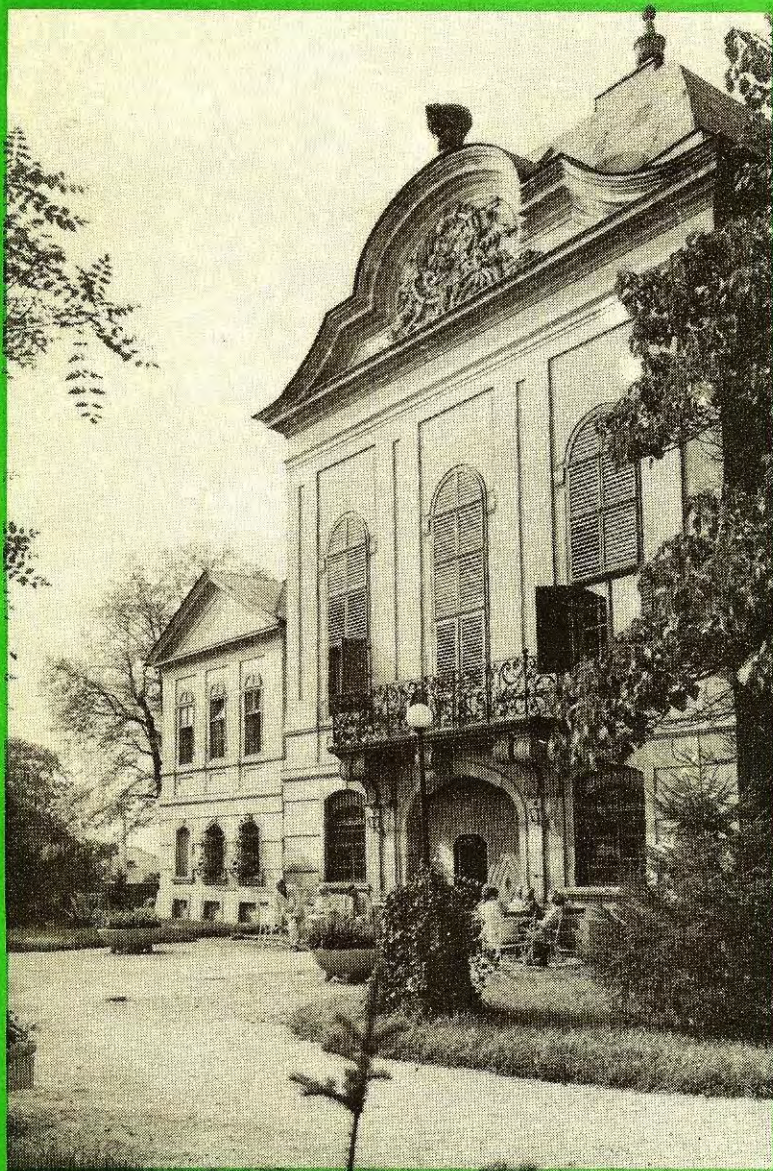


1970 • 2



SĪNEK VILĀGA

TARTALOM

1970 évi április hó

XIII.évfolyam 2.szám

BELÉNYESI SÁNDOR DÉSI ZOLTÁN FABÓK JÁNOS GERESDI ISTVÁN PÉK ISTVÁN VIGH LÁSZLÓ	A MÁV pályaépítés 20 éve.	65
ARADI JÓZSEF	A MÁV Hidépítési Főnökség 20 éves működése.	88
DR.PÁLMAI ISTVÁN	A MÁV Magasépítési Főnökség 20 éve.	97
KUMMER ISTVÁN ZOMBORI FERENC	Egy hosszú tél tapasztalatai.	106
DR.SZEDNICSEK JÁNOS	Az építési főnökségek új anyagi érdekeltségi rendszerének tapasztalatai.	113
POÓR JÓZSEF	Az első hazai kitérőaláverőgép.	117
FERENCZI LAJOS	Balesetek ...	121
	Személyi hírek.	123
	Bel- és külföldi hírek.	125

- . -

SINEK VILÁGA.

A KPM Vasuti Főosztály - MÁV Vezérigazgatóság építési és pályafenntartási szerveinek és dolgozóinak oktatását és továbbképzését, valamint a műszaki fejlesztést szolgáló tájékoztatója.

Kiadja a 6.szakosztály.

Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Felelős szerkesztő: Papp Károly.

Felelős kiadó: Doskar Ferenc.

Készült 1700 példányban a KPM Vasuti Főosztály Ügykezelési és Gazdasági Hivatala nyomdájában. Felelős vezető: Szabó László.

Megjelenik negyedévenként kézirat gyanánt.

Engedély száma: 276.766/1962.KPM.Titk.

Cimkép:

A MÁV Magasépítési Főnökség által helyreállított péceli Ráday kastély, jelenleg MÁV utókezelő kórház.

A MÁV PÁLYAÉPÍTÉS 20 ÉVE.

A termelőerők és termelési viszonyok fejlődése a XIX.században "vasutépítés" szóval gazdagította nyelvünket. Az azóta eltelt időben ha a közlekedésről és a vasutról beszélünk, beszélünk kell vasutépítésről is. Erről emlékezünk itt első-sorban azoknak, akik élethivatásnak tekintik e szép feladatot, akikben él az alkotás vágya, akik jobbra, tökéletesebbre törekszenek, de azoknak is, akik szeretik a vasutat, hogy valamennyien ismerjék azt a fejlődést, melynek cselekvő részesei, vagy szemlélői voltak.

A közlekedés, de elsősorban a vasut az, amely az emberi élet felfelé ivelő fejlődésében döntő és meghatározó jelleggel bír. Egy ország jólétének bizonyosságát ut- és vasut hálózatának térképe mutatja. Ha hazánk vasutépítését, az erre vonatkozó elképzeléseket történelmileg vizsgáljuk, látjuk hogy a szabadságharc előtti vasutépítési tervekre Kossuth és Széchenyi felfogása volt a jellemző. Előbbi a tengerpart vasuton való elérésével az országnak önálló, a világkereskedelemben való bekapcsolását, utóbbi az alföld és hegyvidék összekapcsolását tervezte.

A szabadságharc elbukása miatt ezek a tervek nem váltak valóra. Az abszolutizmus korszaka az osztrák érdekeknek megfelelően fejlesztette vasuthálózatunkat.

A Horthy korszak fejlődését egy 12 km-es új vasutvonal megépítése, valamint Kandó Kálmán villamos mozdonyának eredményeként a budapest-hegyeshalmi vonal villamosítása jelentette.

E rövid, csupán az emlékezést szolgáló áttekintés után vizsgáljuk meg annak a 20 éves időszaknak történetét, melyben a jelenlegi vasutépítési szakszolgálat cselekvő tevékenységet fejtett ki.

A második világháború végén a visszavonuló fasiszta hadsereg esztelen dühvel pusztított mindent. Gyárakat, üzemeket robbantottak fel, hurcolták azok gépi berendezéseit. A legkétségbeejtőbb állapotot azonban a vasut mutatta. Amíg a magyar ipar háborús vesztesége 30 százalékra tehető, az Államvasutak vesztesége mintegy 70 százalék volt.

A vandál pusztításra jellemző, hogy egyes vonalainkon a visszavonuló német csapatok a "legprecízebb munkát" végezték a sinmezők, a váltók felrobbantásánál. A pályát az erre a célra készített különleges gépekkel felszántották, a talpfákat kettészaggatták. Berobbantották az alagutakat, a hidak 51 százalékát, a Duna és a Tisza hidakat kivétel nélkül felrobbantották, elpusztult a magasépitmények nagy-része. Szinte teljesen megbénult a vasuti közlekedés.

A szabadságát visszanyert magyar népnek élnie kellett és ehhez a vasutas dolgozók két kezükkel a romokból kikapart és kijavított pályán indították meg a forgalmat. Az ország teljes felszabadulása után elhangzott a jelszó: "Arccal a vasut felé!" Ezzel sokezer vasutas áldozatos munkájának hősi erőfeszítése ered-

ményeként az egész ország területén megindult a vasuti közlekedés. Hősi korszak volt ez. A háborus nélkülözésekben egyébként is legyengült, az infláció terheitől legjobban szenvedő vasutas dolgozók áldozatos és hősi munkájának korszaka.

A kortársak emlékeznek még az utazás, az áruszállítás mostoha körülményeire. Ennek ellenére ha lassan is, de már működött az ország érhálózata, megindult a vérkeringés. Megindult az élet és ennek nyomán már szőttük további terveinket. Megszületett a hároméves terv, melynek során már gyorsabb ütemben folytatódott a megrongált vasuti berendezések helyreállítása. Szükség volt arra, hogy a gazdasági élet általános fejlődésével a vasut teljesítőképessége is lépést tartson.

Az utazási és szállítási sebesség növelése érdekében nemcsak a járműparkot kellett növelni és korszerűsíteni, hanem mindenekelőtt vonalainkat és állomásainkat kellett teljesítőképesebbé tenni.

Az egyre nagyobb beruházási és felújítási programok végrehajtására külön szervezetet kellett létrehozni, amely képes a feladatok elvégzésére. Így született meg 1950 évben a MÁV Pályaépítő és Felújító Üzemi Vállalat.

1. A vasutépítés szervezeti felépítése és fejlődése.

Az első vasutépítő vállalat 1950 június hóban alakult és miként a többi állami vállalat, önálló pénzügyi fedezettel és függetlenített hatáskörrel rendelkezett. A vállalat életrehívásának célja elsősorban a vasutüzem által megkívánt beruházási és felújítási munkák elvégzése volt. Ezért kapta a nevében szereplő üzemi elnevezést. Csak a fennmaradó kapacitással vállalhatott egyéb felújítási munkát.

A vállalat országos viszonylatban dolgozott. Központja Budapesten volt. Három kirendeltsége volt, Budapesten, Debrecenben és Celldömölkön.

Az új vállalat felett a felügyeletet a MÁV Vezérigazgatója a 6.D.Ügyosztály utján gyakorolta.

A vállalat igazgatását, ügy- és üzemvitelét a vállalati központ, az alárendelt pesti és vidéki kirendeltségek és részben a központnak közvetlenül, részben pedig az építési kirendeltségeknek alárendelt építésvezetőségek látták el.

A központ élén a vállalatvezető állt, akit elfoglaltsága esetén a vállalatvezető helyettes, a főmérnök helyettesített.

A központ műszaki, üzemgazdasági és pénzügyi főosztályokra, valamint a közvetlenül a vállalatvezető rendelkezése alá utalt személyzeti és ellenőrzési osztályokra tagozódott.

Az építési kirendeltségek élén a kirendeltségi vezetők álltak. Az építési kirendeltségek termelési és pénzügyi osztályokra tagozódtak. Az építési kirendeltség személyzeti csoportja közvetlenül a kirendeltségvezető hatáskörébe tartozott.

A kirendeltségen kívül közvetlenül a központ felügyelete alá tartozott a "Központi általános és géptelep", amely három csoportra tagozódott: a/ géptelep és műhely, b/ központi anyag- és leltárraktár, c/ mélyfurók.

Az építésvezetőségek élén az építésvezető állt. Személyzete műszaki és adminisztratív részre oszlott az építés követelményeinek megfelelő létszámmal.

A Vasutigazgatóságok a beruházási munkákat a MÁV Beruházási Vállalaton ke-

resztül, a felújítási munkákat közvetlenül a kivitelező vállalatoknál rendelték meg. Ez eléggé nehézkes volt, mert külön kellett tárgyalniok a beruházási műszaki ellenőrökkel és külön az Igazgatóságok felújítási ellenőreivel.

A MÁV Pályaépítő és Felújító Üzemi Vállalattal párhuzamosan alakult meg a MÁV Magasépítő Üzemi Vállalat, valamint a MAV Hidépítő Üzemi Vállalat is. Mindkét vállalat ugyancsak országos hatáskörben dolgozott, központjuk hármastagozódása azonos volt a MAV Pályaépítő Központ tagozódásával, ellenben kisebb létszámukból adódóan a kirendeltségek elmaradtak.

Mivel a vállalat önálló pénzügyi egységként működött, a vasutépítéssel kapcsolatos járulékos munkákat külön kellett megrendelnie a területileg illetékes Igazgatóságoknál, így az anyagvonati gépeket, vasuti jelző- és biztosítási ügyeket, stb.

Vasutépítő Vállalatok.

Az országos viszonylatban működő vasutépítő vállalat nem vált be, ezért kellett a Pályaépítő és Felújító Üzemi Vállalatot kisebb vállalatokra szétbontani. A magasépítő és hidépítő vállalatnál ilyen nehézség nem volt.

A tagozódásra a lehetőség adva volt, mert a három kirendeltségből, mint magból könnyen volt alakítható három vállalat. Ez meg is történt és 1953.január 1-től megalakult Budapesten, Debrecenben és Celldömölkön a Vasutépítő Üzemi Vállalat.

Időközben a MÁV építési gépparkja oly mértékben megnőtt, hogy független Építési Géptelep Üzemi Vállalatot kellett alakítani. A Géptelep ÜV már külön, de a vasutépítőkkal összhangban dolgozott.

Ezeknek az új vállalatoknak irányító és koordináló szerve a KPM 6.szakosztályán belül megalakult 6.D. Építési és Ipari Vállalati Osztály volt.

Ezek a vállalatok területileg már korlátozottak voltak, ugyanis a Budapesti Vasutépítő Vállalat csak a Budapesti, a Szegedi és részben a Pécsi Igazgatóság vonalhálózatán, a Debreceni Vasutépítő Vállalat a Debreceni és Miskolci Igazgatóság, a Celldömölki Vasutépítő Vállalat viszont a Szombathelyi Igazgatóság vonalhálózatán dolgozott.

A vállalatok építésvezetőségei a vállalat termelési tervének megfelelő számban és helyen, a feladathoz mért létszámmal kerültek felállításra a munka természeté által megszabott időtartamra. Az építésvezetőségek fölött a területi főépítésvezető állt. Voltak mozgó építésvezetőségek is és munkájukkal kapcsolatban első ízben esett szó a gépesített vágányfektetésről.

Építési Főnökségek.

A vasutépítő vállalati rendszer két évi működés után szintén nem bizonyult megfelelőnek. A vállalatok felügyeleti szerve a KPM I/6.D.osztály volt, de miként már említettük, az építési munkák ellenőrzése részben a Beruházási Vállalat, részben az igazgatósági építési biztosok útján történt. Nehézséget okozott többek között az is, hogy vágányzári, távközlési és biztosítóberendezési, kisajátítási és egyéb vonatkozásban a vállalatok nehezen tudták munkájukat a hozzájuk tartozó két, esetleg három igazgatósággal koordinálni. Így a felsőbbség rendelkezése alapján 1955.január hó 1-én megalakultak az építési főnökségek, számszerint tizenkettő.

Eredetiben megmaradt a Magasépítő, Hidépítő és Géptelep Vállalat, csupán szervezeti formája alakult át főnökséggé. E három főnökségen kívül megalakult a hat igazgatóságnak megfelelően hat építési főnökség. A magasépítési vállalatból kivált a MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség és mint önálló egység működik Budapesten országos feladatkörrel.

A vasutépítés járulékos munkáinak ellátása céljából a KPM illetékes osztályainak felügyelete és irányítása alatt alakult meg a

- MÁV Villamos Felsővezetéki Építési Főnökség, valamint a
- MÁV Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökség.

Az építési főnökségek az illetékes vasutigazgatóság II. osztályának felügyelete és irányítása alatt vannak. Kivételt képeznek a Géptelep Főnökség, a Hidépítési Főnökség és a Szak- és Szerelőipari Főnökség, melyek a KPM Vasuti Főosztály 6. szakosztály felügyelete alá vannak rendelve, mert országos hatáskörben dolgoznak.

A főnökségek megalakulásakor még a vasutigazgatóságok gazdaságirányítása alatt dolgoztak, ellenben 1968. január 1-től kezdve, az új gazdaságirányítási rendszer bevezetésével önálló elszámolási egységekké alakultak.

A budapesti és a vidéki építési főnökségek között az a különbség, hogy minden vidéki építési főnökségnek van saját gépállomása, megfelelő gépparkkal, amit a budapestiek közvetlen a Géptelep Főnökségtől kapnak. Ezen felül a vidéki építési főnökségek nagyobb magasépítési és hidépítési munkákat is végeznek. Ezek a budapestieknél a Hidépítési illetve a Magasépítési Főnökségre hárulnak. A Budapesti Építési Főnökség csak a vasutépítéssel kapcsolatos őrház építésekkel és a saját felvonulási telepeinek építésével foglalkozik magasépítési vonalon.

Az új főnökségek a MÁV részére a munkákat megrendelés alapján végzik. A MÁV-val semmiféle szerződést nem kötnek, egymással - és a MÁV-val szemben - kötbért nem érvényesíthetnek. Nem megfelelő, vagy késedelmes teljesítés esetén a felügyeleti szerv a felelősségrevonás iránt intézkedik.

A MÁV-on belüli esetleges árvitákban a 4. szakosztály dönt.

A főnökségek egymás számára munkát csak megfelelő megrendelés esetén végeznek, azaz a fővállalkozó ad megrendelést az alvállalkozó számára.

A főnökségek esetleges közös munkáját, közös vágányzári problémáit, a kivitelezési határidőket és egyéb egymásra utalt ügyeket a Vasutigazgatóság megfelelő osztálya fogja össze és koordinálja.

Az egységes intézkedés és irányítás szempontjából hátrányos, hogy nem valamennyi főnökség tartozik a Vasutigazgatóságok hatáskörébe.

2. A vasutépítés fejlődése 1950-től napjainkig.

Tekintsük át, milyen fejlődést ért el a vasut az alépitményi-, felépitményi-, magasépitményi- és a hidépítés területén szerkezetekben és technológiában.

Új vonalak építése.

Alépitményi munkák:

A töltések és bevágások építésénél 40-50 m szállítási távolságig a talicska, azon felül többszáz méterig a kordély volt a szállítóeszköz. A kubikus csapa-

tok szervezeten jelentkeztek munkára, munkavezetőjüket is maguk közül választották. Mai szemmel nézve is hihetetlen teljesítményt tudtak nyújtani.

A csatlakozó szakaszokon az anyagvonatos földmunka volt elterjedve. A kocsik megrakása és ürítése természetesen kézierővel történt. Új állomási plató építésénél az ún. "repülő" vágányt a kereszt szállítások elkerülése érdekében többször is áthelyezték. A földelterítés kézzel történt, a tömörítést igen gyakran traktorok végezték, juhlábhenger vontatásával. A MÁV abban az időben megfelelő hengerparkkal még nem rendelkezett.

Az alépitmény építésénél a fenti technológiához képest előrelépés volt, amikor a MÁV kotrógépparkja kezdett kialakulni. A legnagyobb földmunkák már ezek beállításával történtek. A kotró munkáknál a szállítójármű a csille volt, melyet 760 mm-es pályán kis Diesel-mozdonyok vontattak. Ezek a munkahelyeken a kotrógépek jobb kihasználása érdekében éjjel-nappali munkáltatás folyt, megfelelő térvilágítás mellett.

Az 50-es évek elején megjelentek a dömperek, melyek fokozatosan kiszorították a nehézkes csilléket. Később a dömperek mellé a billenőszekrényes tehérgépkocsik csatlakoztak és ezzel kialakult a földkitermelés és szállítás jelenleg is legelterjedtebb formája. A juhlábhengert felváltotta előbb a statikus henger, majd a 60-as évek elején a korszerű vibrációs tömörítők, előbb a vibrólapok, majd a vibróhengerek formájában.

Az 50-es évek elején szó sem volt a mai értelemben vett tömörségi vizsgálatokról, szemszerkezeti összetételekről. Nem rendelkezett az építési szolgálat talajmechanikai laboratóriummal, nem készültek ellenőrző vizsgálatok sem. Az építési szolgálat ma már korszerű talajmechanikai laboratóriumokkal rendelkezik, így lehetővé vált a műszaki követelményeknek megfelelő gondos vizsgálat a munka minden fázisában.

A felépitményi munkák technológiája:

Új vágány építésénél a homlokkfektetés két módja volt ismeretes. Kezdetlegesebb formájában az aljakat, sint, kapcsolószereket az alépitmény koronájára fektetett vágányos pályakocsikon szállították előre, melyeket tvg. tolt. A pályakocsik előtt folyamatosan építették a vágányt, majd az ágyazati anyagot az új vágányon kiszállítva, ráemeléssel alakították ki a pályaszintet. Az ágyazat tömörítése kizárólag kézierővel történt az aláverőgép megjelenéséig.

E kezdetleges technológia hátrányairól nem kívánunk beszámolni.

