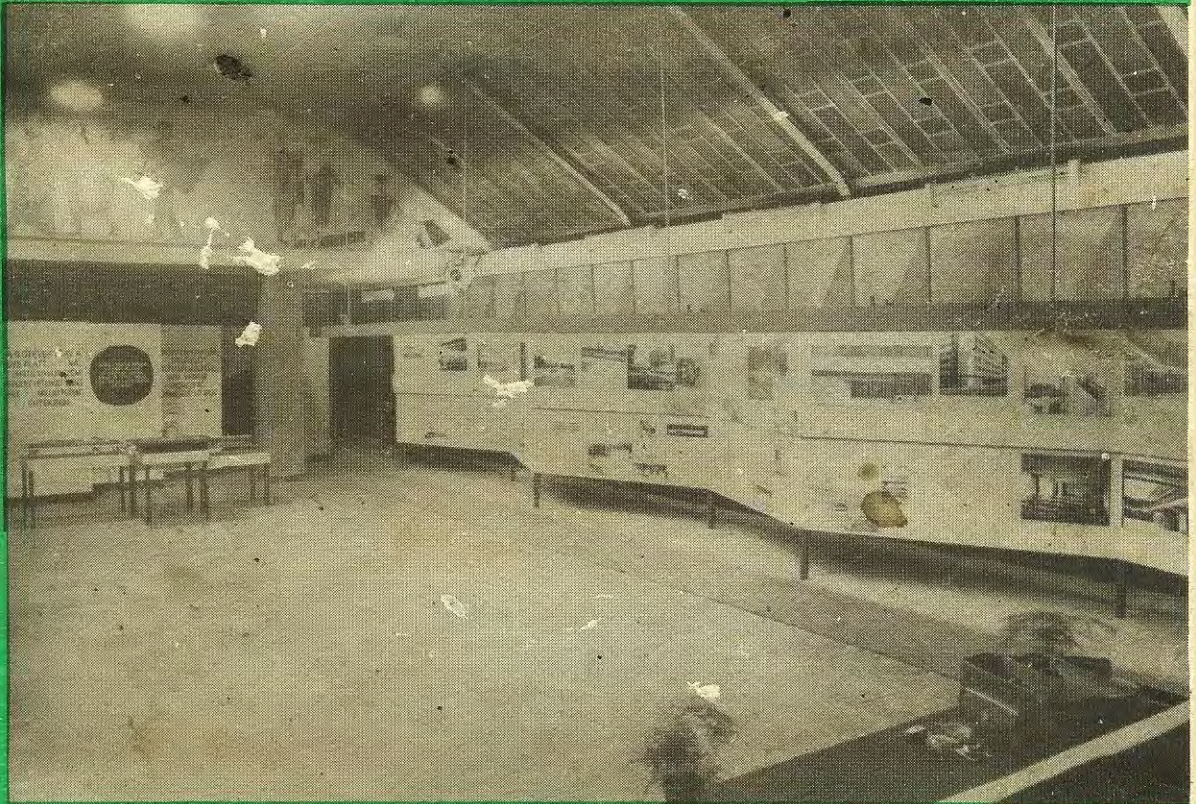


Sünek világa



VIII. ÉVFOLYAM • 1965.

3

TARTALOM

1965 évi július hó

VIII.évfolyam 3.szám.

| | | |
|--------------------------------|---|-----|
| KISS ISTVÁN | <u>Az Államvasutak építészeinek III. Találkozója.</u> | 113 |
| KUMMER ISTVÁN | <u>Vonalfelújítási munkák és a 90 napos szavatosság.</u> | 118 |
| ARADI JÓZSEF | <u>Új vasuti műtárgy Törökbálint megállóhelyen.</u> | 122 |
| PAPP LÁSZLÓ SZIJÁRTÓ ISTVÁN | <u>Agyazatrostálásnál a rostaalj gépi eltávolítása a bevágásból.</u> | 127 |
| SÁRI GYULA | <u>Hazai gyártású rázó-tömörítőgép tömörítő hatékonyságának rádió- izotópos vizsgálata.</u> | 130 |
| | <u>Személyzeti hírek</u> | 133 |
| FERENCZI LAJOS | <u>Balesetekről...</u> | 134 |
| | <u>A felépítményi mérőkocsi 1965.I. félévi mérési eredményei.</u> | 135 |
| | <u>Bel- és külföldi hírek</u> | 140 |

AZ ÁLLAMVASUTAK ÉPÍTÉSZEINEK

III. Találkozója

Az Államvasutak építési igényeinek - felszabadulás utáni ugrásszerű - növekedése szükségessé tette a feladatok üzem alatt megvalósítását célzó házilagos magasépítési szervezet életre hívását. A szervezet előkészítő, tervező, kivitelező és irányító munkájában résztvevő szakemberek időszakonként konferenciára gyűlnek össze, hogy áttekintsék eredményeiket, hiányosságaikat és meghatározzák a jövő munkájának irányelveit.

Ezzel a céllal ült össze folyó év szeptember hó 16-án és 17-én az Államvasutak Építészeinek III. Találkozója is két napos konferenciára a KPM I. Vasuti Főosztály kulturtermében.

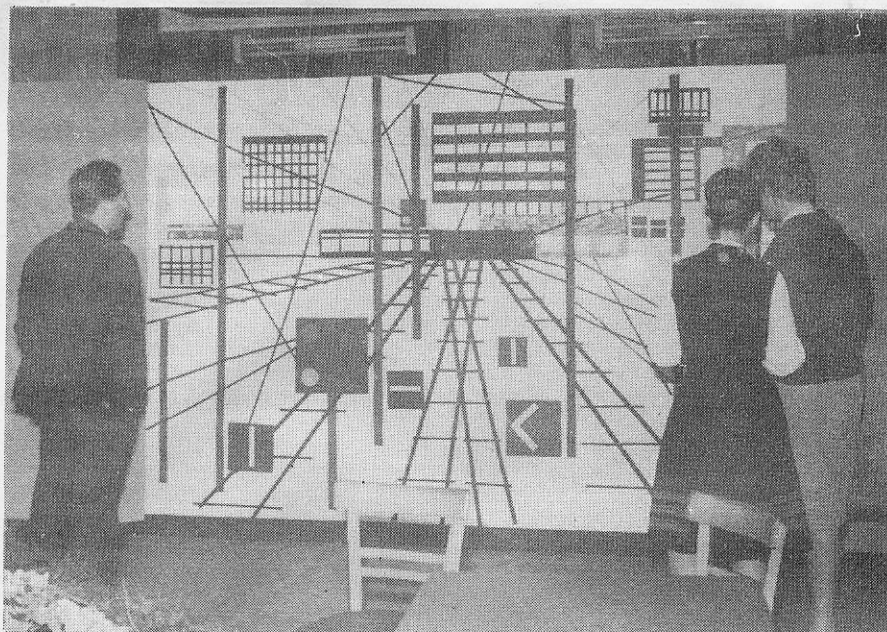
A szakmai körökben nagy érdeklődéssel várt találkozót a KPM I/6. Építési és pályafenntartási Szakosztály, a Közlekedéstudományi Egyesület Vasuti Magasépítési Szakosztálya és a MÁV Vasutervező Ú.V. rendezte 300 meghívott szakember részvételével. A konferencia programja előadásorozatot, műszaki terv- és dokumentációs kiállítást, filmbemutatót és épületlátogatást tartalmazott.

A konferenciát Harmati Sándor vezérigazgatóhelyettes elvtárs nyitotta meg. Méltatta a vasuti magasépítés jelentőségét, majd változta a találkozó programját. Elsődleges célként jelölte meg a kivitelezői kapacitás bővítését és az átfutási idő csökkentését.

Az első két előadás a műszaki gazdasági fejlesztés kérdéseivel foglalkozott. Az előadók a következő 5, illetve 10 év feladatairól beszéltek. Berey János elvtárs a harmadik 5 éves terv építési, felújítási és fenntartási igényeit

ismertette, a fontosabb létesítmények meghatározásával. Körvonalazta a tervezésben és kivitelezésben egyre fontosabbá váló regionális szemlélet főbb irányelveit. Kiss István elvtárs a házilagos magasépítési szervezet 10 éves fejlesztési





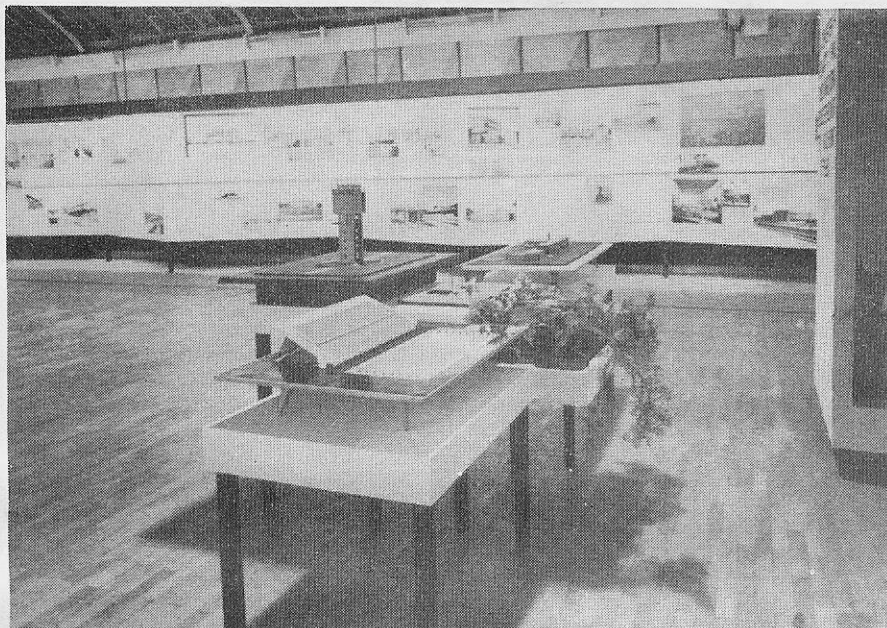
tervéről szolt, a főbb építési mutatók alakulása feltételeinek és következményeinek egymásra ható elemzésével.

A konferencia következő két előadása tervezési kérdéseket érintett. Ferenczy Jenő, a MÁV Vasuttervező Ü.V. osztályvezetője az épülettervező iroda fejlődő munkájáról beszélt. Értékes gondolatokkal világította meg az építész művészi munkája és a vasut ismeretét követelő üzemi igények, illetve szempontok közötti szükséges kapcsolatot. Megállapította, hogy a II.Építész-találkozó óta eltelt időszakban ezen a téren jelentős eredmények születtek. Juhász József elvtárs a tervbírálatok segítő szerepének fontosságát hangsúlyozta a komplex létesítmények tervezésében. Felhívta a figyelmet az építésztervező felelősségére és munkájának irányító jellegére.

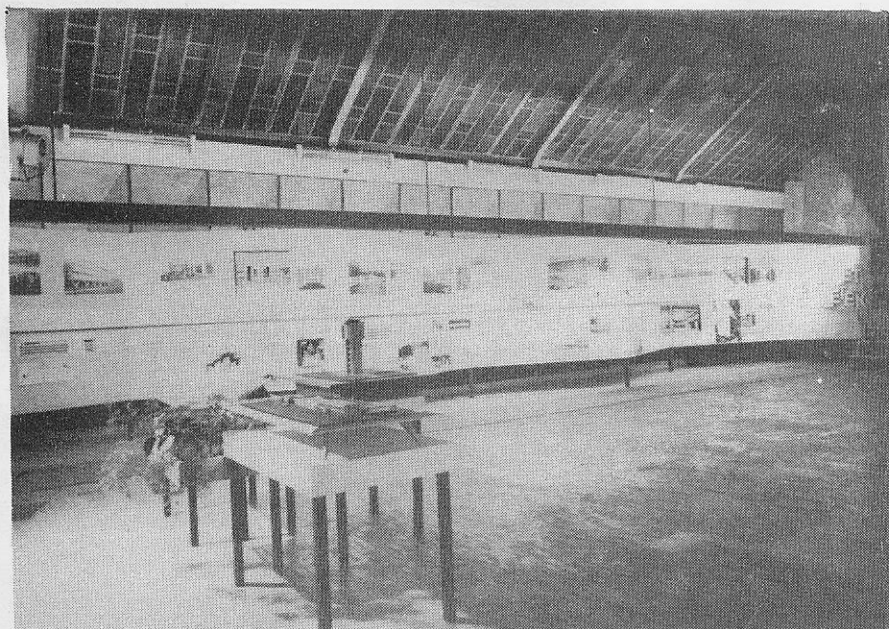
A konferencia első napja szakmai filmek vetítésével zárult. A négy filmből álló dokumentációs anyag a modern építőgépeket mutatta be használat közben, ismertette a legújabb alapozási módszereket, foglalkozott a betonkavicsot pótló kohóhabsalak felhasználásával és áttekintést adott az utóbbi évek - É.M. által kivitelezett - kiemelkedő új épületeiről.

A találkozó második napján Tajthy József elvtárs megnyitó előadásában a vasut üzemgépészetének és épületgépészetének kapcsolatáról beszélt, kihangsúlyozva azok szoros összetartozását a fűtés, a világítás és vízellátás vonalán.

