljesítmény az 1.000 milliárd tonnakilométert meghaladta és így megelőzte az USA-t, bár annak vasuti hálózata háromszor hosszabb. A kocsik kapcsolása önműködő. /:Zel.doprava a technika:/

A müncheni főpályaudvart, amely a világháborús események folyamán újszólván teljesen megsemmisült, 1959 és 1960 évben újjáépítik. A jelenleg provizórikusan helyreállított pályaudvar éppen csak lehetővé teszi a személyforgalom lebonyolítását. A hírek szerint 17 m magas, 220 m hosszú és 140 m széles csarnok fog épülni, korszerű világitással és merész ívelésű tartórendszerrel. A régi épületből még megmaradt és helyreállított részeket megfelelően átalakítják, vagy teljesen elbontják. A pályaudvar újjáépítésével egyidejűleg a München-környéki vasuti létesítmények bővítésére is sor kerül. /:Közl.Közlöny 1959.24 sz.:/

A lengyel vasutak komoly beruházásokkal járó műszaki fejlesztést végeznek a mostani és az 1961-ben induló 5 éves tervükben is. Varsó új központi személypályaudvarának építésével kapcsolatban 100 km hosszú második vágány készül, a sziléziai bányavidékkel való összeköttetés megjavítására és a Wrocław-Varsó utvonal megrövidítésére 56 km új vasutvonal épül. A mostani 5 éves tervben 880, a következőben 1000 km vonal villamosítása szerepel. Gőzmozdonyokat már nem szereznek be, csak

villamos és Diesel vontatójárműveket. A vasuti kocsipark kiegészítésekként 2000 személykocsit és 40.000 teherkocsit szereznek be. /:Közl.Közlöny 1959.35 sz.:/

Az indiai Uj-Delhiben gyermekvasutat avattak. A vasut 1 km hosszú és azon egy kétkocsis szerelvény közlekedik, amelyben 50 gyermek részére van hely. A szerelvényt gőzmozdony vontatja. A pályán korszerű jelzőberendezéseket, fűtőházat, fordítókorongot, vizdarut, állomást, felüljárót, sőt alagutat is létesítettek, hogy a tanuló ifjúság vasuti ismereteit ezek segítségével bővíthesse. /:Közl.Közlöny 1959.28 sz.:/

Fagyott anyag bontása a Szovjetunióban. A fagyott anyag bontásához UR-17 jelű vibrátoros berendezést alkalmaznak. A berendezés fő alkatrésze egy lemez, amelyhez ékeket erősítettek. A lemez vibrátor-szerkezettel van összekapcsolva. A munkánál a berendezést 5-10 tonna teherbírásu daru vonóhorgára függesztik fel és a platókocsin lévő fagyott anyagra eresztik. A vibrátor bekapcsolása után a lemez mozog és az ékek a fagyott anyagba mélyednek. Egy fogással az anyag 2-3 m³ területen szétbontható. /:Mechanizace.:/

..-

Helyreigazítás. Lapunk folyó évi 3.számában a 31.oldalon lévő képletekben a törtek számlálójában egy helyen, nevezőjében 2 helyen "y" betűjelzés szerepel tévesen. Azt mind a három helyen "I"-re /:inercia nyomaték:/ kell helyesbiteni.

KÖNYVISMERTETÉS.

Megjelent a D.21.sz. "Irányelvek 1435 mm nyomtávolságú pályák és ezek állomásainak tervezésére" című utmutató új bővített kiadása. Ismertetésével cikk keretében foglalkozni fogunk.

ÚJJAÉPÜL A KELETI PU. 75 ÉVES FELVÉTELI ÉPÜLETE