A homlokkfektetés másik formája az akkor már ismert, de kisszámú kézi tolású mozgó portáldarukkal történő "gépesített" fektetés volt. Erről később részletesebben még beszélünk.

A meglévő vasutvonalak rekonstrukciós munkái.

Az egyre növekvő forgalom hatására a háboru után jórészt provizórikusan helyreállított pályák fenntartása egyre több gondot okozott. Ezért szükséges volt egy olyan nagyméretű felújítási terv kidolgozása és megvalósítása, amely elsősorban a fővonalakon biztosítja a korszerű közlekedés igényeinek kielégítését.

Szakszolgálatunk fő tevékenységét ez a munka határozta meg, a fejlődés az elmúlt 20 év alatt itt a legszembevetőbb, ezért ezzel bővebben foglalkozunk.

Alépitményi munkák.

A szükséges földszállítást majdnem kizárólag anyagvonattal végezték. A bevágás bővítésénél a kézzel kiemelt földet vasuti kocsiba rakva a szükséges töltés-szélesítés helyén előzetes lépcsőzés után beépítették.

A tömörítést, ha a henger nem fért el, a vibrólapok megjelenéséig kizárólag döngölőkkel végezték.

Napjainkban ezt a munkát is a forgalom zavarása nélkül, lehetőleg kotrógépekkel, közuti szállítójárművekkel oldjuk meg. Ma már a hézag nélküli felépitmény szükségessége, a gépesítés fejlődése pedig lehetővé teszi, hogy ott ahol szükséges, a talajjavító réteg beépítésével az alépitménykoronát megvédjük az elázás, a benyomódás ellen. Ezért a 60-as évek közepétől általánossá vált a homokos bányakavics talajjavító réteg alkalmazása az addigi szórványos "salakfejelés" helyett.

A vasutépítés gépesítésének gyors fejlődése tette lehetővé, hogy a felújítás alkalmával szükségessé váló talajjavító beépítését is gépesítve végezzük. 1968-ban Bátaszék térségében először az un. alépitményi géplánc alkalmazásával képezték ki az alépitménykoronát, majd a talajjavító réteg behordását és tömörítését. Hátránya az, hogy erősen kötött, nedves alépitményben nem használható.

Állomási vágányok felújításánál a kulturált utazás, biztonságos utasközlekedés biztosítására emeltszintű, burkolattal ellátott peronokat építünk. A peronszegélyeket legtöbb esetben előregyártott vasbeton peronszegély elemekből alakítjuk ki.

A korszerű vágány építése megköveteli az alépitményi munkák gondos, szakszerű elkészítését. Ezért különösen nagy súlyt helyezünk az állomások víztelenítésére, megfelelő szivárgóhálózat létesítésére. Ez vonatkozik az utátjárók víztelenítésére is.

Az alépitménykorona megvédésére korszerű technológiával hazánkban is történtek kísérletezések. Így 1963. decemberében Székesfehérvár-Börgönd között 110 m² földia került beépítésre kísérletképpen a tükör és az ágyazat közé. A Budapesti Építési Főnökség több alkalommal végzett talajstabilizációs kísérleteket, jelenleg is végez ilyen munkát. Reméljük, hogy ezek a kísérletek sikerrel járnak és gazdaságos, a műszaki igényt jól kielégítő megoldást eredményeznek.

A hézag nélküli pálya egyik kényes pontja fenntartás szempontjából az utátjáró. Ezért előregyártott, nagyelemes vasbeton utátjáró-elemekkel kísérletek folynak. Első ízben 1966 évben a Pécsi Vasutigazgatóság területén építettünk be ilyen kísérleti utátjáró elemet, 1969-ben a többi Vasutigazgatóság területén is egy-egy helyen.

Felépitményi munkák.

A legforradalmibb változás az elmúlt 20 év alatt a felépitményi munka technológiájában következett be. Ezt részben a nagyfoku gépesítés, részben a felépitmény szerkezetében bekövetkezett változás, a hézag nélküli pálya okozta.

Az 50-es években a felújítási munka legnehezebb munkafázisa a régi ágyazat tisztítása volt. Kizárólag kézi villázással történt a rostálás. A felső ágyazatot, sőt az alsó ágyazat aljközbe eső részét is 10 km/óra sebességkorlátozás mellett rostálták, a kavicsgerendát és az alsó ágyazat másik részét vágányzár alatt rostálták ki. Alépitmény tömörítésről, talajjavító beépítésről természetesen szó

sem volt. Rostálás után a vágány a kirostált alsó ágyazaton feküdt, ezért a felépítmény cseréjéig csak annyi új követ osztottak le, hogy a vágányt úgy lehessen kiszabályozni, hogy esetleg többhetes üzemeltetést is lehetővé tegyen.

A szükséges felépítményi anyagot előre kiszállították a pályára, majd vágányzár alatt kézzel bontották a régi vágányt és a padkán tárolt anyagból megépítették az újat. A vissznyereményt kézzel kellett anyagvonatra felrakni és elszállítani. Könnyen elképzelhető az így átépített vágány minősége és munkaerő szükséglete.

A huzamos sebességkorlátozás, a sok vágányzár igen nagymértékben gátolta a forgalom lebonyolítását.

A fent ismertetett technológiánál jóval fejlettebb volt a fektető és bontó szerelvények, mozgó portáldaruk felhasználásával végzett vágányfelújítás. Amikor ez az 50-es évek derekán az ágyazat gépi rostálásával párosult, kialakult a gépesített vágányfelújításnak egy egyszerű formája, mely abban az időben nagy lépésnek számított. A bontószerelvény két daruszállító kocsiból 2-2 portáldaruval, 15 pórekocsiból és három Ok kocsiból állt. A vágányzár alatt a felbontott sinmezőket a pórekocsikra rakták, ott még a vágányzár alatt lehetőleg szétszerelték és a sineket az Ok kocsikra portáldaruval felrakták. A vágányzár után az ún. bontóvágányon csak az aljakat és kapcsolószert rakták le osztályozás és elküldés végett.

Az új vágánymezők szerelése a vágányzárolt pálya kezdetén lévő állomáson kialakított szerelővágányon történt. A talpfák előfurását kezdetben kézzel, majd az agregátumok megjelenése után géppel végezték.

Az összeszerelt 24 m-es sinmezőket nyomállványokra rakták fel, majd az egyes "csomagokat" mellgerendával és kapcsolórúddal kötötték össze. A fektető-szerelvény összeállítása: 2 daruszállító kocsi, 15 nyomállványra rakott 9 mező, személyszállító kocsi és mozdony.

A napi teljesítmény 216 m vágánycsere volt.

A bontószerelvény darupályáját a fektető-szerelvény is felhasználta. Az ágyazatot nem tömörítették, hanem bontás után az alsó ágyazatot eligazították és esetleg kézi döngölés után ráfektették az új vágányt. A felső ágyazat anyagát már az új vágányon szállították ki. Később a mezőket nem a kocsikon, hanem a zárt vágány végén lévő állomáson létesített bontóvágányon, kisgépek alkalmazásával bontották el.

A gépesített vágányfektetésnek ez a technológiája, közben állandóan finomodva, sokáig élt. A hézagnélküli pályák építésének kezdetén, 1958-1959-ben ezzel a módszerrel még 96 m hosszú összeszerelt mezőket is fektettek. Ennek a technológiának két súlyos hátránya volt:

1. Az új sinekkel lefektetett mezőkön közlekedtek a szerelvények, anyagvonatok, egyvágányú pályán pedig a közlekedő vonatok is anélkül, hogy a végleges fekszint ki lett volna alakítva, a vágány ki lett volna szabályozva. Ennek következménye sok esetben az új sinek elnyomorodása, maradó alakváltozás bekövetkezése volt. Ennek a káros következménynek a megszüntetésére alakult ki a kétütemű vágányépítés technológiája. Ez abból áll, hogy a vágányt először vendégsinekkel építik meg, majd teljes beágyazás, kiszabályozás után ezeket kicserélik végleges sinekre. Ez a cserélés /gombolás/ kezdetben diplomikocsikkal, törpedarukkal történt.

Ezt a technológiát első ízben 1958-ban Ajka és Devecser között alkalmazták, ahol a ČSD-től származott diplomikkal végezték el a gombolást. A diplomikocsik alkalmazásának különösen a hézagnélküli pályák építésénél volt igen nagy jelentősége, mert ezek segítségével a 120 m hosszú sineket is nagyobb távolságra el lehetett szállítani és a törpedarukkal hosszú szakaszokat lehetett legombolni, vagy ha szükséges volt, utólag feszteleníteni semleges hőmérsékleten.

A vendégsin lecserélésében nagy jelentőségű ujitás volt a sincserelő /gomboló/ kocsi megjelenése, amely a maga egyszerűségében szellemesen oldotta meg a vendégsinek helyett az új sineknek a kicserélését egy munkafázisban. Ezzel lehetővé vált 2-3 óra alatt 1,5 - 2 km-es hézagnélküli sinek beépítése is.

2. Gazdaságilag hátrányos volt az is, hogy minden állomásköz felujításához külön kötő- és bontótelepet kellett létesíteni az átépítendő szakasz két végén, ami a járulékos költségeket növelte, nem beszélve a befektetett élőmunkáról.

Ezért merült fel egy állandó kötő- és bontótelep létesítésének gondolata. Ez az átépítésre kerülő vonal központjában elhelyezve a felujítási igényeket kész vágánymezőkkel elégíthetné ki. Ehhez a bontott mezők és az új mezők szállítására a nyomállványok helyett biztonságosabb, nagyobb sebességgel közlekedő sinmezőszállító szerelvényeket kellett kialakítani. Nagy jelentőségű volt, amikor ezekhez a szerelvényekhez már csörlőkocsikat is gyártottak. Ezzel megszüntették a mozgó portáldaruk végigtolását a bontó- vagy fektetőszerelvény egész hosszában, így a bontási és fektetési idő nagymértékben csökkent.

A kötőtelepi munka gépesítéséhez szükség volt megfelelő hosszirányban mozgó bakdaruk gyártására. Erre 1962-ben került sor. Ma már a kötő- és bontótelepek teljesen gépesítve végeznek minden munkát. Ez, sok más előnye mellett, a nyomtáv minőségének ugrásszerű javulását eredményezte.

A sinmezőszállító szerelvények széleskörű alkalmazása később lehetővé tette az Igazgatóságokként kialakított központi szerelő és bontó üzemek létrehozását.

Közben gépparkunk újabb és újabb építési munkagépekkel szaporodott. Így lehetővé vált, hogy 1965-re kialakuljon a felépítményi nagygéplánc, mellyel a vágányfelujítási munka valamennyi fázisát teljesen gépesítve lehet elvégezni. A teljes munkafolyamat jelenleg 14 összefüggő munkafolyamatból áll, napi 360 m teljesen kész vágány építési kapacitással. Ez a nagygéplánc korszerűsített formájában 1969-től már napi 21 mező fektetésével 504 m napi teljesítményre is képes. Ezt az eredményt a Celldömölki Építési Főnökség a Bősárkány és Hegyeshalom állomások közötti felépítmény felujítási munkáinál érte el. A tapasztalatok igen kedvezőek.

Csak vázlatosan foglalkoztunk a gépláncos technológiával. Nem célunk a technológia teljes ismertetése, valamennyi gép és eszköz felsorolása. Ebből is látható azonban, hogy 1957-től, a fokozott tervszerű gépesítés kezdetétől milyen utat tett meg a vasutépítés technológiája.

A fejlődés azonban nem állt meg, újabb gépek és eszközök csökkentik az élő munkaerőszükségletet, könnyítik meg a munkát, elégítik ki a fokozottabb minőségi követelményeket.

1968-ban megjelenik az RI-L típusú irányítógép, melyet mind az építés, mind a fenntartás hatásosan tud a vágány kiirányítására alkalmazni.

Munkába állt a vendégsin felszedő szerelvény is. 1969-ben elkészült a szint-reemelő aláverőgép prototipusa, mely a vágány kézi kiemelését szünteti meg. Ugyancsak elkészült az aljköz- és széltömörítőgép is, mellyel a zuzottkő állékonyságát lehet nagymértékben javítani.

A teljesség kedvéért meg kell említeni, hogy megjelentek közben olyan kisebb gépek és szerszámok is, melyek részben a nehéz fizikai munkát tették könnyebbé, részben a munkaerő igényt csökkentették. Ilyenek például a sincsavarbehajtó gépek, csavarorsós buktathatós emelők, hidraulikus vágányirányító berendezés, stb.

A felépítmények szerkezetében bekövetkezett változás.

Az 1950-es évek elejéig a hosszlemez és forgólemez gyökkötésű váltóju kitérők voltak általánosan elterjedve. Ezek fenntartása a sok mozgó szerkezet miatt igen munkaigényes volt, azonkívül kis sugaruk miatt nagyobb sebességű pályákhoz kevésbé voltak alkalmasak. 1953-ban került sor a 48 I, II, III kitérők helyett a 48 XI-XII-XIII 1:9 hajlású köríves kitérők kialakítására. Ezeknél a kitérőknél a gyökkötésű váltókat felváltották a rugalmas csucssines váltók.

A kitérők geometriájának kialakításánál arra törekedtek, hogy ezek a kitérők a későbbiek folyamán könnyen ivesíthetők legyenek. Így alakultak ki 1956-ban a 48 VI-VII-VIII kitérők helyett a 48 XVI-XVII-XVIII típusú ivesíthető kitérők. Ezekből azonos, vagy ellenkező görbületű kitérőket lehet előállítani, melyeknek előnye az állomási kapcsolatok kialakításánál /nyalábos vágánycsoportok/ vitathatatlan.

A nagyobb sebességű pályák kialakítása megkövetelte a nagysugarú kitérők szerkesztését is. Az első 800 m-es sugarú kitérő 1959-ben Erd-felső nyíltvonal kiágazási kitérőjeként került beépítésre, majd 1964-ben Apafán egy 2200 m sugarú kitérőt építettek be.

1959-ben Tiszalucon beépítésre került a legujabb típusú 54 XI 1:9 hajlású kitérő is, amelynek megszerkesztését és gyártását az 54,43 kg-os sinek bevezetése követelte meg. Ezen a kitérőn egyenesben 160 km/óra, későbbiekben az 500 m sugarú kitérőben 60 km/óra lesz az engedélyezett maximális sebesség. A keresztezési csúc és a könyöksin leginkább igénybevett része mangánacélból készült.

A hézagnélküli vágányok kialakulásával lehetővé vált a kitérők összehegesztése is, ami 1960-tól folyamatosan történik.

Az egyre növekvő forgalom igényei megkövetelték a MAV-tól a nehezebb rendszerre való áttérést. Hosszabb megfontolás után a MAV vezetői úgy határoztak, hogy az új felépítménycserénél az UIC-54 típusú, 54,43 kg/m súlyú sinek beépítését rendszeresítik. 1969-ben megépült Nyékládháza-Miskolc között az első 54 kg-os sinből épült pályaszakasz. Ugyanebben az évben Tiszaluc-Taktaharkány közötti felépítménycserénél is az új sin került beépítésre.

A műanyagipar eredményei lehetővé tették az ún. ragasztott sinkötések kialakítását és ezzel a védőmezők megszüntetését. Addig ugyanis a biztosítóberendezéssel ellátott vonalakon a hézagnélküli pálya folytonosságát a szigetelés miatt meg kellett szakítani és a szigetelés biztosítására mindkét irányban egy-egy 24 méteres védőmezőt kellett kialakítani. A ragasztott sinkötések felhasználásával a védőmezők elhagyhatók és ezáltal a hézagnélküli pálya folytonossága biztosítható.

A korszerű biztosítóberendezések elterjedése a betonalj és az alátétlemez közé műanyag szigetelő lemezek beépítését követelte meg. Ezek alkalmazása ma már általános.

A felépítmény fejlődése magával hozta a betonalkak továbbfejlesztését is. Amikor a MÁV az 50-es évek végén áttért a geó-rendszerű sinleerősítésre, szükségessé vált megfelelő betonljatípus kialakítása is. Így került bevezetésre 1958-ban a "H" jelű geós előfeszített betonalj, majd ennek egyik változataként 1961-ben a "T" jelű előfeszített betonalj. A korszerű biztosítóberendezések elterjedésével kísérletek történtek szigetelt betonalkak gyártására is. Ezért került megtervezésre és kísérletképpen gyártásra és beépítésre 1961-ben az "S" jelű betonalj. 1963-ban nyert kialakítást az "L" jelű betonalj, amelynek nagy előnye, hogy betéttuskóit a gyártó üzemben előfurva építik be és a betéttuskók a pályában elhasználódás esetén könnyen cserélhetők. Ezt követte 1964-ben a "TU" nyíltlemezes betonalj.

Az 54 kg-os sinek alkalmazása szükségessé tette az "LX" jelű betonalj kialakítását, amely alkalmas - természetesen megfelelő alátétlemezzel - 48 kg-os sinek lekötésére is.

A hézagnélküli felépítmény kialakulása.

A hézagnélküli pálya kialakítását a következő tényezők tették lehetővé:

- a/ a sinek gyártási technológiájának megjavulása,
- b/ a modern hegesztési technológia megteremtése,
- c/ a hosszusinek szállításának megoldása,
- d/ a felépítmény szerkezeti elemeinek fejlődése és
- e/ a hézagnélküli felépítmény elméletének kialakulása.

A fentiek biztosították, hogy egyrészt új vágányok építésénél, másrészt a már meglévő vágányok összehegesztésével kezdetét vehesse a hézagnélküli pályák megvalósítása.

Magyarországon első ízben 1956 évben a hajduszoboszló-ebesi kísérleti pályaszakasz készült el. Ez 3024 m és 2560 m hosszú szakaszból állt. A hegesztési munkákat a CSD hegesztői végezték. A sineket 48 m hosszra villamos ellenállás hegesztéssel állították elő és a 48 m hosszban lefektetett mezők sinszállait villamos ivhegesztéssel hegesztették össze. 1957-ben a MÁV is kialakított egy villamos ivhegesztésre alkalmas sinhegesztő szerelvényt és megfelelő begyakorlás után az szeptember 18-án megkezdte Szerencs és Taktaharkány állomások között a teljes állomásközben a sinek összehegesztését. Hazánkban ennél a munkánál használtak első ízben olyan sineket, amelyeket 72 m hosszra műhelyben hegesztettek össze és szállítottak ki a helyszínre.

A villamos ivhegesztéshez nagy berendezés szükséges, igen munkaigényes, lelkiismeretes munkát kíván és nagy a szubjektív hibalehetőség. Ezért kezdték meg 1958-ban az alumino-termikus közbeöntéses sinhegesztés kísérleteit. A kezdetben használt oldalmegítéssel módszerrel 1 óra alatt egy hegesztést lehetett elvégezni, tehát eléggé lassu volt. Ezért került sor az ún. gyorshegesztési eljárás bevezetésére, amellyel a hegesztési idő kb. 15 percre csökkent le.

A MÁV elhatározta a hézagnélküli pálya létesítését, ezért felépített Gyöngyösön egy sinhegesztő üzemet, ahol a 24 m hosszú sineket villamos ellenállás

hegesztéssel hegesztették össze, előbb 96, majd később 120 m hosszú sinekké. A hegesztő üzem 1958-ban kezdett el hosszusineket gyártani. A hosszusineken kívül csucssineket és átmeneti sineket is hegesztettek.

A hézagnélküli pályák kialakulásával párhuzamosan kialakultak az építési főnökségek megfelelő szervei is. Létrejöttek a sinhegesztő építésvezetőségek és sinhegesztő telepek. Az ivhegesztést felváltotta az AT gyorshegesztési eljárás, amely mind korszerűbb eszközökkel dolgozik. Megkezdődött a hézagnélküli pályákon a kitérők összehegesztése, a kitérők és sinek javítása feltöltő hegesztéssel, amelyeknek különböző módjai ismeretesek.

A gépesítés érezte hatását a hegesztési munkák végzésénél is. Pl. a varratlecsiszolást kezdetben singyaluval végezték, ezt hamarosan felváltotta a benzinmotoros és villamos profilköszörűgép. 1961-ben megjelent az RKS 180 típusu autogén automata sinvágó, amely lehetővé tette a szükséges sinvágások gyors, pontos elvégzését.

Az elkészült hegesztési varratok ellenőrzésének a biztonságos közlekedés szempontjából igen nagy jelentősége van. Ezért 1960-ban rendszeressé vált a roncsolásmentes ultrahangos varratvizsgálat. A biztonság fokozására ezt a vizsgálati módszert kiterjesztették nemcsak a varratvizsgálatra, hanem a hézagnélküli pálya teljes hosszára. Az így felfedezett azonnal kivágandó, balesetveszélyes hibákat megfelelő hőmérsékleten, bevágással kijavítják.