Viola János elvtárs a korszerű segédipari üzemekről tartott előadást. Azokat az elveket ismertette, amelyek a vasut házilagos magasépítési szervezetében a fa, fém- és betonipari termékek központos előállítását meghatározzák, illetve amely mennyiségi határon alul azok decentralizált gyártása gazdaságos és indokolt. Hangsúlyozta egy technológiai szerelőrészleg felállításának szükségességét, amely a távfűtési rendszerek kiépítését, valamint az állomási víz- és csatornázási munkák megvalósítását végezné.



Erdélyi Tibor elvtárs, a KPM I/6.C. Magasépítési Osztályának vezetője a vasuti magasépítéset sajátos feladatairól, a szervezet szerteágazó tevékenységéről beszélt. A tennivalókat két fő részre osztotta: az általános, tehát országos építőipari tevékenységre és a sajátosan vasuti problémát jelentő műszaki tevékenységre. Előadásában helyesen állapította meg a kizárólagosan vasutüzemi kérdések megoldásának elsődlegességét, amelyet a vasut szervezési és műszaki változásának - az üzem korszerűsítésének - figyelembe vétele mellett kell megvalósítani tervezésben és kivitelezésben egyaránt.



Weichinger Károly egyetemi tanár a korszerű vasuti felvételi épületekről tartott színvonalas előadást. Okfejtését az ipari centrumok erőteljes lakosság koncentrációjára, az újszerű város- és település-szervezési megoldásokra és az ebből következő újabb közlekedési feladatokra alapozta. Az újonnan építendő felvételi épületek jellegét és hovatartozását ebből kiindulóan határozta meg. Beszélt az épületek elhelyezéséről, a funkció és az alaprajz kapcsolatáról, valamint az alkalmazandó építőanyagokról. Előadását a felvételi épületek tervezésének építőművész szemszögéből való megítélésével zárta be.

Gazdag tartalmu és érdekfeszítő vetített-képes előadást tartott dr. Pogány Frigyes egyetemi tanár "Ember és környezet" címmel. Előadásában az ember és a körülötte lévő világ viszonyát fejtegette az esztétikus építőművész szemszögéből. Átfogó képet adott az ember és környezet egymásra hatásáról, a különböző korok, társadalmi rendszerek, égtájak és gazdasági viszonyok tükrében.



Végig vezette a hallgatókat a formakialakítás, a stilustörténet és a színek törvényszerű jelentkezésének indokolásával az ókortól napjainkig. Külön fejezetben foglalkozott a modern építészet formakialakítási törekvéseivel.

Az előadássorozatot "Építész szemmel Európában" címmel 122 színes felvételtől álló vetített-képes előadás zárta le. A képeket vasutas kollégák készítették. Azok a Szovjetunió, a Dalmát tengerpart, Ausztria, Németország, Anglia, Franciaország és Olaszország kiemelkedő építészeti alkotásait mutatták be.

A találkozó Tusa Lajos, a KPM I/6. Építési- és pályafenntartási szakosztály vezetőjének helyettese zárszavával ért véget. A találkozót sikeresnek értékelték, mert az jó iránymutatásul szolgált a harmadik 5 éves terv térben és időben meghatározott műszaki és szervezési feladatainak megvalósításához, egyben kijelölte azt az irányvonalat is, amelynek alapján a vasut építészeti még eredményesebb munkásságot fejthetnek ki a vasutüzem fejlesztése érdekében.

Az építésztalálkozó keretében rendezett "Ujabb vasuti épületek" című dokumentációs kiállítást Rödönyi Károly miniszterhelyettes elvtárs, a MÁV vezérigazgatója, a Közlekedéstudományi Egyesület főtitkára nyitotta meg. Hangsúlyozta annak a munkának jelentőségét, amelyet magasépítészeti szervek a vasut keretében megvalósítanak és elismeréssel szólt a szervezet második 5 éves terv folyamán elért eredményeiről. Megállapította, hogy az épületek formai megjelenése is öröndetesen megjavult az előző időszakban létesült épületekhez képest.

A MÁV Vasutervező Ü.V. szervezésében megvalósult kiállítás anyagát a második 5 éves terv előző éveiben megvalósult, vagy tervezett épületek dokumentációiból válogatták össze. A kiállítás két nagy témakört ölelt fel: az egyik a vasutüzemi épületek, a másik a jóléti-szociális épületek voltak. Ebben az időszakban 500-nál több új vasutüzemi épület létesült, mintegy 300 millió forint értékben. A kiállított fényképek, tervek és modellek a legjelentősebb létesítményeket mutatták be. Így például: a Déli pályaudvar új várócsarnokát, a záhonyi felvételi épületet, a ferencvárosi gőzmozdonyszint, a komáromi, celldömölki, keszthelyi, tiszafüredi, vámosgyörki, hódmezővásárhelyi és szegedi felvételi épületeket, az épülő székesfehérvári Diesel vontatási telep egyes létesítményeit és a befejezés előtt álló Közlekedési Muzeumot. Különös érdeklődést keltettek a nyíregyházi, pécsi, székesfehérvári, kaposvári és nagykanizsai szociális épületek, valamint a miskolci szakorvosi rendelő, továbbá a miskolci, a debreceni és a kelenföldi munkásszállók.

A találkozó résztvevői végül Gundel István vezetésével megtekintették a közeljövőben megnyitandó Közlekedési Muzeumot, ahol dr. Mészáros Vince muzeumi igazgató a Közlekedési Muzeum múltját és fejlődését ismertette, valamint az újjászervezett Muzeum jövő feladatairól tájékoztatta a hallgatóságot. Gundel István a MÁV Vasutervező Ü.V. műteremvezetője a korszerűsítés elveiről, a tervezés általános elgondolásáról és részleteiről, az építési technológiáról, a különféle építési és ipari problémák megoldásáról beszélt. Az ismertetés után a résztvevőknek alkalmuk volt az épület minden részletét tanulmányozni.

Az építésztalálkozó általában nagy érdeklődést keltett. Az előadásokon átlagosan mintegy 250 vasuti építész vett részt. Az előadásokat - a szűkre szabott idő miatt - vita nem követte, azonban a felvetett érdekes problémákat a résztvevők személyes eszmecseréken tovább tárgyalták. A vasutas építésznapi sikere - amellyel a napi sajtó is foglalkozott - jó iránymutatásul szolgált a vasuti építészek számára.

Kiss István.

Vonalfelújítási munkák és a 90 napos szavatosság

Az utóbbi években párt- és gazdasági vonalon egyaránt több nagyjelentőségű határozat látott napvilágot annak érdekében, hogy a szocializmus építése során végrehajtásra kerülő nagyarányú beruházások, felújítások határidőre történő elkészítése mellett maradéktalanul érvényesüljenek a gazdaságossági, minőségi követelmények is. Az érvényben lévő Beruházási Kódex, illetve annak Végrehajtási Utasítása részletesen szabályozza az elkészült létesítmények átadás - átvételi, valamint üzembehelyezési eljárását. E törvényerejű rendelkezések fenti eljárásoknál az építtető és kivitelező különállásából indulnak ki és lehetővé teszik, hogy az építtető a kivitelezővel szemben - szükség esetén anyagi természetű kényszerintézkedésekkel tudja biztosítani jogos érdekeit és a munkák megfelelő minőségű műszaki, valamint gazdaságos végrehajtását.

A MÁV legtöbb esetben saját vállalkozásban végzi pályaépítési, bővítési, átalakítási és felépítménycserélési munkáit és így előáll az a sajátos helyzet, hogy az építtető és a kivitelező egyaránt a MÁV, tehát nem érvényesíthetők érdemlegesen azok a kényszerintézkedések, melyek a Beruházási Kódexben, illetve annak Végrehajtási Utasításában rögzítve vannak. Ezért szükségessé vált, hogy az egyes vasuti létesítmények forgalombahelyezésével kapcsolatban érvényben lévő előírások kibővítést nyerjenek és megszabják azokat a kötelelességeket, amelyeket a MÁV szervezetéhez tartozó kivitelezőnek az elkészített létesítménnyel kapcsolatban be kell tartania, nemcsak annak hatalmas értékére, hanem az élet- és vagyonbiztonságra tekintettel is.

A vonatkozó rendelet /108.353/1963.I/6./ két évvel ezelőtt jelent meg és az új MÁV fektetésű vágányok és kitérők forgalombahelyezésével, műszaki átadás-átvétellel és 90 napos szavatosságával kapcsolatos kérdéseket szabályozza.

Egy pár gondolatban e fontos rendelet azon részével kívánok foglalkozni, mely a 90 napos szavatosság, vagy ahogy a köztudatban elterjedt - a 90 napos jótállás betartásával, problémáival kapcsolatos.

E szigorú rendelkezés életbeléptetését az a körülmény tette rendkívül időszzerűvé, hogy igen erősen kezdett eluralkodni az a szemlélet a létesítmények kivitelezését végző dolgozóknál, hogy első és legfőbb szempont a kiadott feladatok mennyiségi teljesítése és egyes területektől eltekintve nem volt törődés azzal, hogy a minőségi követelmények is maradéktalanul kielégítést nyerjenek. Az anyagi ösztönzés rendszere nem hatott ezirányban megfelelően. Ebből következett, hogy bár éves viszonylatban milliárdos nagyságrendű vasutépítési, illetve felújítási munkák készültek el, azok egy része kisebb-nagyobb műszaki hibákkal volt terhes, amelyek fennállása károsan befolyásolta a létesítmény tervezett élettartamát, indokolatlan terheket rótt a fenntartást végző alakulatokra, zavarta a vasut biztonságos üzemeltetését és növelte a vasut önköltségét.

Az építési és pályafenntartási szakszolgálat vezetése szükségesnek tartotta ennek a helytelen irányzatnak a megváltoztatását és szigorú előírásokkal kívánta rákényszeríteni a kivitelezést végző szervezetet arra, hogy munkájukért azok mennyisége mellett minőségileg is felelősséget vállaljanak azzal, hogy a létesítmény elkészülte, üzembehelyezése után - meghatározott idő alatt - a hibákat saját maguk szüntessék meg az eredeti hitel terhére. Tárnyilagosan meg kell állapítani, hogy a rendelet megjelenése nem váltott ki osztatlan örömet. A létesítmény üzemeltetését, karbantartását végző főnökségek örültek, mert nem lehet őket hiányosan, vagy rosszul elvégzett munka átvételére kényszeríteni. Szívesen vették a rendeletet azok a kivitelező szervezetek, amelyek műszaki jóhírük megóvása érdekében addig is mindent megtettek annak érdekében, hogy munkájukkal meg legyenek elégedve, de támadták és igyekeztek végre nem hajtani a rendelet előírásait azok, akik - nem egyszer műszaki hírnevüket is kockára téve - alapos, műszakilag helyes munka helyett a vasut és a népgazdaság érdekeit háttérbe szorítva addig is csak látszateredmények elérésére, prémiumszerzésre törekedtek.

Az elkészült vonalfelújítások után megtartott forgalombahelyezési eljárások jegyzőkönyvei tucatjával tanuskodnak a jól végzett, de a hanyag, felületes munkáról is. Több területen egyszerűen nem akarják tudomásul venni a rendeletnek azt az előírását, hogy "a 90 napos szavatossági időtartam alatt a pálya /vágány, kitérő/ előírás szerinti fenntartási állapotáért és annak minden következményéért a kivitelező tartozik felelősséggel, tehát a pályát neki kell /a szavatossági időtartam alatt/ saját költségén és létszámával üzembiztosan fenntartani." Természetesen ezen idő alatt kell megszüntetni mindazon hiányosságokat is, melyek a forgalombahelyezési eljárás során a vizsgálatok, mérések révén felszínre kerülnek.

Még jelenleg is sok olyan jelenséggel találkozunk, melyek nem azt mutatják, hogy minden törekvés arra irányulna, hogy a minőségi előírásokat maradéktalanul betartsák. Bár az érdekelt gazdasági vezetők szavakban egyetértenek a párt és a kormány idevonatkozó határozataival, de munkájuk eredményei ezt nem tükrözik. Nem szívesen végeztetnek olyan tervben előírt munkát, amely nem hoz magas termelési értéket, de elmulasztása súlyos, sokszor helyrehozhatatlan károkkal jár. Melyek ezek a leggyakoribb hiányok?

Nem szüntetik meg a felépítmény állékonyságát biztosító alépítményi hiányosságokat, az alépítménykorona egyenetlenségeit zuzottkővel töltik ki, annak rendbehozatala helyett /lásd: helyenként 1,0 m-es vastag ágyazat/.

Nem alakítják ki megfelelően a felületi vizek elvezetését szolgáló szabványárkokat.

Nem alakítják ki a tervszerinti előírásoknak megfelelően a töltés- vagy bevágás rézsüket, nem végzik el a rézsük állékonyságát elősegítő füvesítést.

Nem tartják be a hézagnélküli felépítmény olyan fontos előírásait, mint például a lélegző-szakaszok előírt hosszban történő oetl-kengyelezése.

Nem a tervben előírt ivsugárral alakítják ki az iveket, vagy ugyanazon iven belül változó ivsugarak mérhetőek. Az ilyen ives vágánybésztt előzetes szabályozás nélkül összehegesztik. Helyrehozataluk csak a sinek szétvágása útján lehetséges. A tervezett sebesség nem egy helyen nem engedélyezhető, mert az ivsugár kisebb a tervben előírtnál.

Az ivekben nincs megfelelően kialakítva az előirt tulemelés. Durva irány-, fekszingt- és nyomtáv hiányok vannak, stb.