A hézagnélküli pálya létesítésének műszaki és minőségi követelményei igen nagyok. Gondoskodni kell a kifogástalan tömörségü, jól víztelenített alépitményről, jól tömörített zuzottkő ágyazatról és a kifogástalan fekszint és irány kialakításáról. Nagy gondot okoz nyári hónapokban épülő hézagnélküli vágányoknál a sinleerősítéshez szükséges hőmérséklet biztosítása. Ha ez a hajnali órákban sem áll rendelkezésre, úgy az őszi hónapokban megfelelő hőmérsékleten feszültségmentesítést kell végezni. Ezért különös gondot kell fordítani a munka szervezésére és a megfelelő üzembiztos gépek biztosítására.

Az eddig elmondottakkal kivántuk érzékeltetni azt a hatalmas fejlődést, amely a vasutépítés műszaki fejlődésében bekövetkezett. A kialakult felépitményi szerkezet és építési technológia a jövőben még hosszú ideig biztosítani fogja a vasuti felépitmény megfelelő műszaki szinten való tartását és a népgazdaság szállítási igényeinek korszerű kielégítését.

Az építési főnökségek egyéb tevékenységei.

Az építési főnökségeknek - a Budapesti Építési Főnökséget kivéve - másirányú feladataik is vannak. Ezek közé tartozik a beton és vasbeton hidak építése, a vasut üzemi épületeinek építése és nem utolsósorban az egyre növekvő géppark fenntartását, kisjavítását és a gépek üzemeltetését biztosító gépállomások üzembentartása. Ezeknél a munkáknál bekövetkezett fejlődésről a következőkben adunk tájékoztatást.

Hidépítés.

A vasuti pályatestet mind a nyíltvonalon, mind az állomásokban számtalan vízfolyás, átjáró, közmű keresztezi. Ezek zavartalan átvezetését általában a hidépítési szolgálat munkája biztosítja. Leggyakrabban előforduló műtárgy az építési fő-

nökségek feladatai között a vasbeton teknőhid, a vasbeton kerethid és a különböző nyílású csőátereszek. Ilyen hidak építésére, a meglévők átépítésére, vagy meghosszabbítására egy-egy vágányfelújítás alkalmával általában mindig sor kerül.

Az építés rendszerint előre beépített provizórium védelme alatt folyik, ami huzamos ideig tartó sebességkorlátozást tesz szükségessé. A növekvő forgalmat ez igen hátrányosan érinti. Ezért merült fel a gondolata a korábbi monolitikus, helyszíni gyártás helyett az előregyártás bevezetésének. Csőátereszek előregyártására már az 50-es évek elején is történtek kísérletek. Külföldről beszerzett gépekkel sor került ún. pörgetett vasbetoncső előállítására. Ilyen pörgetett elemből néhány csőáteresz épült. A gép azonban hamarosan tönkrement, így a kísérlet abbamaradt. Különböző fejlődési szakaszokon keresztül 1961-ben Pécs állomás 12 vágánya alatt előregyártott vasbetonelemből beépítettek egy 1,6 m nyílású, lapított szelvényű csőátereszt. Általános bevezetésre azonban ez sem került, mert az időközben kifejlődött vasbeton kerethidak jobbaknak bizonyultak.

Az utóbbi években mind több kísérlet folyik a csövek vágányok alatti átsajtolására. Így a forgalom minimális zavarásával, az alépitmény megbontása nélkül különösen a közművezetékek védőcsöveinek beépítésénél érnek el jó eredményt.

A vasbeton teknőhidak építési ideje a felszerkezet előregyártásával nagymértékben lerövidíthető. Ezt a módszert a 60-as évek elejétől már elterjedten alkalmazzuk. Az alapok és az ellenfalak építésével egyidőben legyártjuk a felszerkezetet is, így a kötési idők egybeesnek. Utána vágányzár alatt vagy daruval, vagy pedig csörlőkkel behuzva a felszerkezet elhelyezhető, majd a forgalom zavartalan-sága biztosítva van.

Az 1-3 m nyílású vasbeton kerethidak tervezési irányelveinek 1967-ben történt kiadása óta egyre terjed ezeknek a hidaknak az építése. A vasbeton keretelemeket valamely előregyártó telepen vagy a pálya mellett készítik el, majd néhány órás vágányzár alatt daruval elhelyezik, vagy oldalról csörlővel behúzzák. Jó szervezés esetén az ilyen építés összesen 8-12 nap sebességkorlátozást igényel.

A vasbeton hidak építésénél a fejlődés kialakította a feszített szerkezetet. A MÁV első feszített betonhidja Recsk mellett épült meg a Tarna patakon keresztül.

A hagyományos, nagyobb nyílású vasbeton teknőhidak szerkezetében is történt fejlődés. A nagy szerkezeti magasság elkerülésére kialakultak a szegélybordás vasbetonhidak. Ilyen szerkezettel épült meg többek között 1968-ban a vámosgyörkgyöngyösi vonalon a 3.sz.főközlekedési utat áthidaló vasuti hid.

A hézagnélküli pálya építése és fenntartása, a rostalógépek megjelenése a hagyományos vasbeton teknőhidak felszerkezetében olyan változást is szükségessé tett, hogy ezeknek a munkagépeknek a hidon való áthaladása különösebb akadályoztatás nélkül megtörténhessenek. Ezért a szegélykövek elhagyásával, helyettük kis magasságú, az ágyazat megtámasztását szolgáló, nagyobb ürszelvényt biztosító szerkezetek kialakítására történtek kísérletek.

A vágányzárak csökkentése érdekében alakultak ki 1967-ben a vágányzár nélkül beépíthető, 25 km/óra sebességgel járható provizóriumok. Ezek 6,5 m hosszú, szegcselt szekrényes tartók, melyek védelmében kisebb nyílású műtárgyak építhetők.

A vasuti gyalogfelüljárók 1950-ig fapalló burkolatú acélszerkezetek voltak. Az első vasbeton pályaelemekkel és előregyártott vasbeton lépcsőfokokkal kialakított új típusú felüljáró 1951-ben Siófokon épült. Ezt később továbbfejlesztve, e-

lőregyártott vasbeton alátámasztó szerkezettel egészítették ki. Nem tartozik a hidépítés profiljába, de minthogy a feladat gyakran a peronaluljárók építésével kapcsolatban jelentkezik, itt kívánjuk megemlíteni a kulturált utazás követelményeinek kielégítését szolgáló perontetők építésének kérdését. Ezt a létesítményt a nagyobb pályaudvarok átépítésénél legtöbb helyen már megkövetelik. A szerkezetek eleinte vasbeton tartókból és ugyancsak vasbeton tetőszerkezetekből készültek. Ezek a szerkezetek általában konzolos megoldásuk miatt tömörek, nehézkesek és esztétikailag nem mindig megfelelőek. Ezért az utóbbi időben előtérbe kerültek a könnyebb acéltartós, hegesztett kivitelben készített szerkezetek, melyek tetőlemeze hullámosított alumíniumlemez, esetleg különböző műanyaglemezek. 1968-ban Kőbánya-alsó és Rákosváros állomáson készültek ilyen szerkezetek.

Magasépítés.

A vidéki építési főnökségek jelentős magasépitményi beruházási és felújítási tevékenységet is folytatnak. A II. világháborúban lerombolt felvételi épületek, raktárak, különféle üzemi épületek és lakások kivitelezése nagy gondot okozott. Kezdetben csak a hagyományos építési anyagokkal, hagyományos technológiával lehetett dolgozni. Gépesítésről nem igen lehetett beszélni. Néhány betonkeverőn és szállítószalagon kívül jóformán semmilyen gép nem állt rendelkezésre.

A 60-as évek közepétől az építőanyagipar fejlődése magával hozta az újfajta szerkezetek kialakítását, mely elsősorban az új födémszerkezetek alkalmazásában nyilvánult meg.

A fa nyilászáró szerkezetek helyett eleinte a vas, később az alumínium szerkezetek kerültek előtérbe. A vizes munkáknál a különböző műanyag nyomócsövek váltották fel a hagyományos acél, vagy ólomcsöveket.

A vasutvonalak villamosításával, a biztosítóberendezések elterjedésével újabb típusú üzemi épületek építésére került sor. A villamos alállomások és biztosítóberendezési épületek építése sorozatban vált szükségessé. Ezek az épületek belső kialakítás szempontjából különleges minőségi követelményeket állítanak az építési szolgálat elé. Ezeknek az épületeknek egyik szép példája a miskolci villamos alállomás, mely 1966-ban egy tömbbe épült a biztosítóberendezési épülettel, kazánházal.

Nagy feladat a korszerű, minden igényt kielégítő, többszintes munkásszállók építése. A hagyományos építési mód nehézsége, a gépesítés hiánya ezeknél a nagyobb volumenű épületeknél különösen kiütözött. Az egyik első korszerű munkásszálló Miskolcon 1963-ban épült. Háromszintes, 160 fő elhelyezésére alkalmas, dekoratív megjelenésű létesítmény.

A MÁV magasépítési tevékenységében jelenleg is még a hagyományos technológia és hagyományos épületszerkezetek az uralkodók. Ezt nagyrészt objektív körülmények okozzák, hiszen az általában kis volumenű, szétszórt építmények előregyártott szerkezetekből, gépesítve való építése, nehézségekbe ütközik. A nagyobb volumenű munkák tervezésénél és építésénél azonban már a korszerű, előregyártott elemekből való építési módra kell törekedni.

Az állandó munkaerő csökkenés előbb-utóbb szükségessé teszi, hogy a MÁV is tipizálja épületeit, megszervezze azok előgyártott elemekből való létesítését. Ez a törekvés már megmutatkozik a jászkiséri Gépjavító Üzem bővítési munkáinál. A

mintegy 50 millió forintos beruházás keretében épülő javítócsarnok korszerű, előregyártott vasbetonelemekből készül. A 31.számú Építőipari Tröszt gyártja és szereli. Az acélszerkezetű tető a legkorszerűbb műanyag szigetelésű fedést kapja.

A magasépitést is megkönnyíti ma már a gépek alkalmazása. Ilyenek a különböző felvonók, daruk, habarcskeverők, habarcsszivattyúk, stb. Sokat segítenek a különböző típusu rakodó- és földmunkagépek.

Meg kell említeni még a vertikális részlegeket is, melyek a magasépitési részlegeken belül működnek. Aránylag jól gépesített asztalos üzemek, bádogos részlegek és vízvezeték szerelők egészítik ki az építési tevékenységet.

Gépállomások.

A gépesítés fejlődésével szükségszerűen alakult ki a főnökségeken belül a gépállomások mai formája. A modern gépek a maguk hidraulikus, pneumatikus szerkezeteivel, a legkülönbözőbb villany-, diesel-, benzinmotorok, közuti és vágányon közlekedő szállítójárművek és munkagépek igen nagy feladat elé állítják a gépállomások szakembereit. Ezeknek a gépeknek a fenntartása, kisebb javítása, üzemeltetése az építési főnökség feladata. Ugy is jellemezhetnénk, hogy együtt nőttek fel a feladatokkal. A gépek karbantartásánál, javításánál károsan hat, hogy a legkülönbözőbb típusu, szerkezetű és üzemeltetésű járművek, gépek állnak rendelkezésre, sokszor ugyanazon munka elvégzésére is. Nem alakultak még ki véglegesen az egyes géptípusok ugyanazon formái, ezért az alkatrész pótlás szinte megoldhatatlan problémát jelent, sok esetben egyedi gyártását kell alkalmazni. Örvedetes, hogy az utóbbi években növekszik a közuti szállítójárművek száma. Az igényekhez képest azonban ez még lassu. Forgalmi okokból az építés jóformán lezorult a vasutról, a szállítókat mindinkább közuton kell végezni. Ehhez több dömpér, billenős- és fix-platóju gépkocsi kellene. Sajnos dömpereink gazdaságosan már nem javíthatók, megérették a selejtezésre. Pótlásukra igen gyorsan szükség lenne, gazdaságosan nem üzemeltethetők.

A gépállomások fejlesztésére történtek intézkedések, azonban a kívánt szintet még nem érték el. Az épületek általában elavultak, korszerűtlenek, zsufoltak. Értethető, hiszen a géppark megsokszorozódott. A felszerszámozottságban is történt fejlődés új, korszerű megmunkáló gépekkel. A jelenlegi helyzet a korszerű követelmények igényeit mégsem elégíti ki, ezért további korszerűsítés szükséges. Ezt kívánják a korszerű, komplikált gépek szakszerű fenntartásának és javításának körülményei.

3. A pályaépítés minőségének ellenőrzése.

Az elmúlt két évtizedben a felépitmény állapotának vizsgálati módja, az eredmények rögzítése, az adatok regisztrálása és ezeknek az adatoknak a felhasználása nagy fejlődésen ment keresztül, akár a pályafenntartási, akár az építési szolgálat munkáját kísérvük figyelemmel. Minőségi munkát csak minőségi eszközökkel lehet figyelemmel kísérvni. A jóminőségű pályák kialakítását megköveteli a nagyobb sebesség alkalmazása, a vonatok közlekedésének biztonságossá tétele, a járművek nyugodt futásának elősegítése és nem utolsó sorban a kulturált utazási feltételek megteremtése. A vizsgálat fejlesztése mellett szólt az az igény is, hogy nagy vonalszakaszokat minél rövidebb idő alatt lehessen megvizsgálni, a kiértékelés gyors legyen, a

kapott adatok alapján a szükséges intézkedéseket a legrövidebb idő alatt lehessen megtenni. Ahhoz, hogy az előirt minőségi követelményeket fejleszteni lehessen, a mérési technikát, valamint a létesítmények kialakítására szolgáló eszközöket is fejleszteni kellett.

A mérési eredmények használhatóságát erősen befolyásolja, hogy a felépítményt nyugvó állapotban, terheletlenül, vagy a dinamikus hatások következtében tudjuk-e vizsgálni. A különféle mérések között nagy eltérések mutatkoztak. A törekvés az volt, hogy a felépítményt minél nagyobb sebesség és minél nagyobb terhelés mellett lehessen vizsgálni.

A kezdeti időszakban megépített pályákat kézi mérőeszközökkel vizsgáltuk. Ezekkel a mérőeszközökkel való mérések - ha azt kívántuk, hogy bizonyos mértékig a folyamatosságot is biztosítsák - hosszú és fáradtságos időt igényeltek és mégsem adtak hű képet a jellemző adatokról.

Bár az első Dorpmüller-féle készülék már 1885-ben elkészült, hosszú idő telt el, amíg nálunk is bevezették. Ez a készülék módosítva és tökéletesítve még ma is használatban van a Kaiser-Dorpmüller és a Vámosi-Kapolyi által létrehozott formában. Ezzel a készülékkel a mérés már folyamatosan végezhető, a bemért pálya minden egyes pontjára vonatkoztatva adatokat szolgáltatnak a nyomtávra, tulemelésre, valamint egyenesben a fekszinthibákra is. E kocsik használata azonban korlátozott, mert csak kézi erővel, vagy kisebb egységgel mozgathatók.

A pálya jellemző adatainak mérését 9 éven keresztül az építési és pályafenntartási szolgálat dolgozói végezték több-kevesebb hibával, kézi eszközökkel, valamint az előbb említett kiskocsikkal.

1959.július hó 1-én alakult meg a MÁV Központi Felépítményvizsgáló Főnökség. Feladatai közé tartozik az átvételi méréseken felül a vasutépítés és fenntartás, valamint ezek szerkezeti elemeinek gyártására vonatkozó, sokrétű és modern technikát igénylő mérések és vizsgálatok elvégzése.

Az átvételi méréseket a KFF is Kaiser-Dorpmüller rendszerű vágánymérő kiskocsikkal kezdte meg. Ezt követte az 1963.évben beszerzett Amsler rendszerű, 950. számú vágánymérő gépkocsi, mely 1:1000 hosszléptékben, grafikuson ábrázolja a nyomtáv, irány, siktorzulás, tulemelés és nyilmagasság adatait 30 km/óra mérési sebesség és 1,5 tonna tengelynyomás mellett. Ezzel természetesen a kiértékelések etikai tisztasága is nagyot nőtt, mivel azokat egy teljesen kívülálló, érdektelen szervezet végzi.

Az átvételi mérések központosítása és komoly géppel történő végzése az elmúlt évek folyamán nagymértékben hozzájárult, hogy az építési szolgálat munkájának minősége megjavult.

A méréstechnika fejlődéséről szólva meg kell említeni, hogy a KFF a 150.sz. felépítményi mérőkocsival a régi pályákat is évente két esetben rendszeresen méri. Ezzel a mérőkocsival a méréseket 1955-től 1958-ig kísérleti jelleggel végezték és közben több szerkezeti módosítást hajtottak végre, például harmadik tengely beépítésével a mellékvonalakon is használhatóvá tették.

A mérések pontosabbá tétele érdekében 1969-ben elkészült az új, korszerű öt-tengelyes 163.sz.felépítményi mérőkocsi, amely a kísérleti méréseket már megkezdte és előreláthatólag 1970.év ősztől kezdve már üzemszerű méréseket végez. E mérőkocsinál az adatok feldolgozásánál és kiértékelésénél már a modern számítógépe-

ket is igénybe veszik. Az építési szolgálat munkáltatásának javulását a KFF által félévenként megjelentetett mérési kimutatásokban láthatjuk. A kimutatások azonban arra is figyelmeztetnek, melyek azok a területek, ahol még mindig van javítani és tennivaló. A mérési eredmények alakulását az alábbi kimutatás tartalmazza.

Kimutatás az építési szolgálat mérési eredményeiről

Időszak	Az építésnél megengedett határértékeket meghaladó méretek a mért hossz százalékában				1 km-re eső süppedési hibapontszám
	Nyomtáv %	Tulemelés %	Írány %	Siktorzulás %	
1961.II. félév	5,30	15,99			
1962.II. "	8,50	10,90			
1963.I. "	6,10	7,05		4,65	
1963.II. "	6,80	13,60		4,65	
1964.I. "	10,30	12,90		7,50	
1964.II. "	9,40	9,60	9,30	4,40	4,00
1965.I. "	13,30	9,00	10,80	6,40	6,80
1965.II. "	7,60	6,80	5,60	4,10	1,90
1966.I. "	9,00	6,90	6,90	2,10	3,90
1966.II. "	18,20	14,80	10,40	6,50	7,10
1967.I. "	15,20	10,40	7,50	6,00	3,90
1967.II. "	15,30	11,10	13,00	4,30	4,10
1968.I. "	5,20	5,70	9,10	5,90	1,90
1968.II. "	4,10	6,40	5,20	3,60	1,20
1969.I. "	5,20	6,60	6,60	1,20	1,20
1969.II. "	4,40	5,80	4,60	1,40	1,00

Megjegyzés: A "Kiváló főnökség" 1968 évi célkitűzéseinek minőségi munkaként elfogadható %-os határértékei a következők voltak: nyomtávnál 5%, tulemelésnél 6%, iránynál 6%, siktorzulásnál 4% és 1 km-re eső süppedési hibapontszámánál 5 hibapont.

4. Az építési szolgálat fontosabb teljesítményei és fejlődése 1950-től 1970-ig.

A MÁV építési szolgálat 20 éves termelési eredményeiről és fontosabb teljesítményeiről az alább felsoroltak tanuskodnak.

Teljes termelési érték	18,855.289 eFt
Földfejtés	18,985.353 m ³
ebből gépi földmunka	9,102.255 m ³
Töltésépítés	14,741.850 m ³
ebből gépi munka	6,642.649 m ³
Összes földmunka	33,727.203 m ³
ebből gépi munka	15,744.904 m ³
a gépesítés foka	46,7%
Vágányépítés	772.559 vfm
Vágánycsere	4,561.364 vfm
Összesen	5,333.923 vfm

Kitérőépítés és csere	12.199 csop.
Agyazatrostálás	4,309.360 m ³
ebből gépi munka	2,081.224 m ³
a gépesítés foka	48,3%
Összes munkaóra	418.385 ezer óra
Egy munkásra jutó munkaóra	39.344 óra

Az egyre fenyegetőbb létszámhiányt csak a gépi munka fokozottabb alkalmazásával lehet enyhíteni. A földmunkák gépesítése 1950-től 1969-ig 12,5%-ról 75,1%-ra emelkedett. 1969-ben az agyazatrostálás 80,9%-át rostalógépekkel végezték. A vágánycsere majd teljes egészében gépesített.

Az 1968 év második felétől bevezetett munkaidő csökkentés hatásaként a teljesíthető munkaidő alap több mint egymillió munkaórával csökkent. A tervezett feladatokat már ennek ismeretében és a rendelkezésre álló kapacitás jobb kihasználásával kellett megoldani.

Az 1968 évtől létrehozott vállalati forma az építési szolgálatnál is bebizonyította életrevalóságát. Az új gazdasági mechanizmus két esztendejének vállalati eredménye 180 millió Ft. Ezen a szinten az elmúlt 20 év eredménye másfél milliárd forintba tehető.

Az építési szolgálat létrehozása óta átépítésre került a MAV vonalhálózatának fele. Közel 800 km új vágány is épült.

A teljesítmény felfutását illetően az 1959 évi árváltozás jelentett lényeges módosulást; az építési teljesítmények értékben a megelőző évhez viszonyítva háromszorosra emelkedtek. Ettől kezdve 1962-ig a fejlődés egyenletes. A termelés értéke a kezdeti időszaknak már négyszerese. Növekedtek a műszaki teljesítmények is.

1963 évben a munkások létszáma 10%-kal, közel 1000 fővel csökkent. A létszámcsökkenés következménye több mint 100 milliós termelés kiesés, s hogy ez nem okozott számottevő termelés-csökkenést annak köszönhető, hogy a termelékenység évről-évre emelkedik. A fejlődés éves átlagos üteme 1959 évhez mérten 4,8%. Az előbb mondott létszámcsökkenés következménye a vágánycsere 11%-os csökkenése is. Ettől az időszaktól kezdve az építési szolgálat állandóan létszámhiánnyal küzd, annak ellenére, hogy az építési igények emelkednek.

A tervelétszámhoz képest állandó a 600-1000 fős hiány. Ráadásul új problémásorozat indul meg, ami már a hézag nélküli vágányok építésével kezdetét vette: úgrásszerűen megnő a munkaigény, az építési kapacitás pedig számottevően nem változik.

A magasépítmények építménycsoportjában állandóan emelkedik az építési igény és ezzel párhuzamosan megnő a vonali vágánycsere munkaigénye is, mert a vasuti alépítmények kialakítása során arra kell törekedni, hogy az a későbbi sebességnövekedés támasztotta igényeket kielégítse.

Utasszorgalmi és idegenforgalmi okokból további követelmény a peronburkolások, emelt peronok és gyalogaluljárók építése.

Mindezek mellett - mint mondtuk - állandósul a létszámhiány annak ellenére is, hogy 1964 évtől kezdve már vezényelt munkaerőket is foglalkoztat az építési szolgálat.

5. Káder és munkaerőhelyzet.

A MÁV építőipari szakszolgálat létszámgazdálkodása tükrözi a népgazdaság fejlődésének és a gazdaság szerkezetének alakulását. Megalakulásának első éveiben, amikor a népgazdaság munkaerő mérlegében még jelentős tartalékok voltak fellelhetők és az akkori gazdaságpolitika a termelés növekedésének feltételeit, a fejlesztés ütemét, a termelőerők fejlesztését, az ipar arányainak kialakítását új munkaerők bevonásával igyekezett megoldani, mód és lehetőség kínálkozott szinte korlátlan új munkaerő felvételére. Egy év alatt az építési szolgálat 13.039 főt tudott a termelésbe állítani és 1952 évben 14.461 fő alkalmazásával elérte a 20 éves működése alatt foglalkoztatott létszám csúcspontját. Ezen évtől napjainkig a szakszolgálat munkaerőgazdálkodása a népgazdaság területén jelentkező felfokozott munkaerőkereslet, az ebből adódó létszámhiány és fluktuáció, a munkaerőhelyzet egyéb ellentmondásai következtében nem volt kiegyensúlyozott és tendenciájában a létszám állandó mozgása és csökkenése volt a jellemző. Az 1952 évi csúcshoz viszonyítva az 1957 évi 7851 fő már 46%-kal alacsonyabb igénybevételre utal és csak 1959 évben, a mezőgazdaság szocialista átszervezése következtében felszabadult munkaerő felvételével sikerült a létszámot 10.000 fő körül kialakítani. Lényegileg e létszám alakította ki és szabta meg a szakszolgálat kialakult kapacitását.

Az utóbbi években jelentős létszámú honvédségi munkaerő foglalkoztatása is előtérbe került és egyes főnökségek kapacitásának fenntartását csak ezen erők bevonásával lehetett biztosítani.

A szakszolgálat jelenlegi munkaerőhelyzete egyáltalán nem megnyugtató. A munkaerőgazdálkodási gyakorlatunk kizárólag a munkaerő megtartásának feladatára korlátozódik. A népgazdaság jelenlegi munkaerő piacán szakszolgálatunk nem versenyképes. Megoldásra vár dolgozóink bérszínvonalának, szociális ellátásának, lakásproblémáinak javítása és megoldása.

A kivitelező főnökségek a rendelkezésre álló lehetőségeikből túl sokat nem tehetnek. A társadalmi hatások kiegyensúlyozása csak jól átgondolt, tervszerű, közös érdekeket figyelembevevő bérpolitikával, szociális és munkakörülményeket magasabb színvonalon kielégítő intézkedésekkel lehetséges.

Kétségtelen, hogy a szakszolgálat műszaki fejlesztése, a technológia korszerűsítése megteremtette az intenzív munkaerőgazdálkodás feltételeit, a korszerű technika azonban parancsolólag követeli meg a magasabb szakképzettségű, kvalifikáltabb munkaerőt, mert a fejlett technika sem nélkülözheti a legfontosabb termelő erőt, a magyar vasút építésének lelkiét, az embert.

A termelőmunkát szerető, irányító műszaki dolgozók állománya a két évtized alatt mind számszerűen, mind minőségében sokat fejlődött. Kialakult egy jól képzett, áldozatkész műszaki gárda, amely képes a feladatok megoldására. Helyes törekvésre utal a szakszolgálati főnökségek olyan törekvése, amely a műszaki káderek utánpótlását saját nevelésű dolgozók kiképzésével és foglalkoztatásával oldja meg.

Foglalkoznunk kell az adminisztratív és kisegítő állományú dolgozók helyzetével is. Munkájukkal jól szolgálják az építési szolgálat érdekeit és alkalmazkodnak a kívánt feladatokhoz. Ezeknél a dolgozóknál azonban az alacsony bérszínvonal és a női dolgozók természetes családi hivatástudata önmagában is több okot szolgáltat a mozgásra és ebből adódóan a minőség ingadozására.

Szociális kérdések.

A káder és munkaerőhelyzet alakulásának ha nem is egyetlen, de meghatározó fokmérője a bérszínvonal alakulása. 1951-69 évek vonatkozásában az építési szolgálat munkás és műszaki állományának bérszínvonal változása az alábbiak szerint alakul:

Átlagbérek:	1951 év	1969 év
munkás	6.072 Ft	21.474 Ft
műszaki	15.364 "	33.191 "

1952 évhez viszonyítva a munkás és műszaki állománycsoport bérszínvonala jelentősen emelkedett. Nem lenne célszerű azonban ezt az emelkedést abszolút módon szemlélve tudomásul vennünk, hiszen népgazdasági szinten 20 év alatt a bérek emelkedésének több meghatározó összetevője volt. Kétségtelen azonban, hogy a bérszínvonal alakulása az évek folyamán - ha viszonylag szerény mértékben is - de egyenletes fejlődésre utal.

A fejlődés ellenére a szakszolgálat jelenlegi bérszínvonala a népgazdaság más iparágai, de a külső építőipar bérszínvonalával összehasonlítva kedvezőtlen. A MÁV építőipari munka jellege, a kedvezőtlen munkakörülmények, a munka veszélyességi foka, a családtól való távollét, a lakás és munkahely közötti nagy távolság miatti hosszú utazási kényszer hatását csak nagyobb bérszínvonal biztosításával lehet egyensúlyozni. Jelenlegi munkaerőproblémánk oka is az alacsony bérezésre vezethető vissza. A MÁV építőipartól megkívánt hatékonyabb, magasabb termelékenységre feladatok elvégzését csak akkor lehet biztosítani, ha sikerül megteremtteni a helyes ösztönző módszerekre és megfelelő bérarányokra támaszkodó munkaerőhelyzet egyensúlyát.

A kívánt és szükséges munkaerőegyensúly, a törzsgárda kialakítása és megszilárdítása területileg is differenciált bérpolitika alkalmazását kívánja meg.

Az elmúlt 20 év alatt a dolgozók munkakörülményeinek alakulásában a közismert problémák ellenére is jelentős javulás következett be. A kivitelezési munka technikai színvonalának és szervezethezességének emelkedése lehetővé tette a nagy erő-kifejtést igénylő munkák gépesítését és a dolgozók nagyfokú terhelésének csökkentését.

A csökkentett munkaidőben történő munkáltatás, a hetenkénti szabadszombatok biztosításával több szabadidő jut a dolgozó munkaerejének ujratermelésére, kulturális igényeinek kielégítésére és a családja körében szükséges családfői funkciójának gyakorlására.

Az építőipari munka jellegéből adódóan a gyakran változó munkahely, az állandóan szabadban végzendő termelőmunka, az időjárás változásának hatása, a munka veszélyességi foka azonban még ma is az átlagosnál nagyobb mértékű negatív hatásoknak teszi ki dolgozóinkat. A felismerés és érzékelés szakaszán túl azonban nagyon sok még a teendő, hogy e negatív hatásokat megfelelő intézkedésekkel ellensúlyozzuk.

A szakszolgálat munkaeszköz ellátottsága a két évtizedes működés alatt nagyfokú fejlődésen ment keresztül. Összetételében tükrözte a fejlesztés ütemét és irányát. A fejlesztés első időszakában döntő súlyában a kézi munkáltatás igényeire épült. Jelenleg a gép és jármű ellátottságban kifejezésre jut az a törekvés,

hogy a hiányzó és egyre fogyó munkaerőt hatékony gépesítéssel kell ellensúlyozni.

A szakszolgálat jelenlegi eszköz-állományának összetétele rendkívül vegyes. Magában foglalja a legkorszerűbb alépitményi és vágányépítési technológia gépcsoportjait, de megtalálhatók még a korszerűtlen és gyenge hatásfoku eszközök is. A következő időszak feladata lesz, hogy a nem éppen jónak mondható eszköz-összetételt selejtezésekkkel és fejlesztésekkel hatékonyabb irányban alakítsa. Saját fejlesztési alapok rendelkezésre bocsátása e törekvéseket hasznosan szolgálja.

A dolgozók egészségvédelmét, személyi biztonságát szolgáló védőruhák, védőételek, védőeszközök biztosítását illetően az ellátás nem volt problémamentes. A szakszolgálat rendkívül nagy energiáját kötötte le, hogy e törvényes követelményekre épülő ellátást kielégíthesse. Az utóbbi években a fejlődés üteme meggyorsult. A hiányzó védőfelszerelések beszerzésének, pótlásának és korszerűsítésének feltétele megjavult. Az újonnan belépett létesítményeknél, a gép- és jármű egységeknél már a tervezési előírások figyelembe veszik az igényeket, a pénzügyi fedezetet az alapköltségvetés biztosítja, a kivitelezésnél és beszerzésnél egységes elv alakult ki és ezek alapján történik a szükséges védőfelszerelések biztosítása. Az eredmények ellenére is van még azonban bőven tennivaló.

Napi feladatunkat képezi egyes gépegységeink zajártalmának csökkentése, a foglalkoztatási betegségek csökkentésére a jelenleginél célszerűbb védőruhák és megfelelő védőitalok beszerzése, munkahelyi melegedők és étkezési helyiségek kialakítása és biztosítása, az üzemi étkeztetés mennyiségi és minőségi javítása.

A szakszolgálat jellege, sajátos munkáltatási rendje és a munkaerő területileg differenciált elhelyezkedése a rendelkezésre álló munkaerő döntő hányadának munkásszálláson történő elhelyezését kívánja. Lehet, hogy 20 év távlatából már érdektelennek tűnik, de abban az időben győzelemként hatott, amikor minden dolgozó számára biztosítani tudtunk egy-egy vaságyat, ráhelyezett szalmaszállal, két lepedővel és két takaróval, esetleg még külön főzőhelyiséggel.

Az elmúlt években előtérbe került a végleges jellegű és a korszerű elszállásolási, tisztálkodási, étkezési és kulturális igényeket magas színvonalon kielégítő munkásszállások létesítése. Budapesten/Kelenföldön/, Miskolcon, Debrecenben, Tapolcán, Szombathelyen, Szegeden olyan létesítmények épültek, amelyek a mai szociális igényeket minden tekintetben kielégítik. A szobák tágasak és világosak, általában 4-6 ágyasak, asztalokkal, székekkel és szekrényekkel ellátva. Korszerű fekvőhelyek, vasvázas, matracos ágyak, sőt legújabbak rekamiék biztosítják a nyugodt pihenés feltételeit.

Valamennyi munkásszálláson megtalálható az orvosi- és betegszoba, rádióval, televízióval, könyvtárral ellátott kultúrterem. A munkásszállók el vannak látva főző- és melegítő helyiségekkel, fürdő és egyéb mellékkeliségekkel. Helyesnek bizonyult az a törekvés, hogy központi fűtés létesítésével egyenletes hőmérsékletű, por és füstmentes elhelyezéssel tovább növeljük az elszállásolás kulturált-ságát.

A kétségtelenül felmérhető fejlődés ellenére is vannak azonban problémák. A vegyes profilu főnökségek hid, magasépítési, hegesztési profiljainál nem mindig lehet biztosítani a korszerű, telepített, kulturált elszállásolás lehetőségeit. Ennek kielégítő megoldása még a jövő feladata.

A megtett ut nehéz volt, de a fejlődés eredményei számottevőek és bizonyítják pártunk és kormányunk politikájának a dolgozó emberről való fokozottabb gondoskodás iránti erőfeszítéseit. A fejlődés eredményeiben tükröződik a vasutüzem területén folyó szociális program tervszerű megvalósítása is. Bizunk abban, hogy az elkövetkező években a fejlődés töretlen lesz és eléri, sőt meghaladja a népgazdaság egyéb szektoraiban elért színvonalat.

Nem elég azonban csak a kulturált elszállásolást és a művelődési lehetőségeket biztosítani, hanem meg kell oldani a dolgozók munkahelyre történő ki- és beszállítását is. Az a követelmény, hogy a munkahelyre történő érkezés és a munkakezdés, valamint a munka befejezése és a visszaindulás között a legrövidebb idő teljen el. Sajnos a kívánt feltételek a menetrendszerű vonatokkal nem mindig biztosíthatók. Legcélszerűbb megoldásnak a közúton történő szállítás látszik, azonban bérelt járművek esetén ennek jelentős pénzügyi és önköltségi konzekvenciái vannak.

A népgazdaság egyéb szektoraiban természetszerű a dolgozók lakóhelyéről a munkahelyre és munkahelyről a lakóhelyre történő napi hazaszállítása. A naponkénti hazaszállítási igény dolgozóink nagy részénél fennáll. Ugy véljük, hogy a fejlődés iránya mindazon esetekben, amikor a lakóhely és munkahely távolsága és az azonos útvonalon szállítandó dolgozók száma ezt lehetővé teszi, a naponkénti közúti hazaszállítás felé mutat.

Felvonulási megtérüléseink a szükséges pénzügyi keretet biztosítják és megfontolás tárgyát képezi az a lehetőség is, hogy a szakszolgálat felfejlődjön saját közúti szállító járműpark üzemeltetésére, amelyek a koncentrált munkáltatás feltételei között kielégíthetik az átszállásos vágányzárak jármű igényeit is.

Az építőipari főnökségek központjainak jelenlegi elhelyezése rendkívül vegyes. Egy-két kivételtől eltekintve a főnökségek elhelyezése korszerűtlen és nem biztosítja az egészséges vezetési elvekre épülő, szervezetileg és elhelyezésileg szilárd irányító apparátussal szemben támasztott követelmények feltételeit.

Az elmúlt 20 év eredményei jogossá teszik azon igényt, hogy a következő években meg kell javítani a központi irányító apparátus szociális munkafeltételeit is.

A MÁV építőipari dolgozók élet- és munkakörülményeit tárgyalva vizsgálunk kell dolgozóink lakáshelyzetét is. Megítélésünk szerint a MÁV építőipari dolgozók egyik legfőbb problémája lakáshelyzetük alakulásánál jelentkezik. Az elmúlt két évtized alatt dolgozóink lakáshelyzetének javítása terén csak minimális előrehaladás történt. Az állami lakásépítési program keretében épített lakásokból szakszolgálatunk említésre érdemes juttatásban nem részesült. A közlekedési tárca és ezen belül a MÁV eszközeiből épített lakásokból pedig olyan minimális juttatást kaptunk, amely csak a feltétlenül szükséges irányító szakkaderek igényeinek minimális kielégítését szolgálhatták.

A szakszolgálat jelenlegi káderhelyzetén minőségi vonatkozásban csak úgy lehet javítani, ha megfelelő számú és minőségű lakást tudunk dolgozóinknak juttatni. Ez a probléma napjainkban a technikai személyzet megtartásának és fejlesztésének egyik kulcskérdése. A rendkívül feszült munkaerőgazdálkodási lehetőségek következtében kialakult munkaerő piacon versenyképességünket csak úgy tudjuk fenntartani, ha lakásjuttatások vonalán is felzárkózunk a népgazdaság egyéb szektorainak lehetőségeihez.

Kétségtelen, hogy a szakszolgálat helyzete építőipari adottságaink következtében különleges és bonyolult. A változó munkahelyi körülmények mellett a közvetlen munkahelyre való telepítés nem lehetséges. A különleges helyzethez való rugalmas alkalmazkodás azt követeli meg, hogy az építési szakszolgálat kapjon lehetőséget és megfelelő kereteket saját dolgozói lakáshelyzetének javítására. Ugy gondoljuk, hogy a jelenlegi szűk magasépítési kapacitás keretein belül is megtaláljuk azokat a lehetőségeket, amelyek építési szakszolgálatunk lakásigényét - házilagos kivitelezést, vagy kooperációt feltételezve - az eddigi elosztásos rendszernél feltétlenül jobban biztosítaná.

6. A szocialista munkaverseny, a Sztahanov-mozgalomtól a szocialista brigádokig.

A munkaverseny tömegbázisát a szocialista brigádmozgalom adja, mint a szocialista munkaverseny legfejlettebb formája. A munkaverseny közgazdasági tartalma az, hogy eszközönként segíti a mindenkori termelési feladatokat. Ugyanakkor erkölcsi és anyagi elismerésben részesíti a mozgalomban résztvevő dolgozókat.

Az 50-es évek első felében a Budapesti, a Celldömölki és a Debreceni Építési Főnökségek dolgozói egyénileg vettek részt a munkaverseny akkori formájában, a Sztahanov-mozgalomban.

Az 1956-os ellenforradalmi és az 1957-es konszolidációs év után az építési szolgálatnál a munkaverseny jelentősebb kibontakozását az 1958-as év jelentette. A verseny akkori formáját a kampányszerűség jellemezte: egy-egy nevezetesebb évforduló alkalmával rövidebb időszakokra terjedt ki.

A Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége 1959-ben hívta össze először tanácskozásra a vasutas szocialista brigádvezetőket. Itt az építési szolgálatnak még nem volt említésre méltó képviselője. A vasut egész területén ebben az évben mindössze 12 brigád nyerte el a kitüntető címet. 1960-tól azonban már rohamosan terjedt a mozgalom.

A fejlődés számszerű adatait a hat vasutépítő főnökség vonatkozásában az alábbi táblázat szemlélteti.

É v	Összes munkás- létszám fő	Szocialista brigádok száma	Szocialista brigád- tagok aránya az össz létszámon belül
1960	9.402	29	3%
1963	10.295	89	13%
1968	7.130	232	43%

A kiemelkedő jó munkát bizonyítja, hogy az építési főnökségeink többsége aranykoszorus szocialista brigádokkal is rendelkezik. Az aranykoszorus brigádok száma az 1968 évi eredmények alapján építési főnökségeinken a következő volt: Budapesten 8, Dombóváron 4, Szentesen 3, Debrecenben 2, Celldömölkön 1 brigád.

Fejlődést jelentett a mozgalomban a komplex brigádok megalakulása, amellyel a mozgalom túllépett a munkások körén. Némely munkás állományu szocialista brigádnál az utóbbi években tapasztalható volt az az egészséges gyakorlat, hogy tag-

jaik közé meghívtak műszaki és adminisztratív dolgozókat is, akik átfogó szervezőkészségükkel növelték a brigád termelési és egyéb eredményeit.

Az építési főnökségek dolgozói a "szakma ifju mestere" és a "kiváló ifju mérnök és technikus" mozgalomban is jelentős eredményeket értek el. A szakma ifju mestere címet 198 fő, a kiváló ifju mérnök és technikus címet pedig 7 fő szerezte meg.