/E rövid felsorolás az elmúlt évben tartott forgalombahelyezési eljárások jegyzőkönyveiből van kivéve./

Igen vakmerő és súlyos hiba, hogy a 90 napos jótállás időszaka alatt - bár a vonal teljes üzemmelle terhelve van - nem történik meg a rendelet ellenére sem annak rendszeres karbantartása. A kivitelezők újabb feladatok elvégzésére elvonulnak és rendszerint csak a szavatossági idő lejártá előtt pár nappal futószabályozással hozzák rendbe a vonalat, bár az üzem miatt már olyan hibák is jelentkeznek, amelyek azonnali helyrehozatalának elmulasztása már maradandó károkat okozott.

Nem kívánok most kitérni olyan hiányokra, melyek a beépített szerkezetek méreteltéréseiből adódnak, s amelyen a beépítésnél segíteni már igen nehéz, vagy lehetetlen. De nem lehet eltérni azokat a durva hibákat, amelyek gondatlan munka következményei, vagy csak azért nem végezték el azokat, mert túlzottan bérigényesek, megfelelő nagyságu termelési értéket nem hoznak.

A pálya csak ugy képes hosszú időn át betölteni feladatát és megőrizni megkivánt műszaki és forgalombiztos állapotát, ha az előírások betartásával, minden tartozékával együtt kifogástalan minőségben épül meg és utána gondosan és rendszeresen tartják fenn. Ha a létesítmény építésekör a vezetők követelik a gondos munkát, nem válik szükségessé a későbbi újbóli visszatérés ugyanarra a helyre, tehát nincs megzavarva a további program végrehajtása. A vezetők szemléletén, gondosságán igen sok múlik, de nem közömbös a helyi mozgalmi szervek e kérdésekkel való rendszeres nevelő, ellenőrző foglalkozása sem. A MÁV-nál építtetőnek, kivitelezőnek és üzemeltetőnek csak egy érdeke lehet, a kifogástalanul elkészített és zavartalan üzemeltetést biztosító munka.

Káros és az egész vasut érdekeit veszélyeztető, szigorú megtorlást követelő jelenség az, amit az egyik igazgatóság területéről a közelmúltban szó szerint így jeleztek: " B-Z állomások között végrehajtott vonalfelújítási munkák forgalombahelyezési eljárása 1964 december 10-én lett megtartva. A 90 napos szavatossági felülvizsgálatot 1965. április 9-én tartottuk meg. A forgalombahelyezési eljárásnál megállapított hiányok még teljes egészében fennállottak és fennállnak ma is /1965. június 8-án/, így a fenntartásra való átvétel nem volt végrehajtható, sőt az átvétel későbbi időpontjában sem lehetett megállapodni, mert a kivitelező a hiányok helyreállítására határidőt nem vállalt. A vonalat a felépítményi mérőköcsi április hó 14-én bemérte és az 1 km-re eső süppedési hibapontok száma 25 volt, amikor fenntartásnál a nyolc pont/km-t követeljük meg. A vonal egy része azonnali szabályozásra szorul, mert ellenkező esetben később ki nem javítható deformálódások lépnek fel és erősebb felmelegedés esetén fennáll a vágánykivetődés veszélye."

Ehhez az idézett jelentés-részlethez nem kell külön kommentárt fűzni. Ha szükséges, a legszigorúbb felelősségre vonással kell érvényt szerezni annak, hogy minden illetékes gazdasági vezető tartsa kötelességének annak a rendelkezésnek a betartását és betarttatását, mely azt célozza, hogy végérvényesen felszámoljuk az ilyen jelenségeket és eleget tegyünk a tervek teljesítése mellett valamennyi műszaki előírás szigorú betartásának is. A gazdasági vezetők

a kezükben lévő anyagi, ösztönzési, jutalmazási, premizálási lehetőségeket hatékonyabban használják fel e cél érdekében és ahol a kívánt eredményt ez sem hozza meg, ott a legszigorubb felelősségre vonást alkalmazzák. Az ilyen intézkedésük találkozni fog a becsületes dolgozók elismerésével és e törekvésükben biztosan számíthatnak a helyi mozgalmi szervek vezetőinek támogatására is.

Feltétlenül szükséges ismételten tanulmányozni, oktatni és minden szinten megkövetelni a 90 napos szavatossági kötelezettséggel, a műszaki átadás-átvétellel és a forgalombahelyezéssel kapcsolatban érvényben lévő rendelkezéseket, mert ezek betartásával segítjük a vasut forgalombiztos munkáját, a növekvő szállítási feladatok zavartalan végrehajtását, s nem dobjuk oda látszateredményekért szakszolgálatunk becsületét.

Kummer István.

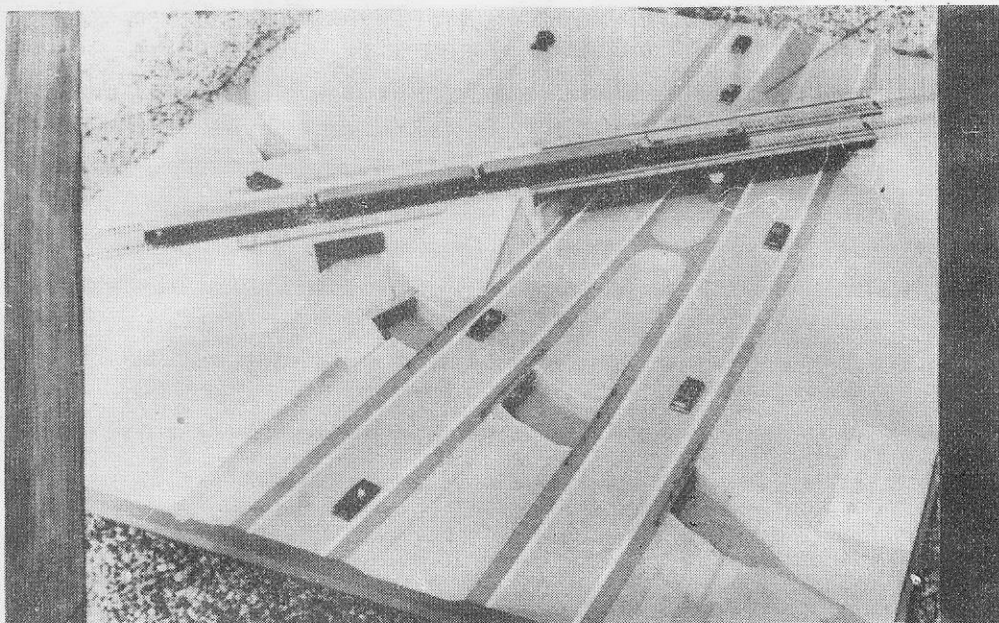
Új vasúti műtárgy TÖRÖKBÁLINT megállóhelyen =

A balatoni VII.sz.autópálya és a budapest-hegyeshalmi vasutvonal keresztezésében Budaörs és Torbágy állomások között, a törökbálinti megállóhelytől mintegy 200 méterre létesül a VII.sz.autópálya legnagyobb vasúti műtárgya.

A keresztezés helyén a VII.sz.autópálya két ágra szakad - a bevezető ugynevezett fehér és a kivezető piros ágra. A keresztezésnél a vasutvonal egyenes, lejtviszonyát tekintve 4,1 % emelkedőben van Torbágy felé. Az autópálya két ága miatt szükséges volt a VII.sz.műutat két nyílású vasúti hiddal áthidalni. E célból az UVATERV 2 db kétnyílású, süllyesztett-pályás, kavicságyas, gerincklemezes vashidat tervezett meg. A gerincklemezes vashid támaszköze 24,7 + 20,8 m. A főtartók teljes hossza 46 m, magassága 1,92 m, a szerkezeti magassága 1,515 m. A főtartók egymástól való távolsága 3,9 m, a két vasszerkezetű hid egymástól való tengelytávolsága 4,75 m.

E műtárgy megépítésével egyidejűleg kivitelezésre került a volt törökbálinti BEV aluljáró és a Budakeszi árokhid átalakítása is. E műtárgy háromszintű vasbeton hid lesz, melynek felső szintje a vasúti pályát, középső szintje a mezőgazdasági utat és az alsó szintje a Budakeszi árok vizét vezeti át. /Az 1.sz.ábra a hegyeshalmi vonal és a VII.sz.műut, valamint a BEV aluljáró elrendezését szemlélteti./

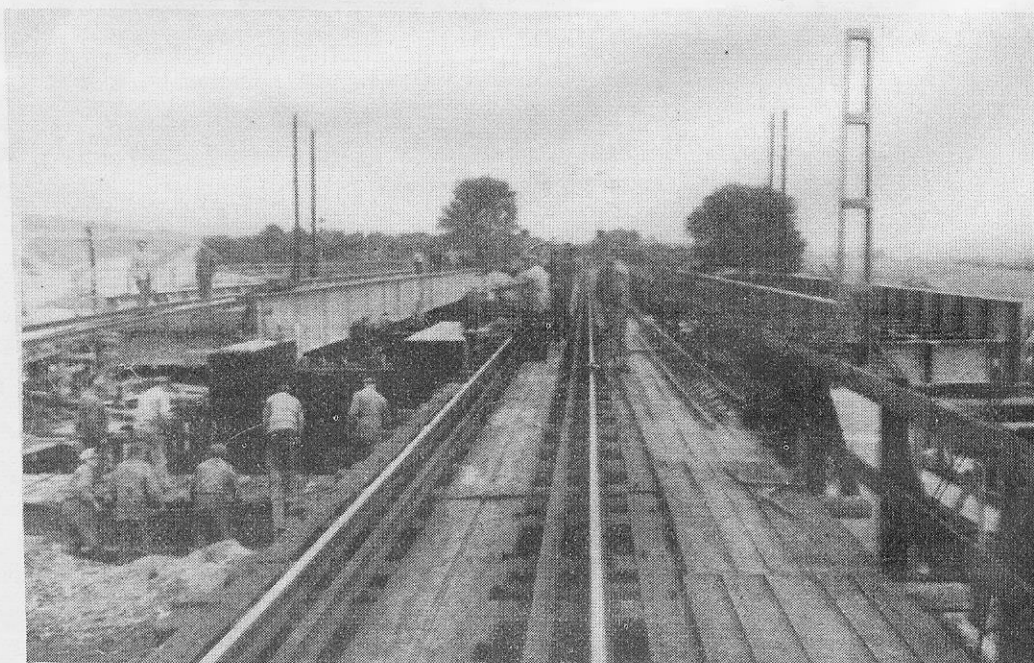
A VII.sz.autópálya műtárgyának megépítése előtt a hegyeshalmi fővonalba egy szokatlanul hosszú ideiglenes hidat kellett beépíteni, hogy a forgalom



1.sz.ábra.

fenntartása mellett, de annak legkisebb zavarása nélkül végezhető az építési munkát.

A végleges hid építését biztosító ideiglenes hid össz-hossza a jobb vágányban 79,20 m, a bal vágányban 82,70 m. /Lásd 2.sz.ábra/



2.sz.ábra.

Az eddigi ismertetésből kitűnik, hogy a budapest-hegyeshalmi vasútvonalon 2 db kétvágányú hid épül, ennek megfelelően meg kellett építeni

- a budaörsi közös hidfő alapot,
- a pillérek közös alapját,
- a torbágyi közös hidfő alapot.

A felsorolt alapokat vasbeton süllyesztett szekrényes alapozással, egymással teljesen azonos mérettel készítették el /6,30 x 10,65 x 5,20 m/.

Az alapozási mód megválasztásánál mind a gazdaságosság, mind a könnyebb kivitelezés tekintetében a vasbeton süllyesztett szekrényes alapozás bizonyult megfelelőnek, ezért a talajmechanikai szakvéleményben javasolt cölöpös, vagy kut alapozás a nehézkes és hosszabb kivitelezés miatt nem jöhetett számításba.

A vasbeton szekrény süllyesztésével a budaörsi hidfőnél a 135.45 A.f. pilléreknel 135.37 A.f. a torbágyi hidfőnél 135.86 A.f.szinten álltak meg.

A vasbeton szekrény süllyesztése állandó szivattyuzás mellett történt a legnagyobb körültekintéssel és a szükséges biztonsági és óvintézkedések szem előtt tartásával.

A tervezett mélységre történő lesüllyesztés után a talajvizet nem szivattyúzták, hanem a nyugalmi vízszint beállása után készítették el a víz alatti záróbetont.

A vasbeton szekrények felett B.220 minőségű teherelosztó vasbeton lemezt alakítottak ki, mely a vasbeton süllyesztőszekrény falába lett bekötve. A hidfő felmenőfala B.100 minőségű csömszölt betonból készült.

A vasszerkezetű hidakat közepén a közös alapon nyugvó, de 2 db különálló betonpillér felmenőfallal támasztották alá. A két különálló, B.140-es minőségű vasalt betonfelmenőfalak esztétikailag nagyon kedvező képet adnak a VII. sz.autópálya felől és a hid alól nézve. Ez a megoldás gazdasági szempontból is kedvező volt, mivel a ferde áthidalás miatt ennél lényegesen nagyobb, hatalmas méreteit semmivel sem indokolható pillér-épitményt kellett volna kivitelezni.

A közös alapon elhelyezett, de különálló pillérek zsaluzása különös gondal készült. Az volt a kívánság, hogy a pillérek betonozása után azok felülete nyersen maradjon, ezért és esztétikai követelményekért a zsaluzatot 5-6-7 cm szélességű lécekből készítették. A kedvező felület kialakítása érdekében a zsaluzatot egymáshoz összegyalulták, hogy megfelelő egyenletes felületet kapjanak. Az esztétikailag kedvező nyers felület biztosítása érdekében a betonozást fokozott gondal végezték, hogy a felületen a legkisebb kavicsfészkek se keletkezzenek. Hasonlóképpen készültek a hidfők szerkezeti gerendáinak látható részei is B.300-as minőségű betonból. A hidfők látható felületei a szerkezeti gerenda kivételével első osztályu faragott mészkővel vannak burkolva.