Vállalati és építési főnökségi szinten a munkaverseny az élüzem, illetve a kiváló főnökség cím elnyeréséért folyik. 1953 és 1964 évek között a Budapesti Építési Főnökség 10 alkalommal, a Debreceni és Miskolci Építési Főnökség 3-3 alkalommal, a Celldömölki Építési Főnökség két ízben, a Szentesi és Dombóvári Építési Főnökség 1-1 ízben nyerte el a kitüntető élüzem címet. Ezenkívül a Budapesti Építési Főnökség 2, a Miskolci és Celldömölki Építési Főnökség 1-1 alkalommal nyerte el a Minisztertanács és SZOT Elnöksége kitüntetését. Építési főnökségeink 14 alkalommal részesültek vezérigazgatói dicséretben.

A MÁV pályaépítés 20 éve történelmi áttekintést nyújt az elmúlt 20 év időszakára. A történelmi részben sem tudunk teljességre törekedni. Nem volt célunk a szakszolgálat fejlődésének, irányának, ütemének elemzése, mivel ez külön tanulmányt igényel. A történelmi visszapillantást a jubileumi év megemlékezésének gondolatában tettük.

Amikor az eddig elmondottakban számot adtunk az elmúlt 20 évről, önkénytelenül felvetődik a további út gondolata. Erre irányt szab a vasutakról szóló 1968 évben megjelent törvény és az ennek végrehajtására kiadott 40/1968 számú kormányrendelet, amely közlekedéspolitikai koncepciókat tartalmaz. E jogszabály létrehozása kellően bizonyítja, hogy teljesen megbukott az a felfogás, hogy a vasutnak nincs jövője. A közlekedési koncepción belül is a vasut korszerűsítése és fejlesztése hosszú távlatra vonatkozóan jelentős helyet kap. Ebben az összetett nagy feladatban az építési főnökségekre is nagy munka vár.

A feladatok további lehető legjobb és a vasut számára leggazdaságosabb megoldására az új gazdaságirányítási rendből fakadó közgazdasági szemlélet elterjesztése kell, hogy a legdöntőbb legyen szakosztályi, igazgatósági és főnökségi szinten. Enélkül nem képzelhető el előrehaladás. Ne az erő és beosztás helyzete, hanem az ésszerűség, a gazdaságosság, a távlatok ismerete szabja meg az irányt. Nem is a szervezet milyensége a döntő - bár ez sem közömbös - hanem a szemlélet, melynek felső és alsó szinten egyeznie kell.

A további munkát a felsőbb szintű tökéletes koordinálás, a kivitelezésnél pedig az ésszerű szervezés, gazdaságos munkáltatás kell, hogy jellemezze. Mindehhez megfelelő gondolkodásu, a kivitelezésnél józan ítélőképességgel rendelkező, jól képzett műszaki dolgozókra van szükség.

A dialektika törvényei szerint minden - ez áll a vasutra is - állandóan változó, fejlődő állapotban van. Olyan emberekre van tehát szükség itt is, akik lépést tudnak tartani az állandóan változó, fejlődő állapottal. A vasut és a vasutépítés is csak így tud a népgazdaság többi ágazatával arányosan fejlődni, csak így tud eleget tenni a mind nagyobb követelményeknek, melyek nem a nagyobb fizikai erőt és fokozottabb szellemi munkát igénylik, hanem a jobb szakképzettséget, az átformálódott gondolkodást és a megfelelő embert. A gépesítés korszaka-

kában nemcsak a gépeknek kell korszerűsödniök, hanem az azokat létrehozó, kezelő és irányító embernek is.

Személyzetpolitikai és káderkérdés ez, mely nemcsak a személyzeti szervek ügye, hanem valamennyiünké. Ha ilyen indulatok, ilyen törekvések és gondolatok hatják át mindazokat, akik a vasutépítést tervezik, irányítják és kivitelezik, ez a szakszolgálat is be tudja tölteni azt a hivatást, mely fejlődő népgazdaságunkban reá vár.

Belényesi Sándor
Dési Zoltán
Fabók János
Geresdi István
Pék István
Vigh László.

A MÁV HÍDÉPÍTÉSI FŐNÖKSÉG 20 éves működése -

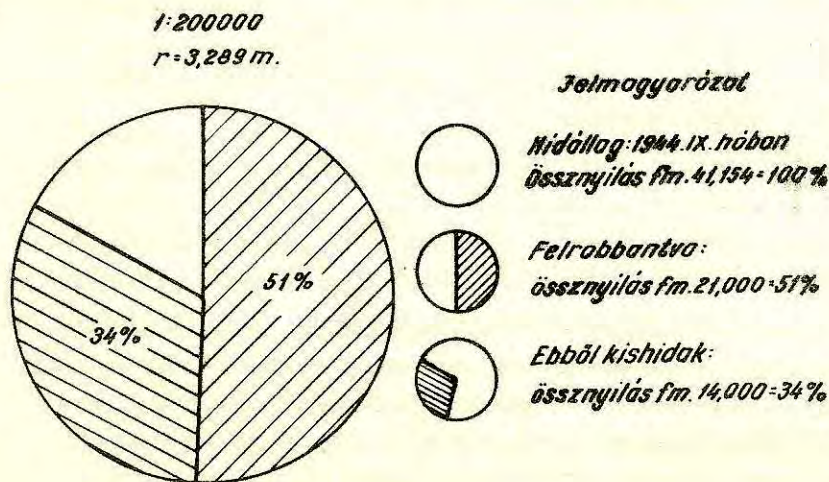
Huszonöt esztendővel ezelőtt befejeződött Európában, s így hazánkban is a történelem legvéresebb háborúja. Végetért a vérző és meggyötört magyarságra nehezítő háborús borzalmak véres éjszakája és felragyogott a béke sugara. Az ország ünnepelt és gyászolt. Ünnepelte a felszabadulást, gyászolta hősi halottait, akik életüket áldozták a hitlerizmus legyőzéséért.

A felszabadulás napjával, 1945. április 4-ével hazánkban is kezdetét vette az a történelmi sorsforduló, amely létrehozta a népi demokráciát.

A II.világháború harci cselekményei következtében a vasuti hidállag 51%-a,

1057 db műtárgy, 21000 nyilás fm pusztult el. Elhangzott a felhívás "Arcul a vasut felé" és a hős szovjet katonai alakulatok vasuti hidhelyreállítási munkálataihoz egyre nagyobb számban csatlakozott a harci cselekmények alól felszabadult területek szolgálatba állt vasutassága és az ujonnan jelentkező polgári lakosság.

A harci cselekmények befejezése után a MÁV vas-



1. ábra.

utvonalaín felrobbantott és helyreállítására váró hidállag nagyságrendje az 1. ábrán látható.

Az újjáépítési munkák helyszíni vezetését megfelelő építési gyakorlattal rendelkező mérnökök, technikusok, pályamesterek látták el. Kezdetét vette a szak-kaderek kiképzése előmunkás, művezetői, pályamesteri, hidász műszaki tiszti tan-folyamok keretében.

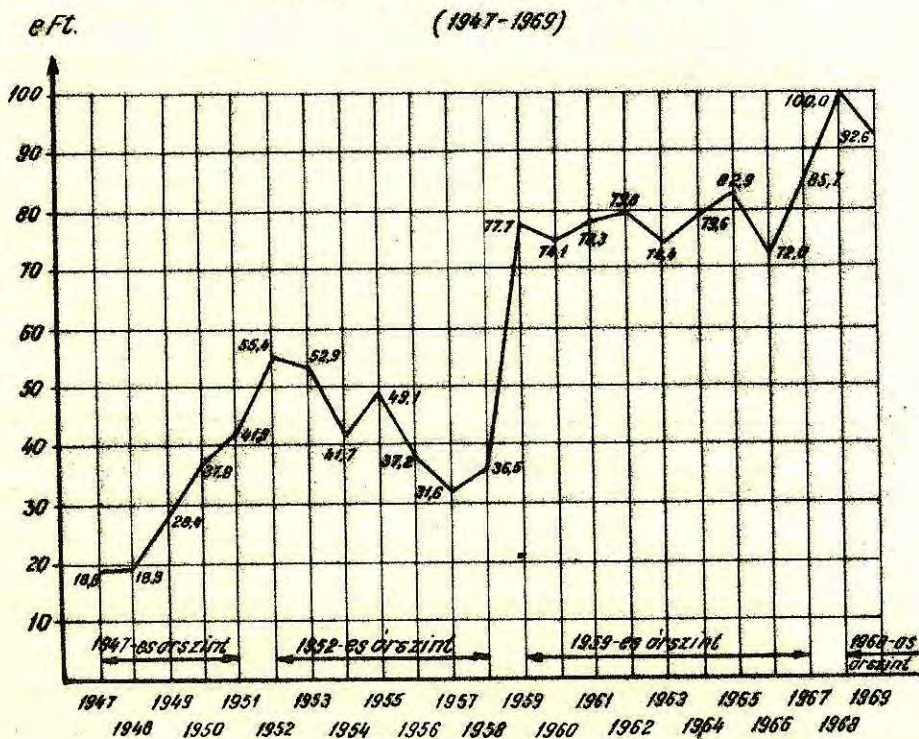
A 3 éves tervben a MÁV Igazgatóság /jelenleg Vezérigazgatóság/ közvetlen irányítása mellett 6 mozgó hidépitő szerelvény /MHSZ/ látta el a kisebb és közepes vasúti hidak ideiglenes, vagy végleges helyreállítását. Az MHSZ-ek összefogó szerve a MÁV Hidmühely volt, rákosrendezői székhellyel. Építési hatásköre egy, vagy több vasútvonal összesen 40-80 km hosszú szakaszára koncentráldott. A későbbiek folyamán a termelés koncentrálásának határt szabott az egyre nagyobb működési terület, a hidépitések szétszórtsága. Így ezt a nagyobb összevont termelési egységet meg kellett szüntetni, hogy átadja helyét az országos jellegű MÁV építőipari vállalat szakosított építésvezetőségekre tagozódott szervezetének.

A MÁV Hidmühelyéből a KPM előbb MÁV Hidépitő Nemzeti Vállalatot, majd röviddel utóbb MÁV Hidépitő Üzemi Vállalatot szervezett. A MÁV Hidépitő Üzemi Vállalat 1950-tól 1954-ig működött, 1955. január 1-től a Vezérigazgatóság az Üzemi Vállalatok megszüntetésével létrehozta az építési főnökségeket, köztük a MÁV Hidépitési Főnökséget is.

A 3 éves terv befejezése után kezdetét vette a tervszerű távlati tervfeladatok kidolgozása, amelyek végrehajtásába jelentős mértékű kapacitásával a MÁV Hidépitési Főnökség is bekapcsolódott.

Az első ötéves tervvel induló korszerűsítési és fejlesztési feladatok mellett teljes erővel folytatni kellett a háboruban felrobbantott hidak helyreállít-

A termelési érték alakulása millió Ft-ban.



2. ábra.

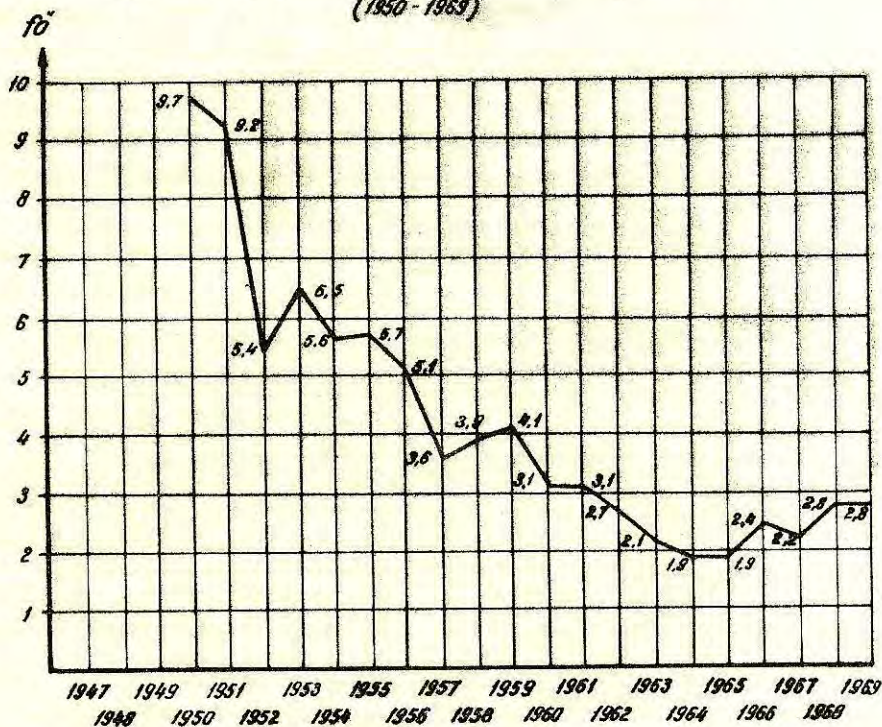
tását is, hiszen a 3 éves terv végén a felrobbantott hidak fele még csak ideiglenesen, egy része pedig még egyáltalán nem volt helyreállítva. A MÁV Hidépítési Főnökségre váró feladat közel 1,4 milliárdos nagyságrendű volt, amit a 2. ábra szerinti grafikon szemléltet a legkifejezöbben mind műszaki, mind gazdasági vonatkozásban.

Említésre méltó, hogy a 2. ábrán évenként is részletezett termelési értékek mögött - bármilyen hihetetlenül hangzik is - a véglegesen és ideiglenesen helyreállított vasuti hidakkal, vasuttal összefüggő közúti műtárgyakkal, vasszerkezet gyártásokkal, helyszíni szerelésekkel, hidfenntartási és egyéb mélyépítési munkákkal együtt 5999 befejezett munka áll. Megoszlásuk a következő:

1946-1949 között befejezett munkák száma	388
1950-1954 között befejezett munkák száma	968
1955-1959 között befejezett munkák száma	1337
1960-1964 között befejezett munkák száma	1604
1965-1969 között befejezett munkák száma	1702

E számszerű felsorolásból az újjáépítés fontossági sorrendje, elsősorban a forgalmat akadályozó nagyobb hidmunkák programbavétele látható, majd azok befejezésével mindinkább növekszik a kisebb munkák száma.

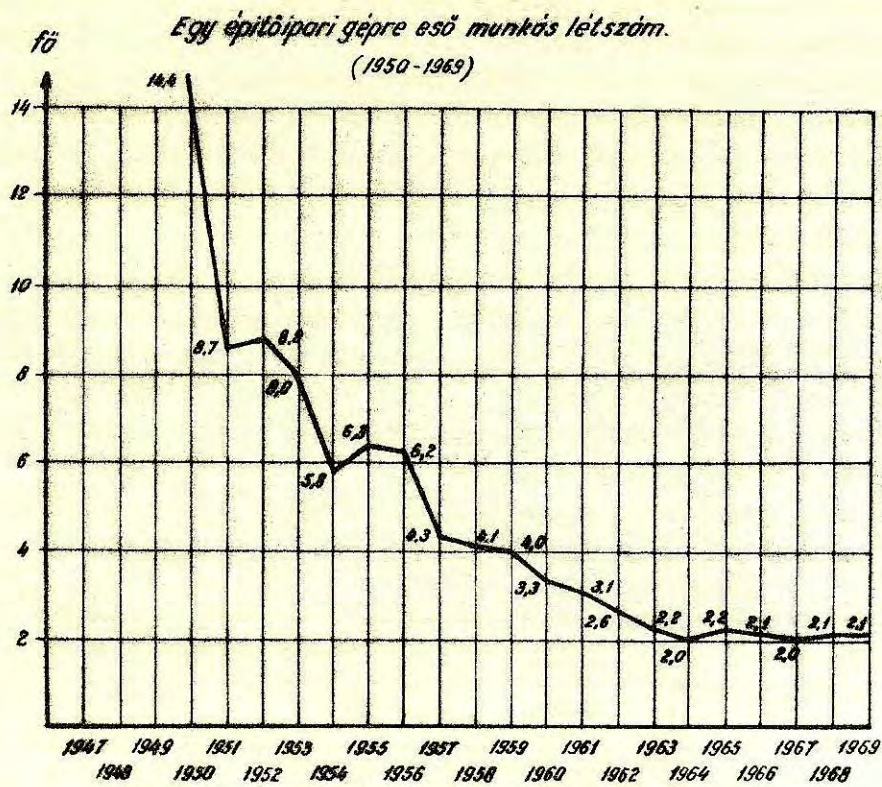
*Egy műtárgy építésénél foglalkoztatott munkás létszám
(1950-1969)*



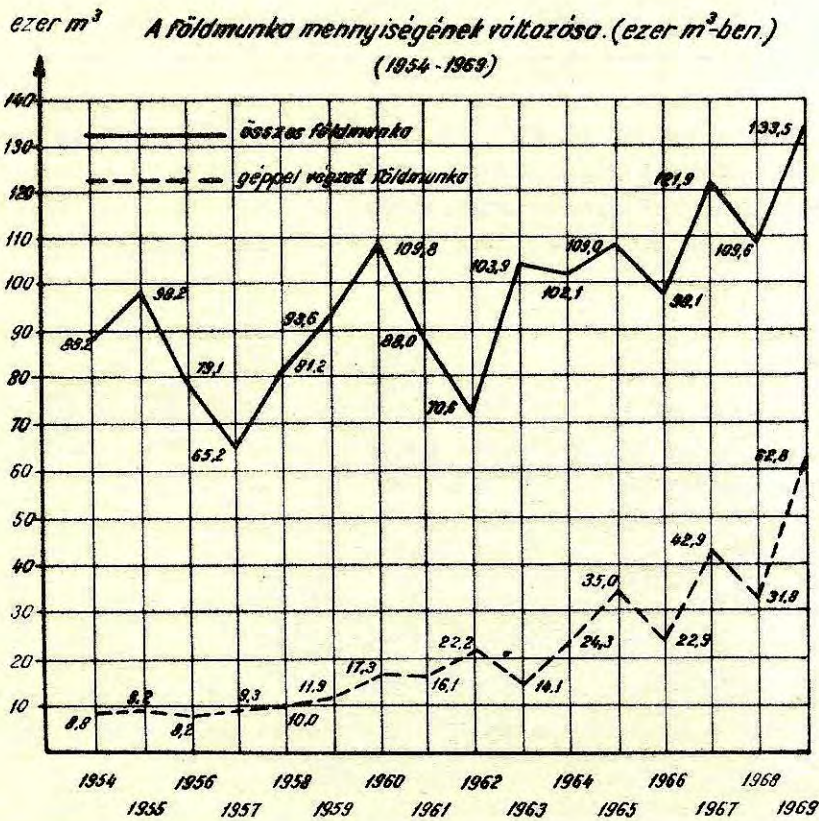
3. ábra.

A 3. ábra az egy műtárgy építésénél foglalkoztatott munkáslétszám változását mutatja.

Ha az utolsó öt évben befejezett munkák darabszámát 100%-nak veszem, úgy az 1950-54 között befejezett munkák annak 56,8%-át teszik ki, viszont az egy munkán foglalkoztatott létszám 1958-1969 között - ha 1950 év = 100% - 1969 év



4. ábra.



5. ábra.

végére 29,4%-ra csökkent. Az egy műtárgy építésén foglalkoztatott munkáslétszám 70,6%-os csökkenésére egyedül a nagy és kis munkák számarányának változása nem ad teljes magyarázatot, bár a létszámcsökkenés egy részét az is indokolja. Szembetűnőbbek azonban e csökkenés megértéséhez a 4. ábra adatai, melyek a MÁV építőipar gépesítésének erőteljes fejlesztéséről adnak számot. Ebből látható, hogy az 1950 évi egy építőipari gépre eső munkáslétszám 14,4 főről 2,1 főre csökkent, ami 85,4%-nak felel meg.

Annak ellenére, hogy az építőipari gépek kihasználtsága az építőipari munka természetéből kifolyólag meg sem közelíti a gyáripár gépeinek kihasználtságát, mégis tényként kell megállapítani, hogy a nehéz fizikai munka termelésben résztvevő arányát a termelékenyebb gépeknek a termelésbe való fokozottabb beállítása megváltoztatta és a fizikai dolgozóknak kulturáltabb munkakörülményeket biztosított.

Vasúti járműves darukkal vágányzárban mozgatott provizórium adatok.