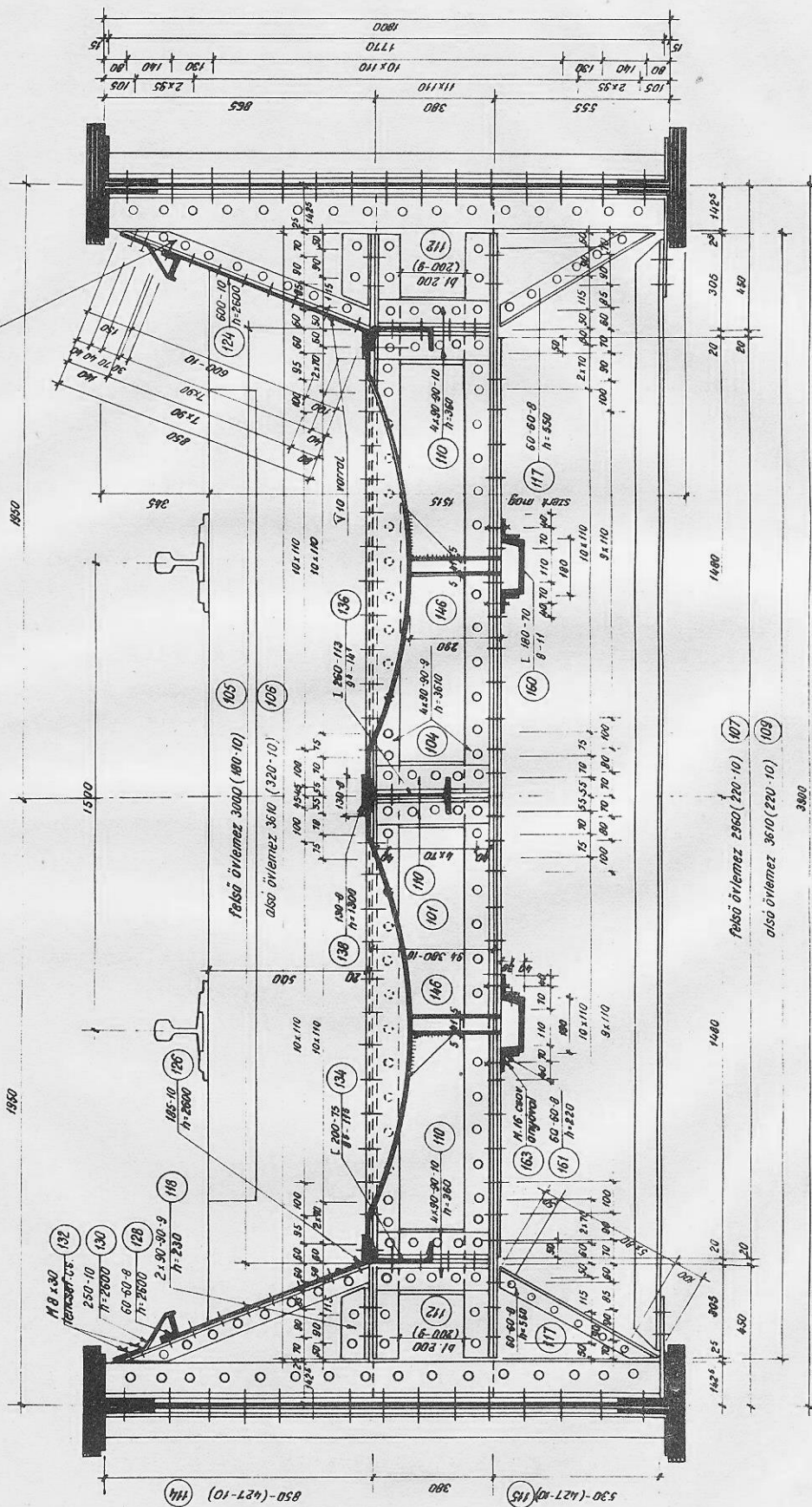
A kivitelezés nehéz munkáját a műtárgy végleges befejezési határidejének betartása érdekében a vasutforgalom szempontjából legnehezebb időben, az őszi forgalom idején kezdték meg. A legutolsó provizóriumot 1964 október 4-én helyezték el a forgalmi vágányba.

E munkafázis után kezdetét vette a tulajdonképpeni műtárgy építés. Mint ismeretes, az MSZMP Központi Bizottsága 1964 február havában egyik legfontosabb tennivalóként az építőipar folyamatos építésszervezését tűzte ki célul. E cél érdekében a téli zord időjárásban olyan munkafázisokat kellett munkába venni, amelyek lényegesebb költség növekedés nélkül télen is elvégezhetők voltak.

A balatoni autópálya és a hegyeshalmi fővonal keresztezésénél létesítendő

Általános keresztmetsztő

60-60-8 (A 0-ös, 35-ös és a páros számú csomópontoknál) 1x,
 1x-850 a többi páratlan számú csomópontoknál 2x.



3.sz. ábra.

műtárgy munkálatai biztosították e követelményt. A viszonylag kedvező tél lehetővé tette, hogy a téli időszakban mintegy 1300 m³ földmunkát - teljes gépesítéssel, földbontó gépekkel és gépkocsikkal - el tudták végezni.

A gerinclemezes kavicságyas vashíd süllyesztett pályás. A kavicságyat az ugynevezett dongalemezek hordják, amelyek 10 mm-es négyszögletű vaslemezről kagylószerűen vannak préselve. A dongalemezek - peremszerűen a hossz- illetve kereszttartóhoz szegecselve - kétoldala a kereszttartóra, a másik két oldala a hossztartóra támaszkodik /3.sz.ábra/.

A dongalemezeket wieni szigeteléssel és védőbetonnal látják el. Az ágyzatba szivárgó csapadékvíz elvezetésére a dongalemezek közepén víznyelőket alakítanak ki. A dongalemezek közepén elhelyezett víznyelők vizét az összegyűjtő csatornában, a pálya 4,1 % esését követően vezetik el. A csapadékvíz a szerkezetről a budaörsi hidfő vízvezető rendszerébe van bekötve.

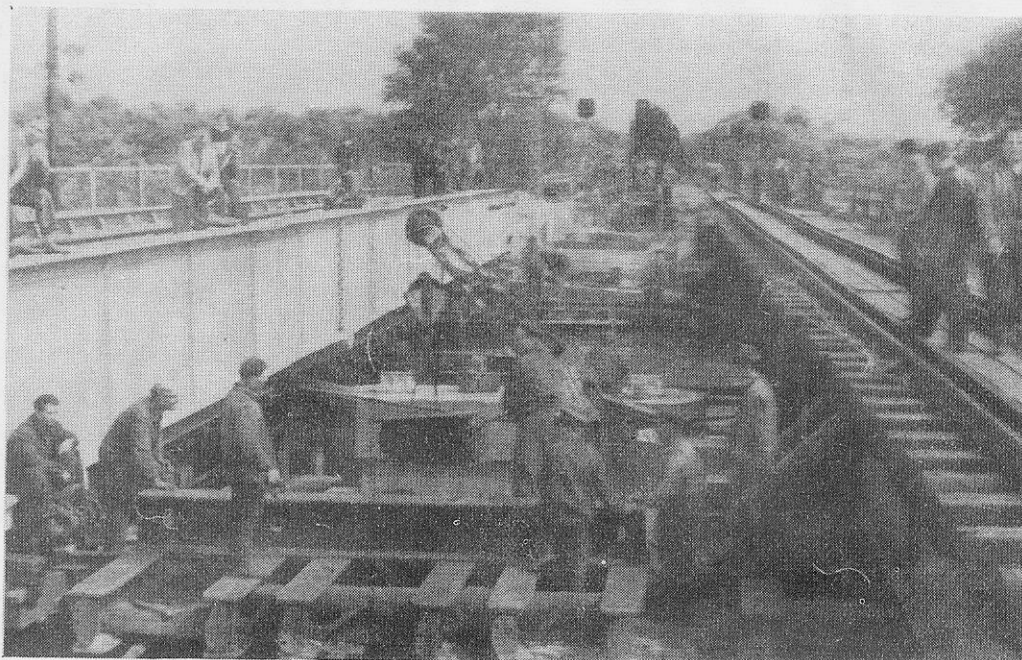
A szerkezet szerelésére létesített szerelőállvány egyúttal a vasszerkezetű hid behúzó-állványaként is felhasználható. A vasszerkezet behúzása oldalirányban történt.

Annak ellenére, hogy a gyártás kezdetén komoly vasanyag-hiány mutatkozott, a Hidépítési Főnökség mindkét vágány vasszerkezetének gyártásával és helyszíni szerelésével oly időben készült el, hogy a bal vágányu szerkezet 1965 augusztus 31-én, míg a jobb vágányu szeptember hó 21-én a forgalomnak átadható volt. A forgalombahelyezés augusztus 30-án és 31-én 34 órás, szeptember 20 és 21-én 27 órás vágányzár alatt 2 db 10-10 tonnás villanydaru segítségével történt. A villanydaruk az építési provizóriumok elbontását és a kikerülő fölös építési anyagok szállítását végezték. A provizórium bontásában ezenkívül egy 3 tonnás közúti daru működött közre, mely a kereszttartós kiváltásokat távolította el /4.5.sz.ábra/.

A 6.sz.ábrán látható az új süllyesztettpályás kavicságyas hid az előre lekötött felépítménnyel és a vágányszabályozáshoz előkészített kavicságygal.



4.sz. ábra.



5.sz. ábra.

Az ábrán látható 378 tonna összsúlyú kavicságyas vashidat a pálya tengelyéhez viszonyítva merőleges irányban elhelyezett csörlők segítségével helyezték el végleges helyére. A végleges helyére történt behuzása után került sor a sarura helyezésre.

A vágányzári munka érdekessége, hogy bár teljesen azonos jellegű és fázisu technológiával dolgoztak mindkét esetben, mégis a szeptember hó 20 és 21-i vágányzár - annak ellenére, hogy a legkedvezőtlenebb időjárási viszonyok mellett került sor annak végrehajtására - 7 órával kevesebb időt igényelt az el-



6.sz. ábra.

sónél. E kedvező eredményt a daruszemélyzet és az építésvezetőség összdolgozóinak jó begyakorlottsága tette lehetővé.

A hidfők csatlakozó töltésének lezárása mindkét oldalon azonos. A lezárás a hegyesebb szögű lezárás oldalán új támfallal, míg a tompaszögű lezárás lábazati támfallal megtámasztott gyepesített földkuppal történt. A budaörsi hidfő északi rézsűje szintén kőburkolatú, ezen az oldalon azonban magasított padka készül. A torbágyi hidfő szegélyek csatlakozása a padkához betonlépcsővel történik.

E cikk megjelenésekor a vasuti forgalom mindkét vágány vasszerkezetű hidján megindult, a műtárgy építése befejezéséhez közeledik. Az állványzat elbontása után a műtárgy alatt is megindul a VII.sz.autópálya építése, hogy a magyar tenger partjára utazó külföldi és hazai üdülni szándékozók közlekedése korszerűbbé és gyorsabbá váljék.

Aradi József.

Ágyazatrostálásnál **a rostaalj** **gépi eltávolítása** *a bevágásból*

Az eddigi gyakorlat szerint ágyazatrostálás alkalmával a rostaalj a rostáló gép hulladékszállító szalagjáról a töltésrézsűre, alacsony bevágásokban a bevágás tetejére, legnagyobbbrészt azonban a bevágás rézsűjére került. A bevágás rézsűre helyezett rostaaljat azután kézi erővel kellett eltávolítani. Egyes helyeken egy, vagy több karolással a bevágás tetejére termelték, vagy a rézsűről lehuzva az árokba, a már megtisztított ágyazat újbóli beszennyezésével szállító járműre rakva szállították ki a bevágásból. Mindez lassú, sok munkaórát felémésztő munkafolyamat, melynek gépesítésével a termelékenység nagymértékben növelhető. Ezért egy olyan szállító szerelvény készült, mely szállító szalagsorral van felszerelve. Ez a rostáló gép hulladékszállító szalagjáról átvett rostaaljat befogadva, megfelelő helyre szállítva üríthető.

A szerelvény kialakításánál figyelembe van véve, hogy

- 1.- a berakás gépi erővel történjék és a berendezés teljesítménye a rostáló gép teljesítményével összhangban legyen,
- 2.- a megrakott kocsikat két vágányzári idő között a kiürítés helyére és vissza lehessen szállítani, természetesen közben a kiürítés is megtörténjék,
- 3.- egy vágányzárban keletkezett hulladékot minimális számú kocsiban lehessen elhelyezni,
- 4.- az energia ellátás stabil energiatermelőktől és más munkagépektől független legyen.

A feltételek vizsgálata során szállító kocsinak a Kü típusu önűritős kocsi választottuk, mivel nagy befogadó képességű, vontatása nagyobb sebességgel is megengedett, jellegénél fogva kirakása, üritése gyorsan elvégezhető. A hulladék közvetlenül a rosta hulladékszállító szalagjáról kerül a kocsikba.

A szerelvény 10 db Kü kocsiból van összeállítva. A kocsik mindegyikére a kocsiszekrényen tulnyuló szállítószalag van elhelyezve, amely a rákerült hulladékot - a rászerezelt mozgatható ledobó kocsin keresztül - bármelyik kocsiba le tudja adni. A szalagok energiaszükségletét egy külön kocsin elhelyezett aggregát csoport szolgáltatja. E kocsin két aggregát van elhelyezve, s ezek 5-5 kocsi 5-5 szállítószalagját látják el energiával.

A szerelvényt külön mozdonyal kell a rostológép előtt mozgatni. A megrakott kocsikat anyagvonati géppel, vagy megfelelő tehervonatba sorolva lehet az ürités helyére szállítani. A kocsikon a szabványos ütköző-, vonó-, stb. szerelvények változatlanul megmaradtak.

A berendezés főbb műszaki adatai.

Szállító kocsik: normál 5,6 m tengelytávu Kü sorozatu kocsik, a kocsiszekrény felső részén elhelyezett részben süllyesztett és megfelelően rögzített szállító szalagokkal.

Szállítószalagok:

| | |
|------------------------|------------------------|
| hossza | 8830 m |
| heveder szélesség | 500 mm |
| heveder sebesség | 2,5 m/sec |
| teljesítmény | 60 m ³ /óra |
| hajtómotor típus | VZ 233/4 |
| teljesítmény felv. | 5,6 kW |
| feszültsége | 380/220 V, 50 Hz. |
| fordulatszám | 1440 n/min. |
| Ledobó kocsi mozgatása | kézi erővel. |

Áramfejlesztő:

| | |
|---------------------|-------------------|
| Áramfejlesztő száma | 2 db |
| típusa | MÁV 30 kW |
| hajtómotor típus | Csepel D 413 |
| teljesítmény | 45 LE/1500 n/min. |
| generátor típus | SGH 78 J 4. |
| teljesítmény | 45 kVA |
| feszültség | 380/220 V, 50 Hz. |

Az áramfejlesztők szállító kocsija Yp. sorozatu szabványos szerkezetekből felépített pórekocsi.

Teljes szerelvény-hossz körülbelül 100 m.

A legkisebb iv, amelynél a szalagoknak még elegendő átfedésük van, 250 m.

A kocsikra helyezett szállítószalag felső pontja a sinkorona felett /teljes magasság/ 4592 mm.

A kocsin átmenő elektromos vezeték vonul végig egy leágazással, ahol a szalag ki-be kapcsolható.

A kocsi és a szalag a szabványos raxszelvényen belül helyezkedik el.

Munkavégzéshez a szalagsoros Kü szerelvény a rostalógép előtt halad a következő összeállításban:

1. Vontató mozdony.
2. Esetleges egyéb kocsik.
3. Agregátszállító kocsi.
4. Szállítószalaggal felszerelt Kü kocsik.

A szerelvényt a rostalógép követi, /ugy hogy a hulladékszállító szalag van elől/ védőkocsi nélkül.

Különös gondot kell fordítani a szerelvény és rosta helyzetének megállapítására az első összeállítás során. A kocsikon lévő szalagok a magasabban elhelyezkedő /hajtódob felőli/ végük felé szállítanak.

A vontató járműnek a szállítás irányában elől kell lennie, míg a rostalógépnek előre álló hulladékszállító szalaggal hátul kell elhelyezkednie. Az anyagáramlás tehát a hátul lévő rostaló géptől az elől lévő mozdony felé történik. Az irányhatározásnál a rostálás haladási iránya az "előre".

Az így összeállított egységet a továbbiakban elvileg zárt egységnek kell tekinteni és megbontani nem szabad. Ha a rostálás irányában változás történik, az egész berendezést delta vagy hurokvágányban meg kell fordítani. Rostálás közben a rostaló gépet a szerelvényvel összekapcsolni nem szabad. Üzembehelyezés előtt a villamosvezeték csatlakozóit a kocsik között össze kell kapcsolni és kapcsolatot kell létesíteni az áramfejlesztővel is.

A rostálás megkezdése előtt minden szalag ledobó kocsiját a szalag hátsó /fesztődob felőli/ végéhez, a ledobó kocsi terelőlapját pedig ledobó helyzetbe kell állítani. Ezután üzembe kell helyezni a rostához közelebb álló 5 szállítószalag áramfejlesztőjét és a legutolsó szállítószalagot.

A szerelvényvel úgy kell a rostalógép elé állni, hogy a rosta hulladékszállító szalagja a 10.számú kocsi szállítószalagja fölé nyuljon. A hulladék így a rostalógép hulladékszalagjáról a ledobó kocsin keresztül a kocsi hátsó részébe kerül. Ennek feltöltődése után a ledobó kocsit a szalagon megfelelő időközben és mértékben a kézcicsörlő segítségével előre vontatják.

A kocsi teljes feltöltődése előtt az utolsó előtti /9.sz./ kocsi szalagját meg kell indítani és kellő időben a 10. szalag ledobó kocsi garatját át kell állítani, úgy a hulladék a 10.kocsi szalagján keresztül a 9.kocsi szalagjára kerül. Hasonlóan a 10.kocsihoz a 9., 8., 7., 6. kocsikat is fel kell tölteni.

A 6.kocsi feltöltése előtt meg kell indítani a második áramfejlesztőt is, amely az 5., 4., 3., 2., 1. kocsik szalagjait működteti. E kocsik megtöltése hasonlóan történik a 10.-6. kocsikhoz.

A berendezés kezeléséhez 1 fő agregátkezelő és 1 fő szállítószalag kezelő szükséges. A szállítóberendezés nem alkalmazható az 1. és 2.pályaszámú "Matisa" rendszerű rostaló gépekkel. Az ágyazatrostalógép és a szállító kocsisor üzemközbeni haladási sebességének azonosnak kell lenni. Ennek biztosítására a 10. kocsi rostalógép felőli végén lévő zárscap kezelésével a jelzést adó alkalmazott a szerelvényt megállíthatja.

A rostálás befejezése, vagy a kocsik megtöltése után az agregátok leállításával és a kocsik közötti elektromos kábelkapcsolat megszüntetésével a sze-

relvény a kívánt üritési helyre továbbítható.

Ezt a szerelvényt kívánjuk használni olyan munkahelyeken is, ahol az al-
épitmény nagyobb emelése, vagy javítóréteg beépítése miatt a meglévő zuzott-
követ rostálva el kell távolítani. Ilyenkor az ágyazatrostálógépen az anyag-
szállítás irányát át kell állítani /körülbelül 3 órai munka/, hogy a tisztí-
tott zuzottkő kerüljön a rostálógép hulladékszállító szalagjára, míg a rosta-
alj visszahullik a pályába. Az így felszedett zuzottkövet a pálya más részén
kell ágyazatkészítés céljára leereszteni.

Papp László
Szijártó István.

Hazai gyártású
RÁZÓ-TÖMÖRÍTŐGÉP
tömörítő hatékonyságának
RÁDIÓIZOTÓPOS vizsgálata. =

Lapunk előző számában ismertettük a hazai gyártású rázó-tömörítő gép műsza-
ki adatait és azokat az előnyöket, amelyek a vibrációs tömörítéssel együtt
járnak. Ismeretes, hogy az ágyazati anyagok, a különböző természetes talajne-
mekből és egyéb anyagokból épített töltések és alépitménykoronán elhelyezett
ágyazat bedolgozásának egyik legfontosabb minőségi jellemzője a tömörség, vagy
térfogatsúly. E jellemző adatait az elmúlt időkben talajok esetében különböző
mintavételi módszerekkel és laboratóriumi vizsgálatokkal állapították meg. Az
építés alatt álló, vagy már megépített zuzottkő ágyazat tömörségének meghatá-
rozására ilyen szabatos módszer nem állott rendelkezésre.

A tömörség, vagy térfogatsúly atomfizikai módszerekkel való mérése a prob-
lémát megoldja és e mérési módszerrel gyorsan, helyszínen, az ágyazat megbon-
tása nélkül meghatározható az ágyazat tömörsége.

A Vasuti Tudományos Kutató Intézetben a korábbi években végzett kutató-
munka során kidolgoztuk a vizsgálat módszerét, elkészítettük azokat a célmű-
szereket, amelyekkel a vizsgálatok megbízhatóan elvégezhetők. A hazai gyártá-
su rázó-tömörítő gép vizsgálatát is ezekkel a műszerekkel végeztük el.

A kísérleti rázó-tömörítő gép vizsgálatát Rákoskert-Ecser állomások közötti
kísérleti szakaszon végeztük, olyan ágyazatban, amelyet előzőleg rostálógéppel
tisztítottak meg a szennyező anyagoktól.

Az ágyazat anyaga bazalt, szemszerkezete vegyesnek mondható, ami ugyan nem
fedte teljesen a vegyes szemszerkezet fogalmát /20-65 mm/, mivel a szemszerke-
zet összetétele 15-100 mm között változott.

A vizsgált szakaszok hossza 10-10 m és minden 2 méterben 4-4 mérést hajtot-

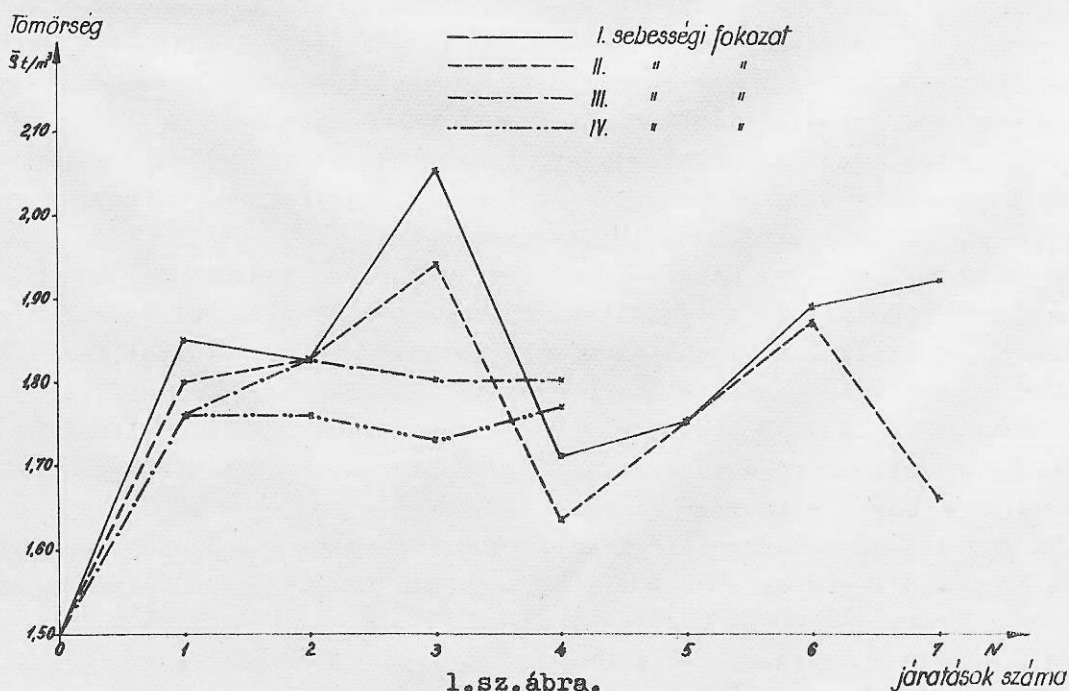
tunk végre a különböző sebességi fokozatokban. Valamennyi mérést az építendő pálya tengelyében hajtottuk végre és a mérések során kapott eredmények átlagait az I.táblázatban foglaltuk össze. A táblázatban közölt tömörségi értékeket 20-20 mérés átlagából képeztük.

I.táblázat.

| A járatások száma | Laza ágyazatban. | T ö m ö r s é g t/m ³ | | | | |
|-------------------|------------------|----------------------------------|------|------|------|------|
| | | sebességi fokozat | | | | |
| | | I. | II. | III. | IV. | V. |
| 1 előre | 1,50 | 1,85 | 1,80 | 1,76 | 1,76 | 1,73 |
| 2 hátra | | 1,83 | 1,83 | 1,83 | 1,76 | - |
| 3 előre | | 2,05 | 1,94 | 1,80 | 1,73 | - |
| 4 hátra | | 1,71 | 1,63 | 1,80 | 1,77 | - |
| 5 előre | | 1,75 | 1,75 | - | - | - |
| 6 hátra | | 1,89 | 1,87 | - | - | - |
| 7 előre | | 1,92 | 1,66 | - | - | - |

Az I.sz.táblázatban összefoglalt adatok felhasználásával szerkesztettük meg az 1.sz.ábrát.

Az ábrából és táblázatból egyértelműen megállapítható, hogy a rázó-tömörítő a vizsgált ágyazatban az I.-es sebességi fokozatban a 3.járatásnál érte el az optimális tömörségi értéket, 2,05 t/m³. A vizsgálatok során megállapítottuk, hogy a magasabb sebességi fokozatoknál a rázólapok által kifejtett tömörítő erő nem képes az ágyazatot megfelelően tömöríteni, amit a mérések is egyértelműen bizonyítottak. Különösen vonatkozik ez arra az esetre, amikor a gép maga után húzza a rázólapokat, ez a nagyobb IV.-V. sebességi fokozatnál abban is meg-



nyilvánul, hogy a tömörített felület nem sík, hanem a zuzottkő szemek borzolt felületet mutatnak.