É v	M o z g a t o t t			F e l m é r ü l t	
	fm	tonna	db	összes óra	$\frac{1 \text{ db}}{\text{óra}}$
1965	2750	3610	246	1220	5,00
1966	2370	3420	224	1035	4,60
1967	2580	3640	244	1404	5,70
1968	2820	3720	428	2290	5,30
1969	1840	2800	171	885	5,18
Átlag	2472	3438	263	1367	5,20

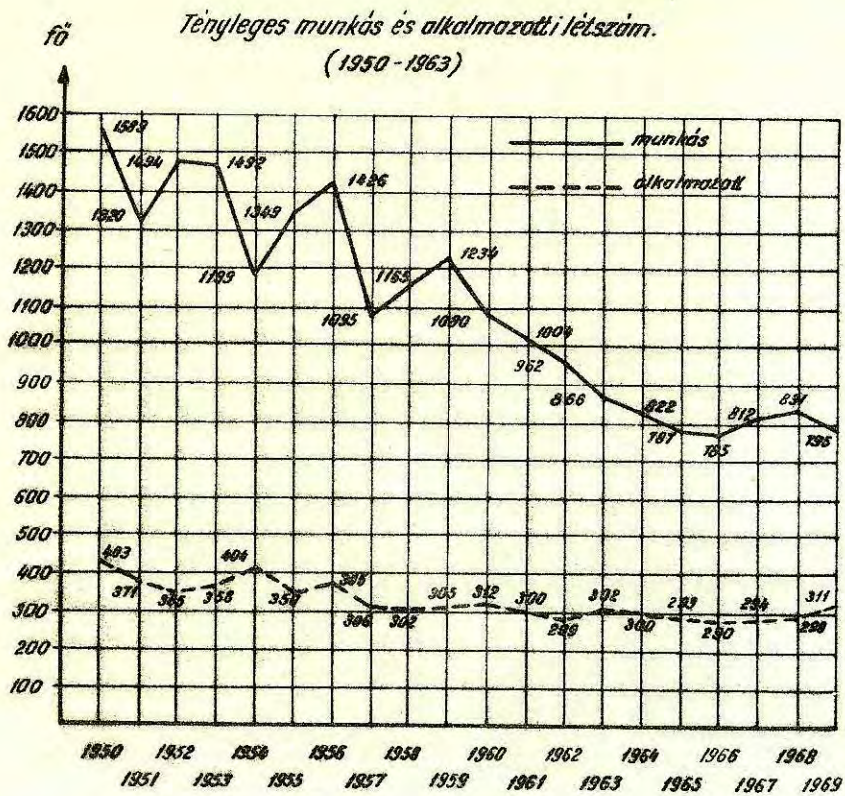
A műszaki fejlődés tendenciáját, a földmunka gépesítés mennyiségének változását és ezen belül a géppel végzett munka arányát feltüntető 5. ábra és az építési provizóriumok elhelyezésére vonatkozó összeállítás szemlélteti. 1969 évben az összes földmunka 62,8%-át géppel, míg a provizóriumok elhelyezését még kizárólag gépi erővel végezték.

A 6. ábrán a munkás és alkalmazotti létszám alakulása arra figyelmeztet, hogy a legközelebbi jövőben az ügyvitel egyszerűsítésére és annak gépesítésére kell intézkedni. Ugyanis amíg az egy műtárgy építésénél foglalkoztatott munkáslétszám 1950-től 1969 végéig 70,6%-kal csökkent, addig az alkalmazotti létszám csak 25%-kal. Figyelemre méltó megállapítás az is, hogy lényegében az 1967 évi átszervezés óta az alkalmazotti létszámban változás nem volt.

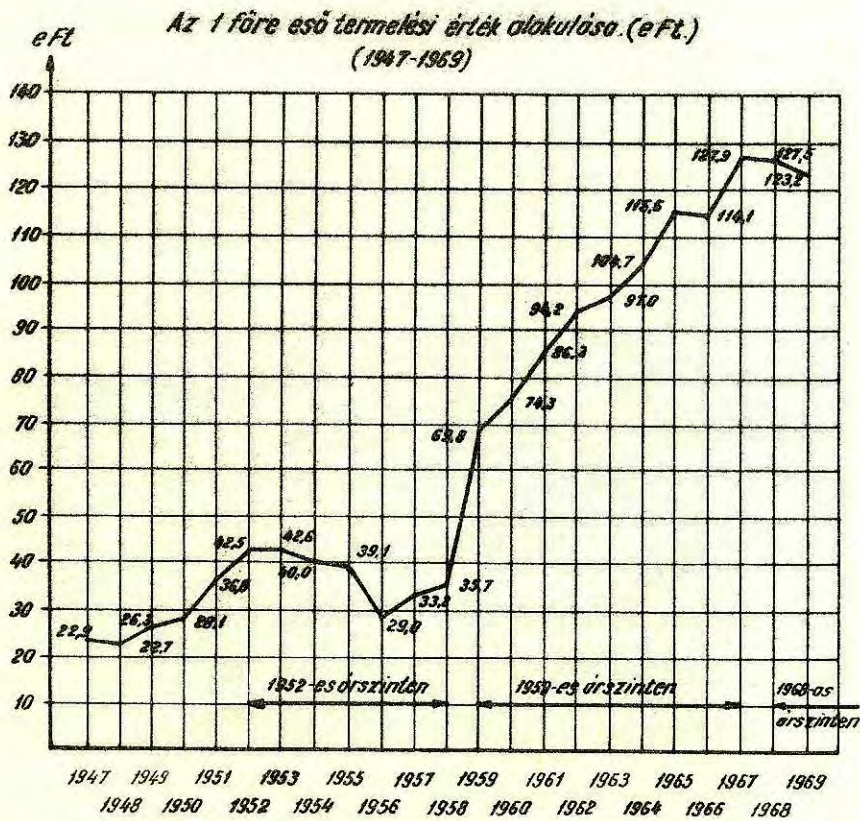
A 7. ábrán bemutatom, hogyan növekedett az egy főre eső termelés 1947 évtől 1969 évig. Bár az árszintek változása miatt az ábra erősen torz, mégis tájékoztatást ad arról, hogy a gépesítés, a technológia fejlesztése és a munkafegyelem alakulása hogyan befolyásolta a termelékenységet.

A Hidépítési Főnökség profilja az alábbi szakosításban jelentkezik:

- a/ beton és vasbeton műtárgyak építése,
- b/ vasszerkezet gyártások,
- c/ vasbeton előregyártások,



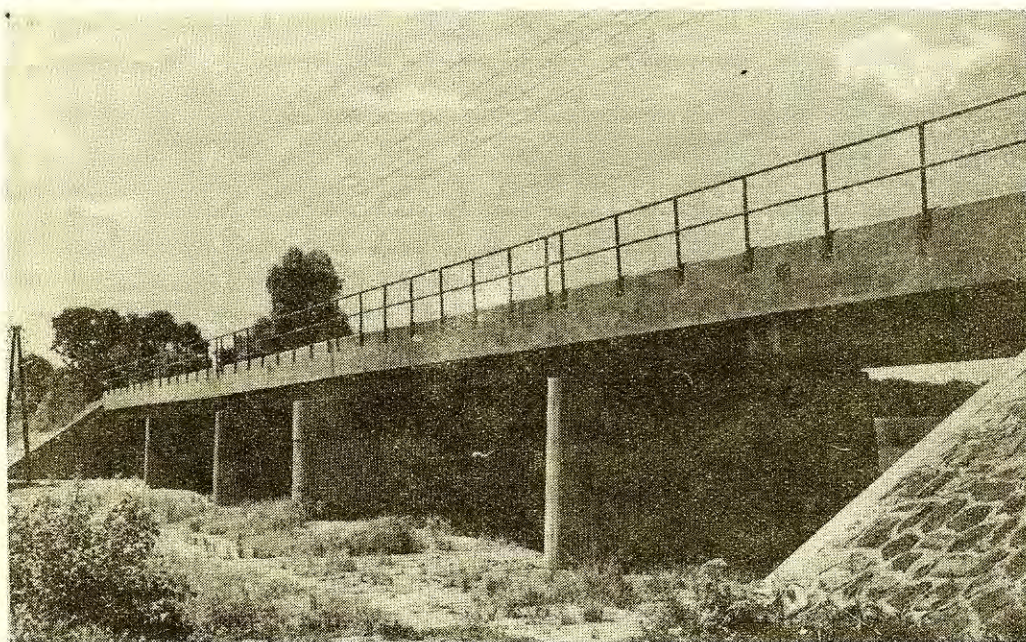
6. ábra.



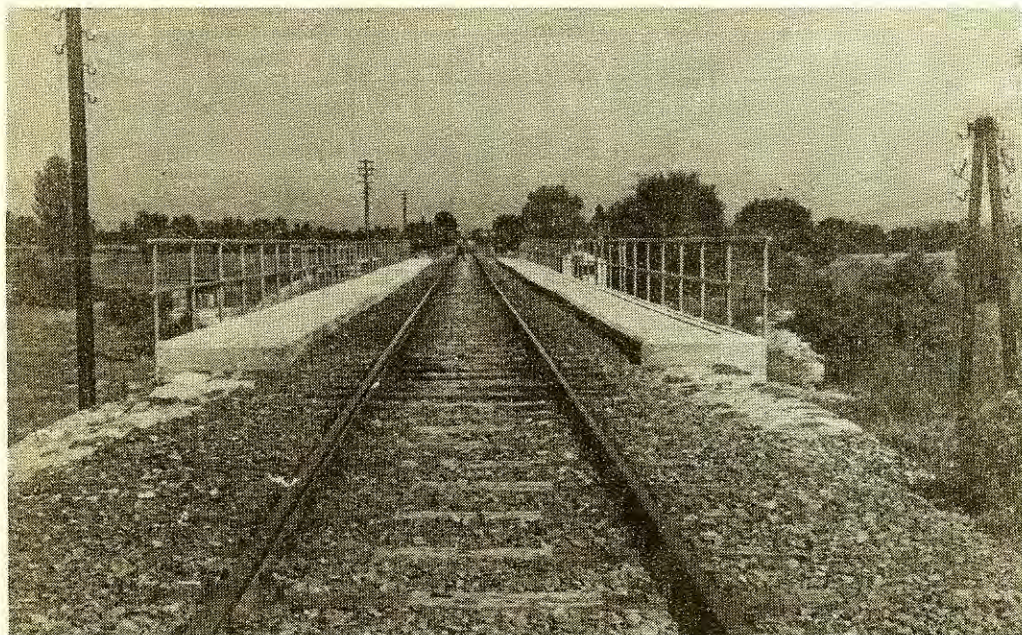
7. ábra.

- d/ talajvízszintsüllyesztés
- e/ acélszerkezetű hidak mázolósa,
- f/ Duna és Tisza hidak időszakos vizsgálata,
- g/ különféle vasúti darumunkák,
- h/ acélszerkezetű hidak külső szerelése és erősítése.

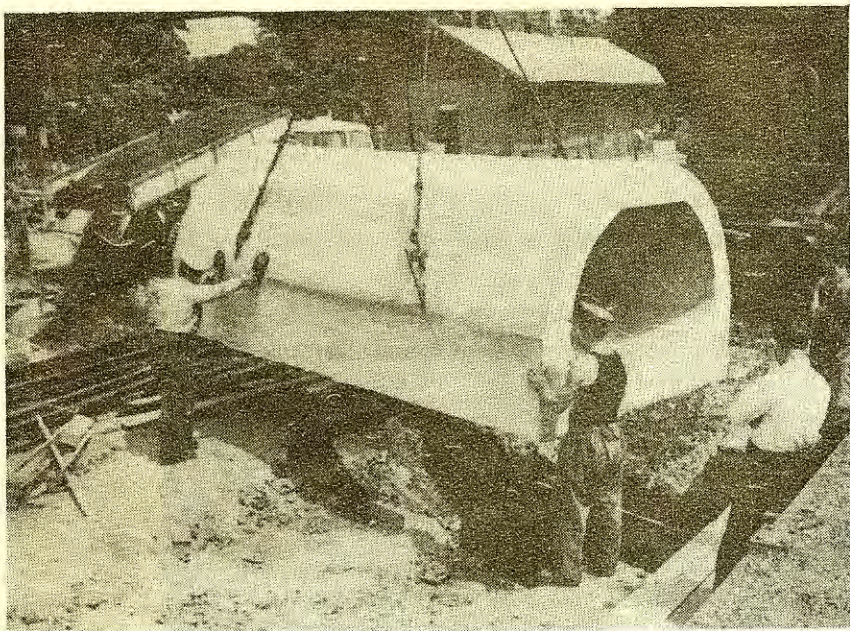
E szakosított tevékenységre jellemző fényképebrákon szemléltetjük a Főnökség által végzett munkát.



8. ábra. Püspökmolnári Rába-ártéri hid átépítés után.



9. ábra. Püspökmolnári Rába-ártéri hid átépítés után.

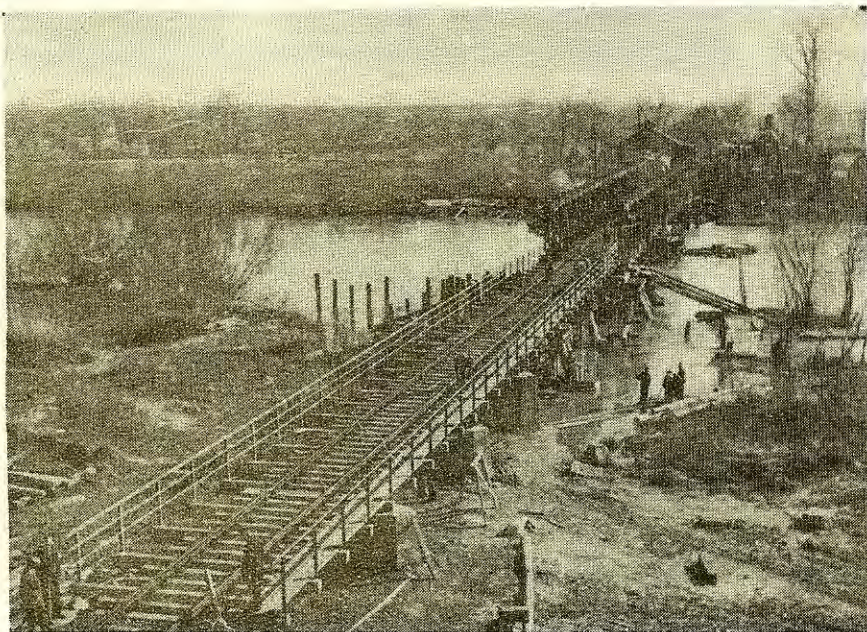


10. ábra.

Vasbeton előregyártott
csőátvezető elhelyezése
Pécs állomáson.

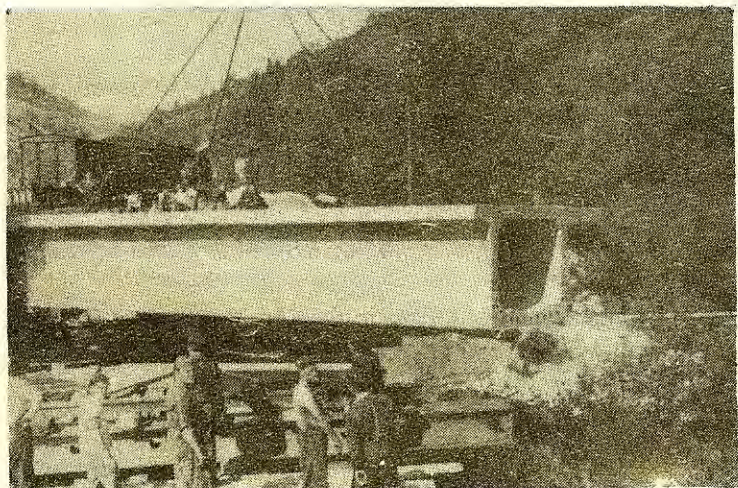
11. ábra.

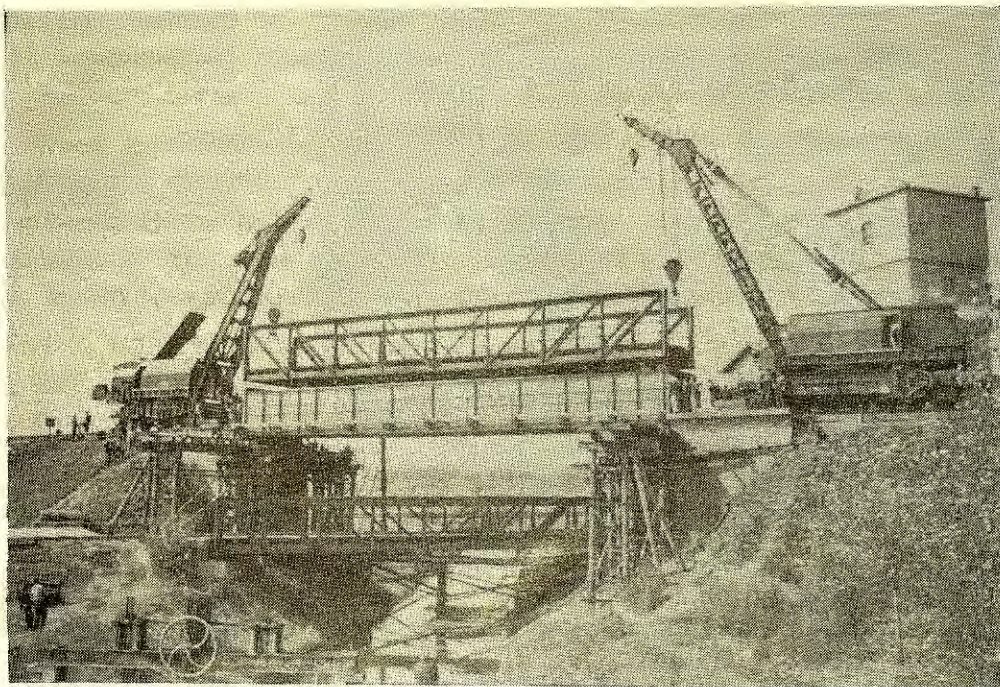
Murakereszturi Mura-híd
provizóriumának építése
magyar-jugoszláv koope-
ráció keretében.



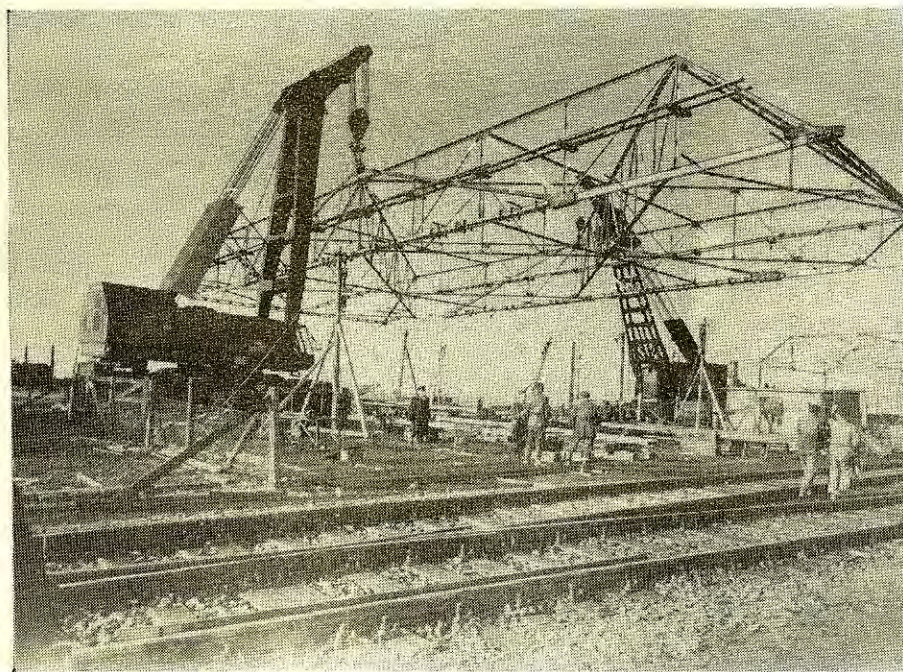
12. ábra.

Utófesztített vasbeton keret-
hid egyik elemének elhelye-
zése Recsk mellett.





13. ábra. A dombóvári Kapos-híd acélszerkezetének elhelyezése.



14. ábra. Gyöngyösi Kiterőgyártó Üzem külső szerelőteri darupályájának építése.