A rázólapok tömörítési hatékonyságának növelése céljából a lapokra fel-erősíthető nehezék sulyok is alkalmazhatók. Erre vonatkozólag is végeztünk méréseket a II.sebességi fokozat alkalmazása mellett egy-egy felhelyezett nehezékkal. A kapott eredményeket a II.táblázatban foglaltuk össze és a közölt eredményeket 20-20 mérés átlagából képeztük.

II.táblázat.

| Sebességi fokozat | T ö m ö r s é g t/m ³ | | | | |
|-------------------|----------------------------------|---------------|---------|---------|---------|
| | laza ágyazatban | járatok száma | | | |
| | | 1 előre | 2 hátra | 3 előre | 5 előre |
| II. | 1,50 | 1,85 | 1,92 | 1,94 | 1,96 |

A mérési eredményekből megállapítható, hogy a kezdeti szakaszban az első járatás után a II.sebességi fokozatban elért eredmény magasabb, mint az I. táblázatban közölt ugyanezen sebességnél kapott érték, de a harmadik járatás optimumpontját nem haladja meg.

Ebből az a végkövetkeztetés vonható le, hogy az ágyazat tömörítésére nem feltétlenül szükséges nehezék sulyok felszerelése.

A hazai gyártású rázó-tömörítőgépre vonatkozóan megállapítható, hogy a vele szemben támasztott követelményeket kielégíti. Célszerű a gépet úgy alkalmazni, hogy annak haladási sebessége az optimális tömörséget biztosítani tudja, vagyis az I.sebességi fokozatban előre 3,04 m/p, hátramenetnél a 3,59 m/p sebességet a gép ne haladja meg. A járatok számát előre + hátra + előre menet- tel háromban kívánatos megállapítani annak érdekében, hogy az optimális 2,05 t/m³ tömörséget biztosítani lehessen.

Sári Gyula.

Személyi II HÍRLEK

Felmentések:

- Hábel György mérnök tanácsost a MÁV Miskolci Igazgatóság II.osztályában az osztályvezetőhelyettesi teendők ellátása alól a Miskolci Igazgatóság vezetője,
- Vásárhelyi Ernő mérnök főtanácsost a MÁV Budapest-Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökségnél - nyugalomba vonulása miatt - a vezetőmérnöki teendők ellátása alól a Budapesti Igazgatóság II. osztály vezetője felmentette.

Megbízások:

- Varga József mérnök főintézőt a MÁV Miskolci Igazgatóság II.osztályában az osztályvezetőhelyettesi teendők ellátásával a Miskolci Igazgatóság vezetője,
- Békési Máttyás mérnök főintézőt a MÁV Budapest-Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökségnél a vezetőmérnöki teendők ellátásával a Budapesti Igazgatóság II.osztály vezetője,
- Rontó Béla műszaki tanácsost a MÁV Győri Pályafenntartási Főnökségnél - Kiss Károly távolléte idejére - a pályafenntartási főnöki teendők ideiglenes ellátásával a Budapesti Igazgatóság vezetője megbízta.

Kitüntetések:

A NÉPKÖZTÁRSASÁG ELNÖKI TANÁCSA

az Államvasutak szolgálatában eltöltött több évtizedes példamutató munkásságáért

Kiss István felvigyázónak /MÁV Hatvan-Füzesabonyi Pályafenntartási Főnökség/a
MUNKA ÉRDEMREND "bronz" fokozatát

adományozta.

Balesetek

Az elmúlt időben egyes esetekben ismét több szabálytalanság, helytelen szolgálatvégzés volt megállapítható. Dolgozóinknál szolgálatban még mindig nem tapasztalható olyan fokú figyelem és előrelátás, mint amilyent az utasítások ismerete alapján joggal el lehetne várni.

Tanuljunk és okuljunk a balesetekből!

Junius 15-én 15,02 órakor Nagytétény-Budafok és Albertfalva állomások között az 1815 sz.vonat elütötte a vágányon előtte haladó pályamesteri motoros hajtókát, mert a kiskocsi szabálytalanul közlekedett.

A Budapesti Igazgatóság területén junius hónapban három esetben, míg a Miskolci Igazgatóság területén ugyancsak három esetben következett be siktolatás közben pályahibából baleset.

Junius 3-án 22,59 órakor közlekedő 2508 sz.vonat Nyiregyháza-Sóstóhegy állomások között a 34/5 szelvényben ismeretlen tettes által a vágányra helyezett egy db ócska faaljat egyéb baleset nélkül kidobta.

Junius 25-én 7,02 órakor Balatonszabadi megállóhelyen egy pályamesteri motoros hajtóka motorkerékpárt ütött el, mert sem a motorkerékpár vezetője nem tartotta be a KRESZ előírásokat, sem a motoros hajtóka nem közlekedett szabályszerűen.

Junius 6-án Papkeszi-Balatonfőkajár állomások között közlekedett 6031 sz. személyvonat két kocsija egy-egy tengelyével kisiklott. A kisiklás ideiglenes építési vonal teljesen átázott és megsüppedt pályarészén következett be.

Junius 27-én Sárvár-Porpác állomások között az 1808 sz.gyorsvonat az 1366/b.sz.tehervonattal került egy térközbe, mert a vonatjelentő térközör visszajelentés bevárása nélkül bocsátotta a térközbe a gyorsvonatot.

Junius 13-án Városlőd-Kislőd-Ajka állomások közötti sorompóval ellátott utátjárón a sorompó késői kezelése következtében a közlekedő vonat három teheret ütött el, kb. 10.000 Ft kár keletkezett.

Julius 21-én 9,37 órakor Miskolc rendezőpályaudvar és Diósgyőr-Vasgyár állomások között a tapolcai sorompónál lovasfogatu közuti jármű elakadása következtében egy autóbusz az utátjáróban megállt. Az idejében le nem zárt sorompót a már esedékes 9375.II.sz.vonat helyszínre érkezése előtt a sorompóór lezárni nem tudta és a vonat az autóbusz sarkát megnyomta. A veszélyes helyzet láttán ugyanis a gépkocsivezető az előtte elakadt lovasfogatot az autóbusszal megtolta és így a gépkocsinak csak a vége maradt úrszelvényben. Személy sérülés nem történt, mert az autóbusz utasai és személyzete idejében elhagyták a járművet.

A baleset oka: a közuton keletkezett torlódás miatt a sorompó idejében le nem zárása.

Julius 24-én Fábíansebestyén állomásról kihaladó 7442 sz.vonatot a motorvezető az 5.sz.váltó előtt megállította, mert észrevette, hogy Gádoros állomás felől egy motoros pályamesteri hajtóka közeledik. A baleset oka: a pályamester engedély nélkül közlekedett.

Ferenczi Lajos.

A felépitményi mérőkocsi 1965. I. félévi mérési eredményei.

I. Pályafenntartási főnökségek vágányfenntartási munkáinak minősége.

A folyó évtől kezdve a fenntartási mérőszámok és süppedési hibapontszámok kiszámításának szabályait megváltoztattuk, tehát az 1965 évi I.félévi mérések eredményei alapján megállapított mérőszámok és hibapontszámok közvetlenül nem viszonyíthatók az 1964 évekhez, melyek még a régi szabályok alapján voltak megállapítva.

Mégis, hogy a felépitmény-fenntartás műszaki-gazdasági eredményei egymáshoz hasonlíthatók legyenek, az 1964 év I. és II. félévi mérések adataival már az új eljárás szerint is megállapítottuk a mérőszámokat. Ezek az 1965 év I.félévi adatok alapján kiszámított mérőszámokhoz viszonyíthatók, tehát az átmenet biztosítva van.

1.- Országos összesítő az 1964.I.II. és az 1965.I.félévi felépitmény-fenntartási mérőszámokról.

| Igazgatóságok sorrendje 1965. I. félévi adatok alapján | Vonalhálózat méréndő hossza vkm | Mért vágány- hossz vkm | Felépitmény fenntartási mérő- szám | | |
|--|--|---------------------------------|---------------------------------------|-------|-------|
| | | | 1964 | | 1965 |
| | | | I. | II. | I. |
| | | | félévben | | |
| 1. Debrecen | 1339.587 | 1326.969 | 21.99 | 21.79 | 16.80 |
| 2. Miskolc | 926.249 | 908.149 | 26.87 | 27.66 | 18.98 |
| 3. Szeged | 1506.677 | 1456.359 | 22.10 | 24.53 | 20.32 |
| 4. Szombathely | 1441.422 | 1423.057 | 23.91 | 18.63 | 24.99 |
| 5. Budapest | 2111.705 | 2023.449 | 26.91 | 25.69 | 25.50 |
| 6. Pécs | 1571.338 | 1526.082 | 21.84 | 16.62 | 32.65 |
| Országos adatok: | 8896.978 | 8664.065 | 23.88 | 22.35 | 23.79 |

2.- Pályafenntartási főnökségek sorrendje az 1965.I.félévi felépitmény fenntartási mérőszámok szerint.

| Sorrend | Pályafenntartási Főnökség | Igazgatóság | Mérőszám | 1964.II.félévi helyezési szám |
|---------|---------------------------|-------------|----------|-------------------------------|
| 1. | Mátészalka | Debrecen | 8.87 | 1 |
| 2. | Kiskunhalas | Szeged | 9.24 | 8 |
| 3. | Székesfehérvár | Budapest | 9.92 | 26 |
| 4. | Kecskemét | Szeged | 11.15 | 3 |
| 5. | Hatvan-Füzesabonyi | Miskolc | 11.27 | 34 |
| 6. | Hatvan-Salgótarjáni | Budapest | 11.78 | 36 |
| 7. | Szolnok | Budapest | 13.07 | 22 |
| 8. | Debrecen-Északi | Debrecen | 13.38 | 5 |
| 9. | Debrecen-Déli | Debrecen | 15.06 | 20 |
| 10. | Bp.Ferencváros | Budapest | 15.80 | 10 |
| 11. | Uj-Miskolc | Miskolc | 16.67 | 25 |
| 12. | Tapolca | Szombathely | 17.11 | 4 |
| 13. | Sátoraljaújhely | Miskolc | 17.22 | 15 |
| 14. | Esztergom | Budapest | 17.79 | 27 |
| 15. | Zalaegerszeg | Szombathely | 18.92 | 18 |
| 16. | Szeksárd | Pécs | 19.82 | 6 |
| 17. | Bp.Angyalföld | Budapest | 20.11 | 21 |
| 18. | Kisujszállás | Debrecen | 21.27 | 30 |
| 19. | Sopron | Szombathely | 22.19 | 9 |
| 20. | Kaposvár | Pécs | 23.03 | 2 |
| 21. | Szombathely | Szombathely | 23.59 | 16 |
| 22. | Nagykanizsa | Pécs | 24.34 | 12 |
| 23. | Bp.Krisztinaváros | Budapest | 24.72 | 24 |
| 24. | Pápa | Szombathely | 25.03 | 14 |
| 25. | Bp.Józsefváros | Budapest | 26.04 | 33 |
| 26. | Hódmezővásárhely | Szeged | 26.47 | 11 |
| 27. | Szeged | Szeged | 27.92 | 13 |
| 28. | Békéscsaba | Szeged | 28.99 | 32 |
| 29. | Vác | Budapest | 29.59 | 17 |
| 30. | Nyíregyháza | Debrecen | 30.20 | 31 |
| 31. | Ó-Miskolc | Miskolc | 31.70 | 37 |
| 32. | Dombóvár | Pécs | 31.73 | 19 |
| 33. | Pécs | Pécs | 37.21 | 7 |
| 34. | Győr | Budapest | 37.71 | 23 |
| 35. | Veszprém | Szombathely | 41.81 | 29 |
| 36. | Dunaujváros | Pécs | 58.55 | 28 |
| 37. | Bp.Terézváros | Budapest | 60.60 | 35 |

3.- Országos összesítő az 1965.I.félévi süppedési hibapontszámokról.

| Igazgatóságok sorrendje az 1965.I.félévi adatok szerint | Vonalhálózat mérendő hossza vkm | Mért vágányhossz vkm | Süppedés 1 km-re eső hibapontszáma 1965.I.félév |
|---|---------------------------------|----------------------|---|
| 1. Budapest | 2111.705 | 2023.449 | 62.12 |
| 2. Debrecen | 1339.587 | 1326.969 | 62.33 |
| 3. Miskolc | 926.249 | 908.149 | 65.47 |
| 4. Szombathely | 1441.422 | 1423.057 | 84.91 |
| 5. Szeged | 1506.677 | 1456.359 | 95.48 |
| 6. Pécs | 1571.338 | 1526.082 | 136.74 |
| Országos adatok: | 8896.978 | 8664.065 | 84.99 |

4.- Országos összesítő az 1965.I.félévi süppedési hibapontszámokról a hézag nélküli pályákban.

| Igazgatóságok sorrendje az 1965.I.félévi adatok szerint | Mért hossz vkm | Süppedési hibapontszám 1965.I.félév |
|---|----------------|-------------------------------------|
| 1. Szeged | 198.037 | 10.00 |
| 2. Miskolc | 295.129 | 10.60 |
| 3. Debrecen | 143.959 | 14.18 |
| 4. Budapest | 422.491 | 15.76 |
| 5. Szombathely | 269.882 | 21.82 |
| 6. Pécs | 111.578 | 39.87 |
| Országos adatok: | 1441.076 | 16.76 |

5.- Pályafenntartási főnökségek sorrendje az 1965.I.félévi süppedési hibapontszámok szerint hézag nélküli vágányoknál.