Az elmúlt 20 év alatt a Hidépítési Főnökség jelentősebb hidépítési munkái a következők voltak: Budapesten a Dózsa György uti, Béke uti, Villányi uti és a Gyáli uti aluljárók építése; a dunaujvárosi Kohómű létesítésével kapcsolatos összes vasuti műtárgyak kivitelezése; a kiskörei Tisza-híd ujjáépítése, a siófoki

és juti Sió-hidak, a Szerencs-Sátoraljaujhely, Balassagyarmat-Ipolytarnóc, Rákos-Ujszász, Hatvan-Miskolc, Agfalva-Nagykanizsa, Aszód-Balassagyarmat, Miskolc-Bánréve, Kazincbarcika-Rudabánya, Budapest-Kelebia, Hatvan-Somoskőujfalu, Óbuda-Esztergom vonalak hidjainak átépítése és sok-sok új hid építése.

A MÁV Hidépítési Főnökség eredményes munkájával 12 ízben teljesítette az élüzem szintet. Ezért egy ízben a Minisztertanács és SZOT Vörös Vándorzászlaját, egyszer a Közlekedés és Postaügyi Miniszter és a Vasutas Szakszervezet Központi Vezetőségének vándorzászlaját nyerte el, 6 alkalommal kapott élüzem kitüntetést, 4 ízben részesült vezérigazgatói elismerésben.

Aradi József.

- . -

A MÁV MAGASÉPÍTÉSI FŐNÖKSÉG 20 ÉVE.

Igy kezdődött - 1950-1955.

A II. világháború után, a felszabadulás utáni évek addig nem ismert, rendkívüli követelményeket támasztottak az ország dolgozó népe és azon belül a vasut dolgozói felé. A II. világháború pusztítása, rombolása után dolgozó népünk addig nem tapasztalt lelkesedéssel, lendülettel kezdte meg országépítő munkáját.

Az ország vérkeringésének megindításához "Arccal a vasut felé" jelszóval, megindult a vasutvonalak helyreállítása, hidak ujjáépítése. A vasutforgalom beindításához a lerombolt vasuti létesítmények, fűtőházak, felvételi épületek, raktárak, stb. helyreállítása, ujjáépítése elsőrendű fontosságúvá lépett elő.

A magasépítési munkákat a felszabadulás előtti és utáni években a MÁV külső vállalkozókkal és az akkori osztálymérnökségek magasépítési szerveivel kezdte meg. Ezek kapacitása és ellátottsága azonban nem volt elegendő a nagy feladatok megvalósításához.

A magánszektor államosításával egy időben megalakuló állami építőipari vállalatok meghatározott országos feladatok ellátására létesültek. A vasutnak magának kellett gondoskodnia építőipari kapacitás növeléséről, a házilag magasépítési szervezet kialakításáról, hogy eleget tudjon tenni a sürgős építési feladatoknak.

Igy került sor 1950. augusztus 1-i hatállyal a MÁV Magasépítő Üzemi Vállalat megszervezésére. A vállalat a KPM I/6.D. osztályának, mint iparigazgatóságának felügyelete alá tartozott.

A 6.D.osztály felügyelete alá tartozott ezenkívül több egymástól egészen eltérő profilu vállalat is, melyek irányítása a közös iparigazgatóság tevékenységét erősen megosztotta. A nehézségeket fokozta az a körülmény, hogy az iparigazgatóság termelési tervének a Magasépítési Ü.V. terve csak kis hányadát képezte.

Az is sok bajt okozott, hogy vállalatunkra - mint építőipari vállalatokra - az Építésügyi Minisztérium rendeletei is vonatkoztak. Ezek pedig a vasuti rendeletekkel nem mindig voltak összhangban. Ez volt a legfőbb oka annak, hogy hiába volt jó a műszaki kivitelezés és a részfeladatok megoldása, a MÁV Magasépítő Ü.V. általános minősítése mindvégig kedvezőtlen, mérlege pedig passzív maradt.

1950-ben vállalatunk csak Budapest területén dolgozott. A kivitelezést három budapesti székhellyel rendelkező kirendeltség és az alájuk rendelt építésvezetőségek útján bonyolította le.

Erre az időszakra a gazdasági életünk egészének kialakulatlanágából származó bizonytalanság, másrészt a munkahelyek fizikai dolgozóinak már akkor megnyilvánuló lendülete, szorgalma és munkaakarása jellemző.

1951-től vállalatunk működési területe már az egész országra kiterjedt és ez a külszolgálat bővítését tette szükségessé. Budapesten Józsefváros és Kelenföld, vidéken Hatvan, Kecskemét, Nyíregyháza, Dunaujváros, Győr és Dombóvár székhellyel kirendeltségeket szerveztünk.

Az első ötéves terv szinte korlátlan lehetőségeket biztosított a gyorsan fejlődő vállalatnak. Az ország minden területén megindult nagy beruházási munkák és az akkor még kedvező munkaerőhelyzet vállalatunk teljesítő kapacitását mind termelési volumen, mind pedig munkáslétszám szempontjából felfejlesztette.

Erre az időszakra esik a vác-aszódi vonal és a lakitelek-kunszentmártoni vonal magasépítési létesítményeinek megépítése. Pétfürdőn 12 lakásos kétemeletes lakóépület, áruraktár, I. és II.sz.váltótorony, felvételi épület; Dudarbányán üzemi lakás, I. és II.sz.váltóház épületei kivitelezése jelzi, hogy a vállalat megkezdte egész Dunántulra szólóan tevékenységét.

Érdemes megemlíteni, hogy a műszaki tervellátottság szempontjából 1951 év fenntartás nélkül jó volt, különösen a későbbi évek fejlődése tükrében. Szervezeti szempontból ugyancsak ez az év járt legközelebb az egészséges decentralizáltsághoz, mely alapja lett a területek önálló gazdasági egységekké való továbbfejlesztésének, ami 1955-ben be is következett.

E két kedvező adottság ellenére a műszaki káderhiány - a meglévő műszakiak vasut-ismeretének hiánya miatt - a vállalat nehézségekkel küzdött és mindez egész tevékenységére kihatott.

1952-ben az előző évben beindult nagy munkák folytak, azonkívül Dunaujváros - az akkori Sztálinváros - térségének nagy munkái is sullyal erre az időre esnek.

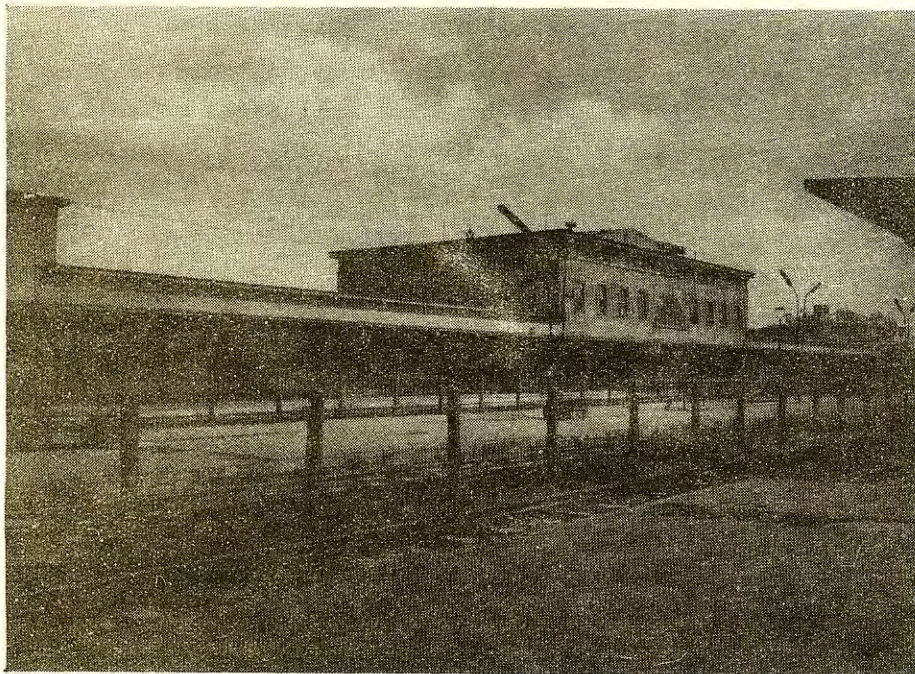
A műszaki munka minősége az előző két évhez viszonyítva 1952-ben kimutathatóan javult. A műszaki dolgozók egyre inkább próbálkoztak a gazdasági kérdésekkel való foglalkozással.

Ma is állítjuk, hogy nem elsősorban vállalaton belüli hibák, hanem vállalaton kívüli nehézségek, megoldatlan problémák, behajthatatlan kintlévőségek okozták a vállalat felszámolását.

1953 évben a felszámolt vállalatból alakult meg a MÁV Budapesti Magasépíté-

si Üzemi Vállalat, a MÁV Épületszerelő és Előgyártó Vállalat és a MAV Építési Géptelep Üzemi Vállalat. A megszűnt vállalat tervező osztályát az ugyanakkor megalakult MÁV Vasutervező Üzemi Vállalat fogadta magába.

Az 1953 év egyik legszebb szakasza a munkák súlyát vivő székesfehérvári létesítmények megépítése és a felvételi épületnek december 21-i ünnepélyes átadása volt /1.kép/. Jellegzetessége, hogy ez volt hazánkban az első lényeges állomása a szocialista-realista építőművészet térhódításának, magán hordva még a kiforratlanságot.



1.kép.

Az 1954 év végéig terjedő időre jellemző kísérletezés, szervezés, átszervezés, a vállalati gyermekbetegségek leküzdése, lemérhető a termelési volumen és a termelékenység alakulásában.

1951-ben 45 millió, 1952-ben 66 millió, 1953-ban 45 millió és 1954-ben 34 millió Ft termelési volumennel zárta a vállalat éves munkáját.

A fizikai létszám 1950-ben 690, 1951-ben 1600, 1952-ben 2100, 1953-ban 1300 és 1954-ben 1200 fő volt.

A termelékenység egy órára vetítve 1951-ben 13,50 Ft, 1952-ben 15,30 Ft, 1953-ban 16,20 Ft, 1954-ben 16,60 Ft volt.

Ez a néhány kiemelt statisztikai adat is mutatja, hogy a munkáslétszám bár csökkenő tendenciát mutatott, a termelés volumene hullámzott, a termelékenység azonban egyenletesen fejlődött.

Igy folytatódott

1955.január 1-én újabb átszervezés következett be. Megszűnt a Magasépítési Üzemi Vállalat és helyette Magasépítési Főnökség néven házilagos kivitelező szerv alakult. A megalakult főnökség hatásköre a Budapesti Igazgatóság területére szűlt,

de szükséges volt más igazgatóságok területén is munkát végezni, mert a vidéki igazgatóságokon az építési főnökségek magasépítési szerveinek felfejlődésére csak rövid idő állt rendelkezésre.

Amíg a vállalati időben a vállalati szervezési és egyéb nehézségekkel járó "gyermekbetegségeket" kellett átvészelní, 1955-től mint a MAV "célfőnöksége" speciális feladatok elvégzésével lettünk megbízva. Az építőipartól sokszor eltérően, lényegesen nehezebb körülmények között végezhattuk munkánkat. Mindezek ellenére a fejlődés lemérhető és egyenletesnek mondható. A termelés volumene az 1956 évi ellenforradalmi események okozta visszaeséstől eltekintve, 1959-től emelkedett. Az emelkedést az építőipari árváltozás is befolyásolta.

A vizsgált 13 éves szakaszban zavarólag hatott, átmeneti egyenetlenséget okozott az előforduló hitelhiány, ami a termelés hullámzása mellett a fizikai létszám csökkenését is eredményezte.

A termelékenység vonalán 1959-től értékelve - figyelemmel az építőipari árváltozásra is - 31,34 Ft egy órára eső termelési érték 1964-ben 49,13 Ft-ra, 1969-ben pedig 59,60 Ft-ra nőtt.

Erre az időre esik főnökségünk gazdasági tevékenységének legeredményesebb szakasza, amikor évről évre a legjobb dolgozók kiváló dolgozó kitüntetését, a főnökség egésze 5 alkalommal élüzem címet, illetve miniszteri elismerést kapott.

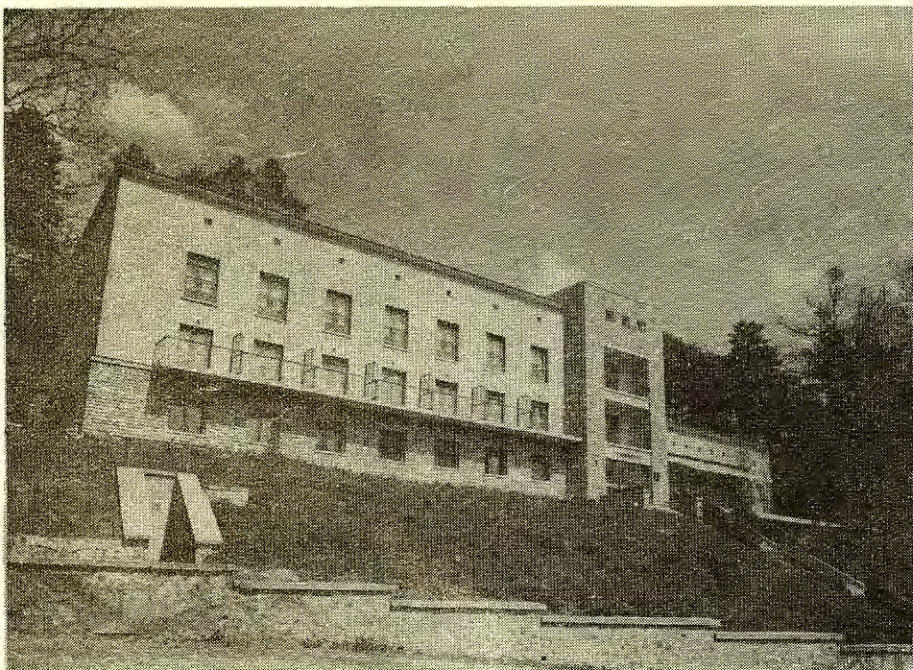
Az 1955-68 években elkészült különböző jellegű létesítmények közül az alábbiakat emelem ki:

Kelenföldön 320 személyes munkásszálló. Az épület hagyományos szerkezetű, exponált elhelyezésű, ezért a homlokzat kiképzésének városkép szempontjából van jelentősége. A létesítmény értéke 8,1 millió Ft /2.kép/.

Parádfürdő üdülő. Az egyik legszebb emlékeket jelentő létesítményünk. A vasutállomástól távol, erős lejtésű domboldalon végzett kivitelezői munkánál anyag-tárolási és szállítási nehézségekkel is meg kellett küzdenünk /3.kép/.



2.kép.



3.kép.

A TBÉF üzemi épület Rákosrendezőn 5,5 millió forintos összköltséggel. Az épület felső szintjein az üzemeltető főnökség központi adminisztrációs tevékenységének igényeit elégíti ki. A földszinten műhelyek készültek. A létesítménynél a főnökség vezérigazgatói dicséretet kapott /4.kép/.

Kelenföldön a 43 lakásos lakóépület 11,3 millió forintos költséggel készült. Megemlítjük, e munkánál a harántfalas szerkezetű vasbetonfal a harmadik szintig, a 4-5 szint betonfal - a vasbetonfalak kialakítása különleges zsaluzatot igényelt, melyet fiatal mérnökök terveztek /5.kép/.



4.kép.



5.kép.

A Közlekedési Múzeum ujjáépítése. Egyike a legszebb és legemlékezetesebb munkáknak. Sajnáljuk, hogy a látogató közönség semmit sem tud az építő, a tervezők munkájáról, mert nincs tábla, amely ezt közölné /6.kép/.



6.kép.

Budakeszi tudószanatórium. Célja és rendeltetése a vasutas dolgozók egészségének helyreállítása, a beteg dolgozók meggyógyítása. Ezzel a létesítménnyel a MAV egészségügyi szervezete olyan intézethez jutott, amelyben a legmagasabb szintű és legkorszerűbb gyógyítási módszerek és eszközök lehetővé váltak.

És azután, 1968. január 1-től napjainkig.

A gazdaságirányítási reform bevezetésére az elméleti felkészülést a társadalmi szervekkel együttesen már az 1967-es évi pártoktatási év keretében megkezd-
tük. Az idejében elkezdett felkészülés az 1968 évi munkánkra minden tekintetben
kedvező volt. Öntevékenység, kellő előrelátás, határozott intézkedések, a kollek-
tív vezetés fogalmának egyre gyakoribb és eredményesebb megvalósítása jellemezte
munkánkat.

Bérgazdálkodásunkat három éve a kellő előrelátás, mértéktartás és a kollek-
tív gazdálkodás jellemzi. Jóleső érzéssel tölt el bennünket, hogy fizikai állo-
mánycsoportba tartozó dolgozóink egyre jobban megtalálják anyagi számításaikat
és ők is mernek baráti körben, vonaton hazautazva keresetük összecszerüléséről
beszélni. Külön pozitívként emeljük ki azt, hogy 1968-69-ben a helyes bérgaz-
dálkodáson keresztül megteremtettük az anyagi feltételét annak, hogy adminisztrá-
tív és forgalmi nem utazó állománycsoportba tartozó dolgozóink részére munkaköri
bőrrépitést tudtunk biztosítani. Napjainkban pedig készülünk a bértömeggazdálko-
dás bevezetésére, illetve megvalósítására.

Anyaggazdálkodásunk az utóbbi 3 évben egyenletességet, előrelátást és pozi-
tív gazdálkodást eredményezett. Az 1968 évi anyagkészletnorma tullepést 1969-re
megszüntettük és pozitívá tettük. A számadók kijelölésénél egyre inkább saját
nevelésű dolgozóinkra támaszkodunk, közülük választjuk az új számadókat.

Személyzeti- és kádermunkánkról főbb vonalakban a következőket említjük:
1950-től 1953-ig a vállalat havibéres létszámát a magánvállalatoktól - államosi-
tás után- jött műszakiak alkották. Adminisztratív létszám részben MÁV, részben
MÁV-on kívüli intézmények dolgozóiból alakult. Ha most fellapozzuk a 20 évvel ez-
előtti jegyzékeket, névsorokat, szomorúan tapasztaljuk, hogy kevés azoknak a szá-
ma, akik hűek maradtak a MÁV-hoz és itt töltötték le munkás éveiket, főnökségünk-
től vagy a MÁV-tól mentek nyugdíjba. Legtöbbje, mihelyt arra lehetőség kínálko-
zott, visszament a magániparba és önálló ipari tevékenységet folytat.

Az 1950-60-as évekre az volt a jellemző, hogy vállalatunknak, illetve fő-
nökségünknek kellett segítséget nyújtani felügyeleti, főfelügyeleti hatóságaink
felé szakkaderek átadása, áthelyezése céljából.

A közelmúlt napokban a társadalmi szervekkel együtt értékeltük az elmúlt
három év káderfejlesztési tervében foglaltak végrehajtását, illetve az új, 4 év-
re szóló tervben foglaltak realitását. Egyöntetű volt a pozitív megállapítás!

Néhány szó a gépesítésről.

1951-ben vállalatunknak motorikus meghajtású építőipari gépe nem volt. Fej-
lettebb technikai módszerek alkalmazására nem nyílt lehetőség.

1952-től kezdődően beszélhetünk előrehaladásról! Ez évben gépparkunk 16 db
betonkeverő, 6 db felvonó, 5 db gémdaru, 4 db motorszivattyú, 18 db vibrátor és
18 db transzportórból állt.

1955-ben a főnökségi rendszer kialakításakor a főnökség gépparkját összes
tartozékaival együtt felsőbb rendeletre át kellett adnunk a Géptelep Főnökség-
nek. Ez időtől kezdve csak bérelt gépekkel dolgozhattunk! Ez a szervezési intéz-
kedés és rendszer főnökségünk gazdaságos munkáltatásában visszafejlődést jelen-

tett. 1960-tól kezdve újra saját gépparkkal rendelkezünk. Gépeinket visszakaptuk és ezzel párhuzamosan kialakítottuk TMK részlegünket. Gépparkunk jelenleg 190 db gépből áll.

1968-tól főnökségünk saját kezelésű vállalatfejlesztési beruházási hitelt kap gépek, állóeszközök beszerzésére.

Nincsenek megoldva még a földmunkagépek és autódaruk bérbevételével kapcsolatos problémák.

A hiányzó munkaerő részbeni pótlására, a korszerűbb munkafolyamatok megvalósítására, de legfőképpen a munka termelékenységének növelésére kifejtett erőfeszítéseink azonban az utolsó három évben kimutathatóan meghozták gyümölcseit.

Mit mutat a szocialista munkaverseny?

A termelés növelésének egyik hathatós eszközének tekintettük és tekintjük a szocialista munkaversenyt és az ujitómozgalmat. A vállalati időszakban az egyéni kezdeményezések, az egyéni vállalások nyomán jelentkező nagy teljesítmény-százalékok kialakulása volt a jellemző.