| Sorrend | Pályafenntartási Főnökség | Igazgatóság | 1 km-re eső süppedési hibapontszám | Helyezési szám 1964. I.félévben |
|---------|---------------------------|-------------|------------------------------------|---------------------------------|
| 1. | Bp. Angyalföld | Budapest | 3.21 | 13 |
| 2. | Esztergom | Budapest | 3.49 | 4 |
| 3. | Bp. Ferencváros | Budapest | 3.87 | 3 |
| 4. | Székesfehérvár | Budapest | 4.31 | 22 |
| 5. | Nagykanizsa | Pécs | 4.62 | 2 |
| 6. | Kiskunhalas | Szeged | 4.77 | 5 |
| 7. | Hatvan-Salgótarján | Budapest | 5.05 | 20 |
| 8. | Hatvan-Füzesabony | Miskolc | 6.12 | 18 |
| 9. | Szolnok | Budapest | 6.92 | 10 |
| 10. | Szombathely | Szombathely | 7.11 | 7 |
| 11. | Zalaegerszeg | Szombathely | 7.15 | 8 |
| 12. | Tapolca | Szombathely | 7.17 | 1 |
| 13. | Uj-Miskolc | Miskolc | 7.55 | 24 |
| 14. | Bp. Józsefváros | Budapest | 7.92 | 31 |
| 15. | Kecskemét | Szeged | 8.01 | 9 |
| 16. | Bp. Krisztinaváros | Budapest | 9.09 | 21 |
| 17. | Győr | Budapest | 9.70 | 11 |
| 18. | Mátészalka | Debrecen | 9.80 | 17 |
| 19. | Sátoraljaiúj hely | Miskolc | 11.47 | 19 |
| 20. | Békéscsaba | Szeged | 12.93 | 23 |
| 21. | Sopron | Szombathely | 13.60 | 6 |
| 22. | Debrecen-Déli | Debrecen | 13.94 | 28 |
| 23. | Kisujszállás | Debrecen | 14.36 | 26 |
| 24. | Ó-Miskolc | Miskolc | 14.91 | 27 |
| 25. | Nyiregyháza | Debrecen | 16.23 | 14 |
| 26. | Dombóvár | Pécs | 16.72 | 16 |
| 27. | Pápa | Szombathely | 17.71 | 15 |
| 28. | Pécs | Pécs | 22.44 | 12 |
| 29. | Veszprém | Szombathely | 34.25 | 25 |
| 30. | Bp. Terézváros | Budapest | 52.71 | 30 |

II. Építési Főnökségek által az 1965.I.félévben végzett vágányfektetési munkák minősége.

| Építési Főnökség | Bemért hossz vfm | Ny o m t á v | | | T u l e m e l l é s | | |
|------------------|------------------|--------------|---|------------|---------------------|---|------------|
| | | eltérés | | helye- zés | eltérés | | helye- zés |
| | | vfm | % | | vfm | % | |

a.- Hn."L" jelű vb.geós, uj 48,3 kg.

| | | | | | | | |
|---------------|-------|------|------|---|------|------|---|
| 1. Budapest | 27786 | 3922 | 14,1 | 5 | 1917 | 6,9 | 3 |
| 2. Celldömölk | 1340 | 123 | 9,2 | 2 | 60 | 4,5 | 1 |
| 3. Szentés | 2370 | 170 | 7,2 | 1 | 230 | 9,8 | 4 |
| 4. Debrecen | 13625 | 1390 | 10,2 | 3 | 1475 | 10,8 | 5 |
| 5. Dombóvár | 17160 | 2323 | 13,5 | 4 | 2115 | 12,3 | 6 |
| 6. Miskolc | 6110 | 1160 | 19,0 | 6 | 385 | 6,3 | 2 |
| Összesen: | 68391 | 9088 | 13,3 | - | 6182 | 9,0 | - |

b.- Hn."T" jelű vb.geós, uj 48,3 kg.

| | | | | | | | |
|---------------|-------|-----|------|---|------|------|---|
| 1. Szentés | 3000 | 136 | 4,5 | 1 | 480 | 16,0 | 3 |
| 2. Budapest | 6950 | 345 | 4,98 | 2 | 290 | 4,2 | 1 |
| 3. Celldömölk | 3550 | 375 | 10,5 | 3 | 270 | 7,6 | 2 |
| Összesen: | 13500 | 856 | 6,3 | - | 1040 | 7,7 | - |

c.- 24 mh.vb.geós, uj 48,3 kg.

| | | | | | | | |
|-------------|-------|------|------|---|------|------|---|
| 1. Miskolc | 5460 | 310 | 5,6 | 1 | 260 | 4,8 | 1 |
| 2. Debrecen | 21800 | 2110 | 9,7 | 2 | 1780 | 8,2 | 2 |
| 3. Dombóvár | 1920 | 425 | 22,1 | 3 | 570 | 29,6 | 3 |
| Összesen: | 29180 | 2845 | 9,7 | - | 2610 | 8,9 | - |

d.- Uj 48,3 kg.II.o.hn.vb.geós.

| | | | | | | | |
|---------------|------|-----|-----|---|-----|-----|---|
| 1. Celldömölk | 1600 | 35 | 2,2 | 1 | 90 | 5,6 | 1 |
| 2. Miskolc | 4370 | 180 | 4,1 | 2 | 410 | 9,4 | 2 |
| Összesen: | 5970 | 215 | 3,6 | - | 500 | 8,4 | - |

e.- Használt sinekből.

| | | | | | | | |
|---------------|------|-----|-----|---|-----|------|---|
| 1. Debrecen | 4630 | 180 | 3,9 | 2 | 320 | 6,9 | 1 |
| 2. Szentés | 880 | 17 | 1,9 | 1 | 105 | 11,9 | 3 |
| 3. Celldömölk | 1530 | 80 | 5,2 | 3 | 120 | 7,8 | 2 |
| Összesen: | 7040 | 277 | 3,9 | - | 545 | 7,7 | - |

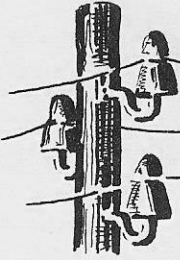
f.- Építési Főnökségek a jó minőségi munkára utaló helyezések összegeinek sorrendjében.

| | | |
|----------------|---------------------------|----------------|
| 1. Budapesti | 12 + 9 + 0 + 0 + 0 = 21 | helyezési szám |
| 2. Szentési | 15 + 7 + 0 + 0 + 9 = 31 | " " |
| 3. Debreceni | 20 + 0 + 10 + 0 + 7 = 37 | " " |
| 4. Miskolci | 23 + 0 + 5 + 9 + 0 = 37 | " " |
| 5. Dombóvári | 22 + 0 + 15 + 0 + 0 = 37 | " " |
| 6. Celldömölki | 13 + 14 + 0 + 6 + 14 = 47 | " " |

Megjegyzés:

A Budapesti Építési Főnökségnél c. d. e., a Szentési Építési Főnökségnél c. d., a Debreceni Építési Főnökségnél b. d. a Miskolci Építési Főnökségnél b. e., a Dombóvári Építési Főnökségnél b. d. e., a Celldömölki Építési Főnökségnél c. pont alatt felsorolt vágányfektetések, illetve mérések nem történtek.

| I r á n y | | helye- zés | S i k t o r z u l á s | | | 1 km-re eső süppedés | | Helyezési számok összege: |
|-----------|------|---------------|-----------------------|------|---------------|----------------------|---------------|---------------------------------|
| eltérés | | | eltérés | | helye- zés | hibapont- szám | helye- zés | |
| vfm | % | | vfm | % | | | | |
| 2509 | 9,0 | 2 | 921 | 3,3 | 1 | 2,09 | 1 | 12 |
| 120 | 9,0 | 3 | 85 | 6,3 | 2 | 10,44 | 5 | 13 |
| 170 | 7,1 | 1 | 175 | 7,4 | 5 | 10,12 | 4 | 15 |
| 1650 | 12,1 | 5 | 920 | 6,7 | 4 | 8,37 | 3 | 20 |
| 2075 | 12,1 | 4 | 1890 | 11,0 | 6 | 6,53 | 2 | 22 |
| 850 | 13,9 | 6 | 405 | 6,6 | 3 | 23,24 | 6 | 23 |
| 7374 | 10,8 | - | 4396 | 6,4 | - | 6,78 | - | - |
| 175 | 5,8 | 1 | 96 | 3,2 | 1 | 2,66 | 1 | 7 |
| 420 | 6,1 | 2 | 320 | 4,6 | 2 | 3,02 | 2 | 9 |
| 370 | 10,4 | 3 | 300 | 8,4 | 3 | 6,47 | 3 | 14 |
| 965 | 7,1 | - | 716 | 5,3 | - | 3,85 | - | - |
| 500 | 9,2 | 1 | 80 | 1,5 | 1 | 3,66 | 1 | 5 |
| 2730 | 12,5 | 2 | 1380 | 6,3 | 2 | 12,06 | 2 | 10 |
| 320 | 16,6 | 3 | 430 | 22,4 | 3 | 34,89 | 3 | 15 |
| 3550 | 12,2 | - | 1896 | 6,5 | - | 11,99 | - | - |
| 50 | 3,1 | 1 | 30 | 1,6 | 1 | 11,87 | 2 | 6 |
| 310 | 7,1 | 2 | 100 | 2,4 | 2 | 9,38 | 1 | 9 |
| 360 | 6,0 | - | 130 | 2,2 | - | 10,05 | - | - |
| 250 | 5,4 | 1 | 135 | 2,9 | 2 | 17,27 | 1 | 7 |
| 60 | 6,8 | 2 | 20 | 2,2 | 1 | 18,10 | 2 | 9 |
| 175 | 11,4 | 3 | 90 | 5,9 | 3 | 39,86 | 3 | 14 |
| 485 | 6,9 | - | 245 | 3,5 | - | 22,30 | - | - |



Bel-és külföldi HIREK

OSzZsD IX. Bizottsága 1965 évi ülése. A Vasutak Együtműködési Szervezetének IX. Bizottsága 1965 évi ülését október hó 4-től 13-ig Budapesten tartotta meg. Az ülésen a IX. Bizottság teljes létszámmal, továbbá 9 vasut - a bolgár, magyar, német-demokratikus, kínai, koreai, lengyel, román, szovjet, csehszlovák - vett részt. Jelen voltak ezenkívül az ülésen a KGST-KÁB és az UIC képviselői is.

Az ülészak megnyitásátán Rödönyi Károly miniszterhelyettes elvtárs üdvözölte a megjelenteket. Az ülészak záróülésén Harmati Sándor vezérigazgatóhelyettes elvtárs mondott záróbeszédet.

A 28 napirendi pont az alábbi kérdéscsoportokat ölelte fel:

- sinek és sinleerősítések,
- nagysebességre alkalmas kitérők,
- vasuti hidak,
- alépitmény,
- vegyi gyomirtás,
- pályamunkák gépesítése,
- az 1965 évi munkaterv teljesítésének felülvizsgálása,
- az 1966 és 1967 évi programok kidolgozása,
- a fokozott üzemi követelményeknek megfelelő sinekkel szemben támasztott követelmények.

Az ülés résztvevői megtekintették a kaposmérői gépesített vágányfektetést, mely alkalommal a bemutatón Rödönyi Károly miniszterhelyettes is résztvett. A gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Ü.V. megtekintésénél Harmati

Sándor vezérigazgatóhelyettes is megjelent.

A MÁV a IX. Bizottság munkájából erőteljesen kiveszi részét, az alábbi szakértő munkabizottságok tagja:

- Sinek és sinleerősítések szakértő munkabizottsága.
- Hézagnélküli vágányok szakértő munkabizottsága.
- Nagysebességre alkalmas kitérők szakértő munkabizottsága.
- Betonalkak szakértő munkabizottsága.
- Pályaépítés és pályamunkák gépesítésének szakértő munkabizottsága.
- A vegyi gyomirtás szakértő munkabizottsága.
- Vasuti alépitmények szakértő munkabizottsága.
- Hófúvás elleni védelem szakértő munkabizottsága.
- Pályában lévő faanyagok élettartamának meghosszabbítása szakértő munkabizottsága.

Kötélpálya konferencia Budapesten.

A Közlekedéstudományi Egyesület az Országos Magyar Bányászati és Kohászati Egyesülettel karöltve folyó év szeptember 28-29-én kötélpálya konferenciát rendezett. A szervezést a KTE keretében több mint 10 éve /1954 óta/ működő állandó kötélpálya munkabizottság végezte.

A kötélpályák hazánkban évi cca 10 millió tonna anyagot szállítanak és több mint 20 millió tonnakilométer teljesítményt nyújtanak. A bizottság úgy ítélte, hogy a kötélpályás szállí-

tás előtt álló feladatok csak a szakemberek széleskörű bevonásával, segítségével oldhatók meg. Erre kívánta mozgósítani szakembereinket. Ez sikerült is, amit bizonyít az érdekeltek tapasztalt nagy aktivitása.

A kétnapos konferencián 17 előadás és számos hozzászólás hangzott el. A konferencián az NDK-ból, Lengyelországból és az Osztrák Szövetségi Köztársaságból is voltak vendégeink és előadóink. Ez a hazai szakemberek széleskörű aktivizálása és lelkes támogatása mellett szintén nagy eredménye - sok más mellett - a konferenciának, hiszen a hazai szakembereknek így módjuk volt megtenni az első lépést több évtizedes szakmai elszigeteltségünk felszámolására.

Három sinhegesztő szakértő: Gunter Kersner, Klauss Meissner és Dietrich Kretschner, az NDK-ból július hó második felében két hetet töltött Magyarországon. Ez alkalommal a MÁV vonalain folyó vágányfelújítási munkákat, azon belül elsősorban a sinhegesztési munkákat tanulmányozták. A látogatás jó alkalom volt hazai szakembereink részére is a tapasztalatok kicserélésére.

A Szovjet Vasutaknál a vontatás korszerűsítése során nagymértékben változott a vontatásra felhasznált energiák mennyisége, amit az 1955-ös és az 1963-as évek adatai jól tükröznek. A gőzmozdonyoknál felhasznált kőszén-szükséglet körülbelül a felére csökkent, viszont a felhasznált villamosenergia a hatszorosára, a diesel üzemanyag a tizenháromszorosára és a fűtőolaj a nyolcszorosára növekedett. 1963 évben a Szovjet Vasutak 50 millió tonna kőszén, 22 milliárd kWó villamosenergiát és 4,5 millió tonna diesel

üzemanyagot használtak fel. /Deutsche Eisenbahntechnik 1965.5.sz./

Csucsforgalom leküzdése Svájcban.

A négynapos husvétii ünnepek a családokat vidékre csábította, a vonzó Alpokba sok külföldi érkezett, mások Svájcban átutaztak Olaszországba és vissza, különösen a Németországban dolgozó olasz munkások. A lakosság között, különösen a nagy ipari üzemekben ezért előre megállapították, hogy mikor és melyik irányban várható a nagy forgalom. Ennek következtében semmi zavar nem keletkezett, a vonatok pontosan közlekedtek, esetleg néhány perces időközökben egymás után. Különösen példamutató fegyelmet tanúsítottak a Svájcban foglalkoztatott olasz munkások, akik a részükre idejében kijelölt külön vonatok kijelölt kocsijaiba szálltak be és így az állomási személyzet munkáját nagyon megkönnyítették. /Zeleznicni doprava a technika 1965.6.sz./

Svájcban ez év végén megszűnnek a gőzmozdonyok. 1964 év végén a svájci vasutakon már csak 45 gőzmozdony volt üzemben. Ebben az évben ezeket is leselejtezik. A vasuti közlekedés 99%-a van Svájcban villamosítva. /Zeleznicni doprava a technika 1965.6.sz./

Vasuti jegyek a fekete piacon Argentínában. Buenos Airesből kapott hírek szerint az argentin vasutakon a helyzet katasztrófális. A vonatok rozszul vannak felszerelve, piszkosak és nagy késéssel közlekednek. Ételt, vagy üdítő italt a luxus gyorsvonatokon sem lehet kapni. Jegyet a vasuti pénztárnál nem lehet kapni, mert a rendszeresen és hivatalosan utazók részére lefoglalják. Ha az utas feltétlenül utazni akar, a jegyet a fekete piacon kell megvenni, természetesen magasabb áron. Így

is kockázatot, mert a vonat a vasutasok sztrájkja miatt gyakran nem megy /tavaly 290 ilyen sztrájk volt/. Mivel a menetjegy csak bizonyos vonatra érvényes, a pénztárnak tudja csak visszaadni, ahol csak a rendes árát kapja meg. Pénzt adott ki és otthon maradt. /Zeleznicni doprava a technika 1965.6.sz./

A Német Szövetségi Vasutnál /DB/ évente igen nagy összegeket költenek arra, hogy a szintbeni utkeresztezések számát csökkentsék, illetve az azokon való áthaladást biztonságosabbá tegyék. 1964 évben 65 millió DM-t fordítottak ilyen célokra. ebből 160 pályaszinti keresztezést alul- illetve felüljárós megoldásúra építettek át, 340 db-ot pedig villogó fényjelzővel és egyéb korszerű biztosítóberendezéssel láttak el. /Közlekedési Közlöny 1965.27.sz./

A Lengyel Vasutak /PKP/ 10 éven belül újabb 4000 km vonalhosszat terveznek villamosítani 3000 voltos egyenáramú rendszerrel. Ezzel el fogják érni, hogy 1975 évben a 23.100 km-t kitevő hálózatukból 5800 km már villamos üzemelésű lesz és azon fog az összes személyforgalom 37 %-a, valamint az összes teherforgalom 60 %-a lebonyolódni. /Deutsche Eisenbahntechnik 1965.5.sz./

A Szuzei csatornán keresztül megépült a világ legnagyobb forgatható hidja, amely kombinált vasuti- és közúti hid. Az El-Ferdan hid, amelynek teljes hossza 317 m, nagymértékben megkönnyíti a közlekedést az Egyesült Arab Köztársaság és a hozzá tartozó Szinai terület között. A beépített modern gépi berendezések lehetővé teszik, hogy a hid 4 percen belül elforduljon és a csatornán a mindkét irányú hajóforgalom zavartalan legyen. /Deutsche Eisenbahntechnik 1965.5.sz./

A Német Szövetségi Vasutak a peronra való kijárást külföldi mintára szabaddá tették. Egyidejűleg a vonatokon fokozott ellenőrzést végeznek. A "potyautas" a kétszeres menetdíj helyett 20 márka büntetést fizet. A vasutasok azonban attól tartanak, hogy a rokkantak hátrányos helyzetbe kerülnek, mert részükre nehéz foglalkozást találni. /Zeleznicni doprava a technika 1965.6.sz./

Csehszlovákiában a Brno-i építési főnökség alagutszerelvényt állított össze, amelynek a segítségével rövid vágányzár alatt az alábbi munkák végezhetőek el:

- a villamos munkavezeték felfüggesztése,
- az alagut falazat mélyhézagolása,
- málékony kövek, vagy idomok kicserélése,
- a falazat mögötti injektálás,
- szigetelő fülkék kialakítása.

Az alagutszerelvény lakókocsikból és munkakocsikból áll. A lakókocsikhoz soroltak három lakókocsit, hivatali és raktári kocsit. A lakókocsik állandóan a munkahelyhez legközelebbi állomáson vannak félreállítva. A munkakocsikhoz az alábbiakat sorolták:

- alacsony oldalú kocsi, amelyen a diesel agregátum, mint villamosenergia forrás, továbbá a légkalapácsok /fűrők/, injektáló készlet, hézagoló pisztolyok meghajtásához kompresszor van elhelyezve;
- műhelykocsi;
- alacsony oldalú kocsi cementkészlettel, szabadon elhelyezett kavicsos homokkal és homokkal;
- alacsony oldalú kocsi, amelyen az injektáló berendezés, keverőgép, víznyomó szivattyú, stb. van elhelyezve;
- két állványkocsi hidraulikusan beállítható, fő- és oldalpadokkal. Az

alagut belsejének bármely részén a munkát lehetővé teszi és az alábbi részekből áll:

- a/ Z és Pdk sorozatu vasuti kocsi;
- b/ főmunkapad hordszerkezet. A főmunkapad maximális magassága a sinkorona felett 5350 mm. A főmunkapad egyoldalról, vagy mindkét oldalról oldalmunkapadokkal kiszélesíthető. Így a munkát a vágánytengelytől 2700 mm-re lehetővé teszi a 4,0 m-re lévő vágányon a forgalom fenntartása mellett. A munkapad leengedhető és az állványkocsi minden különösebb intézkedés nélkül közlekedtethető. A főmunkapad hasznos terhelése excentrikus terhelésnél 1000 kg;
- c/ hidraulikus szerkezet a főmunkapad kiemelésére és süllyesztésére;
- d/ oldalmunkapadok az oldalfalakon végzendő munkákhoz, hasznos terhelése 200 kg;
- e/ a kocsiszekrény további része a dolgozók részére fedélül és apró szerszámok elhelyezésére szolgál.

A dolgozók a kocsik tetején a kocsik között ideiglenes áthidaláson közlekedhetnek. Az egész szerelvényt T 435 traktor vontatja, a helyi tolatást T 211 traktor végzi. /Zeleznicni doprava a technika 1965.6.sz./

Állomási tájékoztató szolgálat

Svájcban. Nagy állomásokon a tájékoztató szolgálat nem könnyű. A telefon általában cseng. Nyári szezonban a külföldiek, télen a hazaiak érdeklődnek. Zürichben arról panaszkodnak, hogy sokszor olyan kérdéseket tesznek fel, amelyeknek a vonathoz nincs közük. Esős vasárnapokon a keresztretjtvényfejtők azt érdeklik, hogy mennyi a rendes nyomtáv, milyen hosszú a gotthárdi alagut, stb. Mások azt kérdezik, hogy a moziban mit játszanak. A katonai gyakorlatra való bevonulásoknál nem a férfiak, hanem a feleségek érdeklődnek a vonat

indulása felől. A tájékoztató szolgálat nem egyoldalú és ott sohasem unatkoznak. /Zeleznicni doprava a technika 1965.6.sz./

A Szovjet Vasutak korszerűsítése során ebben az évben is nagymértékben bővül a villany- és diesel mozdonyokkal kiszolgált vasutvonalak hossza. 1965 év végére már 78.000 km lesz ez a hossz, amiből mintegy 25.000 km lesz villamosítva. A transzeurópai vasut villamosítása most folyik és utána kerül sor a Moszkva-Csendes Óceán közötti fővonalra.

A teherkocsipark fejlődése is jelentős: az áruszállítás 95 százalékát korszerű, nagyraakcsulyu, négytengelyes, központi vonókészülékkel felszerelt teherkocsikkal bonyolítják le. 1964 évben 250.000 db új görgőcsapágyas, korszerű kocsival bővült a vasuti kocsipark. Az idén először korszerű, nyolctengelyes nyitott teherkocsikat is beszereznek.

A Szovjet Vasutak mintegy 7000 km-es vonalhosszán van ma már a forgalomirányítás legkorszerűbb módja, a központi forgalom-vezérlés bevezetve. /Közlekedési Közlöny 1965.31.sz./

A Londoni Földalatti Vasut Chiswick Park nevű állomásán ez év tavaszán egy automatikus jegyellenőrző készüléket és ezzel kapcsolatos peronzárat helyeztek üzembe. Az egyszemélyes bejárat két 1 m magas fal között vezet, ahol a megváltott vasuti jegyet a kijelölt nyílásba kell bedugni. A beszerelt elektronikus készülék "leolvassa" a jegyet és ha az érvényes, úgy visszaadja, egyidejűleg pedig az átjáróban lévő elzáró ajtó kinyílik. Ha a jegy nem érvényes, úgy az ajtó zárva marad és az utas nem tud a pénztárcsarnokból a peronra kijutni. Amennyiben a készü-

lék beválik, úgy azt később az érkező utasok ellenőrzésére is fel fogják használni. Alkalmazásával komoly megtakarítást remélnek elérni. /Deutsche Eisenbahntechnik 1965.5.sz./

Csehszlovákiában Stara Smokovec-Hrebienok közötti siklópálya bővítését tervezik a Magas Tátrában. A legegyszerűbb megoldásnak egy 50 személyes pótkocsi alkalmazása látszik. A pótkocsi a jelenlegi kocsi alatt lenne, csak kézi fékkel látnák el. Ezzel a megoldással a teljesítményt csak 230 fő/órára növelhetik, mely még nem elegendő. Ezért a siklópályán kívül ülőkés drótkötélpályát terveznek. /Železnici doprava a technika 1965.6.sz./

Nyugat-Németországban a vasutüzem gazdaságossá tételét többek között a dolgozók létszámának csökkentésével is érvényesítik. Ez a megmaradó személyzetre fokozottabb teljesítményi igényt ró és az igazgatóság megkívánja ezenkívül, hogy túlórában dolgozzon, ezért pénzjutalmat ajánl fel. A szak-

szervezet ez ellen óvást emelt, mert törvény szerint a szükséges túlóráért szabadidő jár, nem pedig pénz. Itt ugyanis az egészség megóvásáról van szó. A jelenlegi rendes munkaidő mellett különösen a mozdonyvezetők és fűtők annyira kimerülnek, hogy 80 %-a idő előtt nyugalomba vonul. Inkább pihenőre, mint pénzre van szükségük. Ezzel szemben az igazgatóság meg van győződve arról, hogy a szakszervezet csak ürügyül használja fel tagjainak egészségvédelmét, hogy megakadályozzák a dolgozók létszámának csökkentését és ellenkezőleg kieroszakolják a létszámnövelést. Senki sem köteles bérért túlórázni, a szabadidőre való igény fennáll. Bárki tehát nagyobb keresetet, vagy hosszabb pihenőt vehet igénybe. A szakszervezet azonban meg akarja védeni a vasutasok egészségét, akaratuk ellenére is. A pillanatnyi előny a gyengébb jelleműeket a túlóra kifizetésének igénylésére csábítja; ugyanakkor nem gondolnak szervezetüknek jövőbeni kimerülésére. /Železnici doprava a technika 1965.7.sz./

SINEK VILÁGA.

A KPM I. Vasuti Főosztály építési és pályafenntartási műszaki lapja.
Kiadja a 6. szakosztály.
Szerkeszti a szerkesztőbizottság.
Felelős szerkesztő: Papp Károly
Felelős kiadó: Buza Kiss János.
Készült 1680 példányban.
Készült a KPM I. Vasuti Főosztály Gazdasági Hivatal nyomdájában.
Felelős vezető: Magyar István.

Megjelenik negyedévenként kézirat gyanánt.
Engedély száma: 276.766/1962.KPM Titkárság.