1955-től a versenyszervezés az egyéni versenyről a csoport, brigád, illetve az építésvezetőségek egymás közötti versenyére irányult. Az új versenyforma, a verseny tartalma, tartalmának javítása segítette, hogy a főnökség ezekben az években többször miniszteri dicsérletet, oklevelet, illetve élüzem cím kitüntetést kapott.

Új tartalmat kapott a versenymozgalom a szocialista brigádmozgalom kialakulásával. Nemcsak a fizikai dolgozók körében, hanem a havibéres dolgozók körében is kedvező megértésre, visszhangra talált ez a mozgalom. 1964-től napjainkig több mint 100%-os emelkedést tudunk kimutatni a szocialista brigádok és brigádtagok számát illetően. 1964-ben 21 brigád 215 fővel, jelenleg 55 szocialista brigád 507 fővel versenyez.

A brigádmozgalom a termelés növelésében is mintegy négyszeres fejlődést mutat. Amíg 1964-ben 250.000 Ft többlet-termelést produkált, addig 1969-ben az egymillió forintot is meghaladta.

A termelés növelésére és a termelés fokozására másik lehetőséget az ujitómozgalom felkarolásában láttuk. A mozgalom fejlődéséről a következő adatok adnak tájékoztatást.

1950-ben 19 ujitási javaslat érkezett, ebből kettő került elfogadásra, a népgazdasági megtakarítás 3500 Ft volt.

1954-ben 280 ujitási javaslat érkezett be a vállalathoz, ebből 117 javaslat megvalósításra került. A népgazdasági megtakarítás 1,5 millió Ft volt.

A mozgalomban a fellendülés 1960-tól tapasztalható! Minden évben, főleg a III. negyedévben ujitási hónapot szervezünk. Egy-egy évben sor került a "Ki lesz a 100. ujitó?" című verseny megszervezésére. Ilyen és ehhez hasonló kezdeményezések eredményezték, hogy 1964-ben 2,4 millió, 1969-ben 3,5 millió Ft a népgazdasági megtakarítás.

1967-ben ujitási kiállítást szerveztünk az ujitómozgalom bemutatására. Bronz, ezüst és aranyjelvénnel kitüntetett ujitóink száma 17 fő.

Őszintén sajnáljuk, hogy tartalmas munkaverseny, szocialista brigád és újtómozgalmunkról alig-alig észrevehetően adnak hírt a vasut területén megjelenő különböző ujságok és a Budapesti Igazgatósági Híradó.

A MÁV Magasépítő Üzemi Vállalat, illetve Főnökség területén a társadalmi szervezetek szervezeti formája és működése a Magyar Szocialista Munkáspárt Politikai Bizottsága vonatkozó határozatának, illetve a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetőségének határozata szerint alakult. Jelenleg két önálló pártszervezet, egy önálló pártcsoport és két vasutas csomóponti párt Végrehajtó Bizottság működik a főnökség területén. Szakszervezeti vonalon az építésvezetőségeken műhelybizottságok, a főnökség központjában szakszervezeti osztálybizottság és az egész szervezetet összefogó és irányító Szakszervezeti Bizottság működik.

A társadalmi szervek munkájában, a gazdasági vezetéssel való együttműködésben az egyenletes felfelé emelkedés, a szervezettebb munka, a munka tartalmának javulása tapasztalható. Külön pozitívként kell kiemelni, hogy mindkét társadalmi szerv vonalán a különböző funkciókat egyre inkább olyan személyek töltik be, akik szakmai, társadalmi, politikai képzettségükkel, műveltségükkel kiemelkedtek és méltán esett rájuk a munkahelyi és központi munkatársak választása.

Főnökségünknel egy önálló KISZ szervezet, az építésvezetőségeken KISZ csoportok működnek.

Es a jövő?

A főnökség kollektívája előtt - mint legfontosabb feladat - az 1970 évi gazdasági, termelési feladatok sikeres teljesítése áll.

A sikerek és az eredmények megteremtését számunkra kötelezővé teszi az idei jubileumi év és a harmadik 5 éves terv főnökségünkre adaptált feladatainak sikeres teljesítése.

További feladatok: felkészülni a negyedik 5 éves terv megvalósítására, megvalósítani a műszaki fejlesztési terv célkitűzéseit, s megteremteni egy újabb negyedszázados időszak termelési, gazdasági, társadalmi sikereinek előfeltételét.

Dr. Pálmai István.

- . -

EGY HÖSSZŰ TÉL tapasztalatai.

A MÁV pályafenntartási szakszolgálat a hosszú évtizedek gyakorlatának megfelelően kezdte meg 1969 kora őszi hónapjában a télre való szokásos felkészülését. A pályafenntartási főnökségek, Vasutigazgatóságok, a szakosztály illetékes dolgozói a vasut egész területén megtartották brigád- illetve szurópróbaszerű ellenőrzéseiket és szinte egyértelműen állapították meg, hogy a karbantartási munkák vitele mellett - figyelembe a D.4.sz.Utasítás vonatkozó előírásait - a télre való felkészülés megnyugtató módon végrehajtást nyert.

Az elmúlt években szinte megszokottá vált, hogy a téli zord időjárás két-három viszonylag rövid ideig tartó havazással, pár hétig tartó kemény, száraz hideggel nem okozott jelentős zavarokat - helyi problémák kivételével - a vasutüzem munkájának zavartalan vitelében. A szakszolgálat dolgozói most is számítottak arra, hogy december végéig zavartalanul végezhetik előírás szerű építési és karbantartási feladataikat és február hó közepén, a hideg idő elmúltával ismét teljes erővel megindulhat a munka. A téli zord időjárás előre nem látott költségkihatásai aránylag alacsony szinten mozogtak, sőt mindinkább csökkenő tendenciát mutatnak. Semmi jel nem mutatott tehát arra, hogy a szakszolgálat dolgozóinak 1969/70 telén hosszú időn keresztül olyan rendkívüli feladatokkal kell szembenéznük, amelyre szinte évtizedek óta nem volt példa és amely emberfeletti módon vette igénybe a szakszolgálat valamennyi fizikai és irányító dolgozójának erejét és a rendelkezésre álló gépi berendezések maximális kihasználását tette szükségessé.

A tél 1969.december hó 2-án kezdődött és 1970.április hó elején ért véget.

Első bejegyzések a szakosztályi ügyeletes naplóban:

1969.december hó 2.

Országos havazások.

Pécsi Vasutigazgatóság: A pécs-bátaszéki vonalon öt helyen 60-80 m hosszban 45-50 cm magas átfúvások, hóakadályok. Motoros vontatás leállt. A vonatok gőzgéppel, csökkentett szerelvényvel közlekednek.

Szegedi Vasutigazgatóság: Havazás, szélvihar. Meggyesegyházánál az erős szél táviróoszlopokat döntött a sinre.

Budapesti Vasutigazgatóság: A szolnoki gurító leállt.

Debreceni Vasutigazgatóság: Fényeslitke térségében 70 km/órás erősségű szél, gurítási nehézségek.

A pályafenntartási főnökségek mozgósítják dolgozóikat, egyes területeken a katonaság is besegít a hirtelen keletkezett akadályok elhárításába.

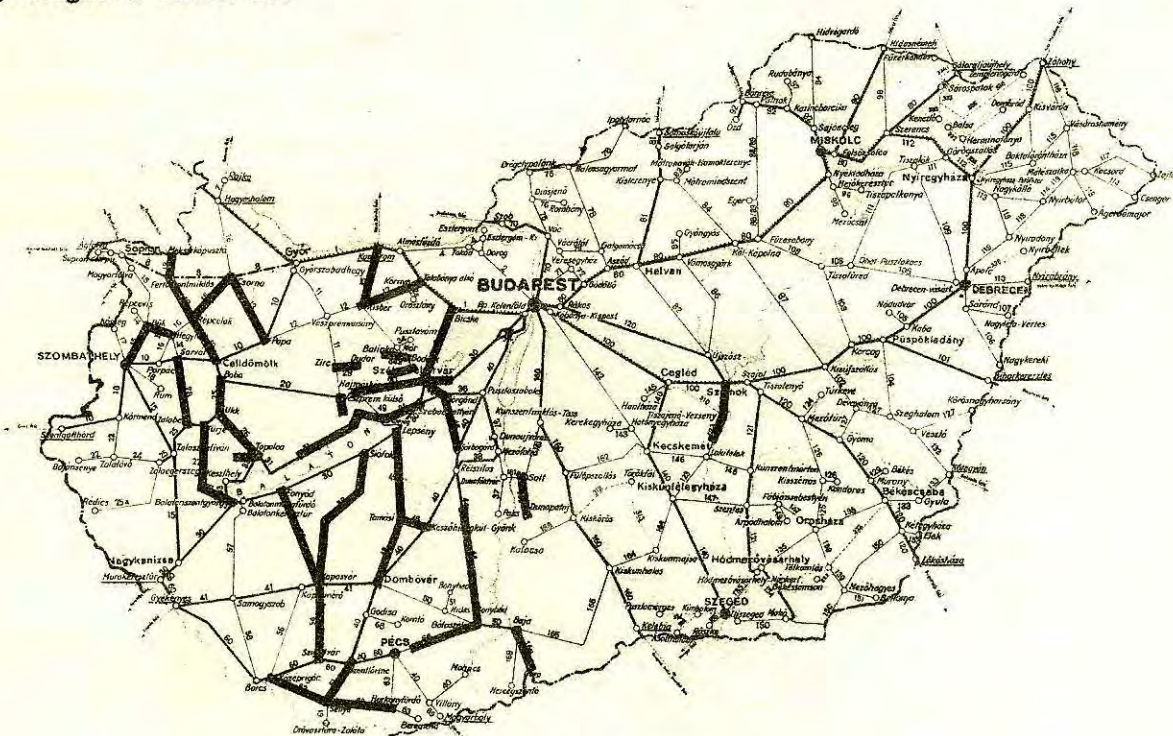
Utolsó bejegyzés a szakosztályi ügyeletes naplóban:

1970. április hó 3-án.

A Szombathelyi és részben a Pécsi és Budapesti Vasutigazgatóság területén havazás, helyenként 100-130 km/óra sebességű szél, illetve szellőkések, kisebb hófúvások.

A Szombathelyi Vasutigazgatóság területén a szélvihar ezrével dönti ki a táviróoszlopokat, a vonalak mentén lévő fákat, magasfeszültségű vezetékeket szaggat le. A Vasutigazgatóság területén a telefon és táviró összeköttetés szinte teljesen megbénult és 11 vonalon, köztük két fővonalon a forgalom teljesen, vagy részlegesen szünetel. A csomópontokról kémszemle-menetek indulnak. Munkábaállnak a pályafenntartási és építési szolgálat dolgozói, önzetlen segítségre siet több helyen a szovjet és magyar katonaság, hogy a vágányokra dőlt akadályok eltávolítása, valamint a hírközlő hálózat gyors helyreállítása után ismét megindulhasson az északdunántúli térség szinte órák alatt megbénult vérkeringése. A munka egész nap és egész éjjel folyik és fokozatosan szabadulnak fel az élet megszokott ritmusát biztosító vasutvonalak.

E két naplóbejegyzés között eltelt időben a tél olyan meglepetéseket okozott, melyre az idős vasutasok sem emlékeznek. A legnagyobb megpróbáltatásokat ezen időszakban a Szombathelyi, a Pécsi és részben a Budapesti és Szegedi Vasutigazgatóság dolgozói élték át.



1. ábra.

Csak példaként említjük meg, amint azt az 1. ábra is feltünteteti, hogy december 22-én reggelre, főként a dunántúli térségben, egyidőben 34 vonalrészben szünetelt a forgalom és az akadályok elhárításán éjszaka folyamán mintegy 3000 pályafenntartási és építési, valamint honvédségi létszám dolgozott. Ez a létszám reggeltől több mint 7000 főre nőtt és részben ennek, másrészt a gépi erők maximális bevetésének volt köszönhető, hogy a vonalak felszabadítása viszonylag gyors ütem-



2. ábra.

gozók hősi erőfeszítéséről. A Minisztertanács külön ülésen foglalkozott a kialakult helyzettel és különböző intézkedések megtétele mellett köszönetét tolmácsolta a vasut dolgozói és vezetői felé.

ben folyt és egy nap alatt 23 vonal felszabadítása történt meg. A példamutató mozgósítás, szervezés és irányítás terén különösen a Pécsi Vasutigazgatóság dolgozóit kell kiemelni. A vonalak gyors felszabadítását a vasutüzem belső érdekein túlmenően az a tény is rendkívüli módon sürgette, hogy a dunántúli térségben e kritikus időpontokban szinte valamennyi ut teljesen járhatatlan volt és a települések között orvosi, élelmiszerellátási, stb. szempontból az összekötő kapcsolatot egyedül a vasut jelentette.

A vasutvonalak közül Pécs-Bátaszék környékén, Szabadbattyán körzetében, - mint azt a 2. és 3. ábrák mutatják - 4-5 m magas hófúvások is előfordultak igen nagy hosszakban. Ezek felszabadítása csak kézi és gépi erők együttes erőfeszítése útján vált lehetővé.

A sajtó, a rádió és a televízió rendszeresen adott hírt a dolgozók hősi erőfeszítéséről.



3. ábra.

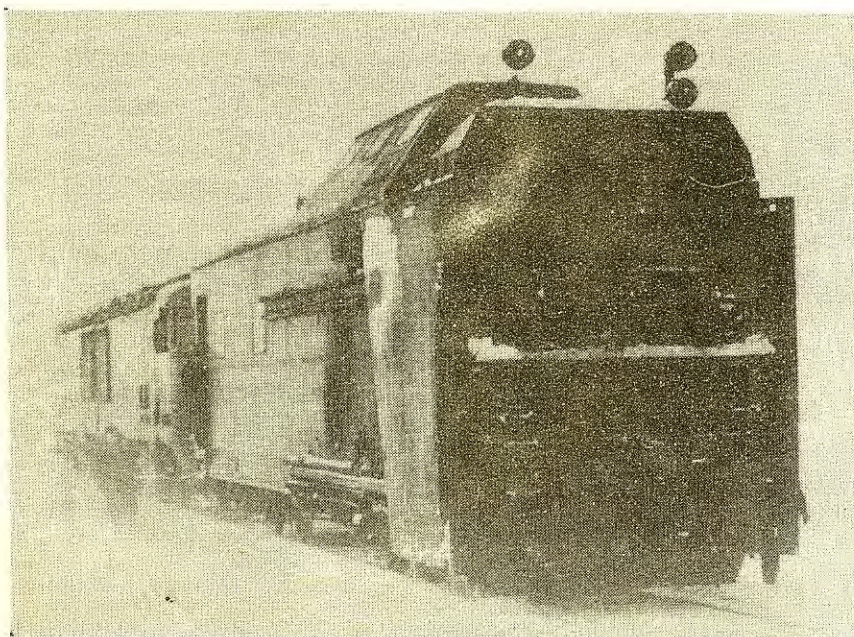
E cikk keretében a munka elismerése mellett azokat az – elsősorban negatív – tapasztalatokat szeretnénk elemezni, amelyek az adott időszakban nehezítették az elhárítási munkákat és amelyek következetes megszüntetése kell, hogy biztosítékot nyújtson arra, hogy hasonló kritikus helyzetek a jövőben kisebb megpróbáltatás elé állítsák a vasutüzemet.

Az elmúlt rendkívül hosszantartó, kemény, nagymennyiségű csapadékkal, erős szélviharokkal járó tél felszínre hozott olyan fogyatékoságokat, amelyekben részben jelentős beruházásokkal kell segíteni, másrészt egyes előírásokat kell korszerűsíteni. A magyarországi normális téli időjárás okozta akadályok elhárításához elegendő volt a MAV ma már korszerűtlennek mondható hóeltakarító gépparkja, de a mostani kritikus tél egyértelműen a géppark korszerűsítésére és számszerű szaporítására hívta fel a figyelmet. Erre a vasutnak még akkor is áldoznia kell, ha a gépek használatára csak ritkán kerül sor, mert az egyes vonalak forgalmának átmeneti megbénulása a vasutüzemnek és az egész népgazdaságnak lényegesen nagyobb kárt okoz.

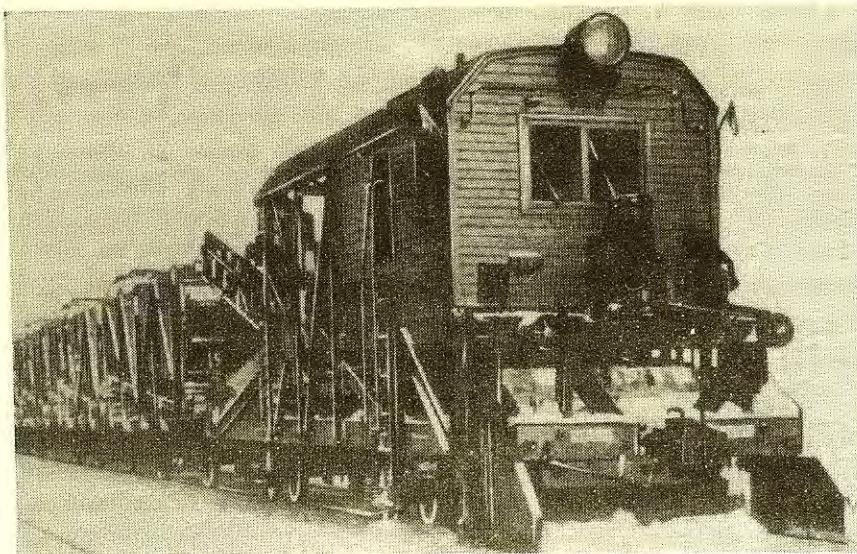
A szocialista országok és ezen belül elsősorban a Szovjetunió, valamint Lengyelország ipara a vasutak részére gyárt olyan nagyteljesítményű hóeltakarító gépeket, amelyek viszonylag rövid idő alatt a legdurvább hóakadályok elhárítására is képesek, s ugyanakkor alkalmasak arra is, hogy az állomásoknak utasok vagy személyzet által használt területeit a hótól megszabadítsák. Ilyen gépeket mutatnak be a 4., 5. és 6. ábrák.

Felfrissítve ilyen, vagy hasonló típusu gépekkel a hóeltakarításhoz szükséges gépparkunkat, megfelelő telephelyek kijelölése mellett lényegesen gyorsítani lehet az akadályok elhárítását.

Nagyon sok probléma volt a tél folyamán – és ez elsősorban a vontatási szolgálatra hárít nagyobb feladatot – a meglévő hóeltakarító gépeink üzembiztonságával.



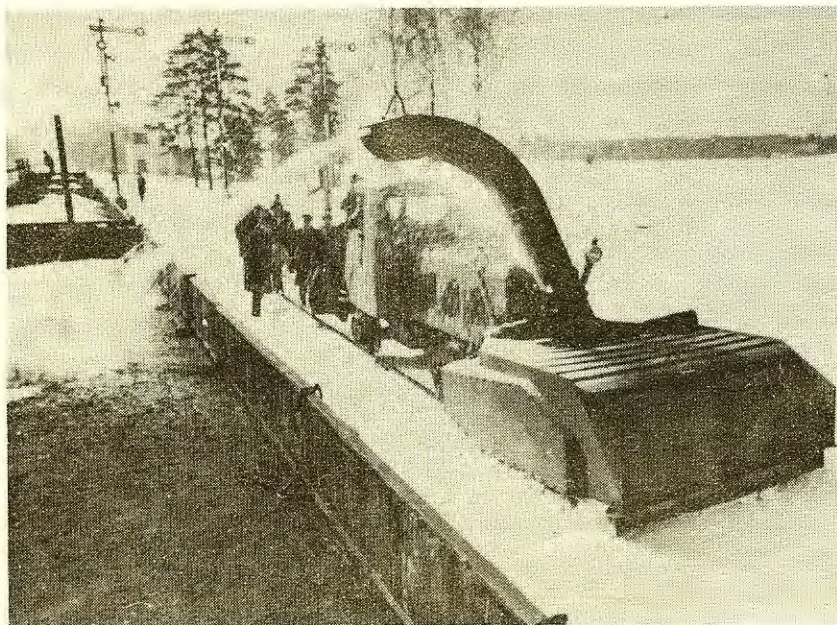
4. ábra.



5. ábra.

Szükségesnek tartjuk felülvizsgálni azt a rendelkezést, amely pár évvel ezelőtt a vontató járművekre szerelt hókékek eltávolítását írta elő. A környező vasutak szinte kivétel nélkül ma is eredményesen alkalmazzák mozdonyaikon a hókékeket, s erről különböző szaklapokban hirt is adnak. Ha a MAV vonalhálózatán a rendkívüli havazások időszakában akár szólóban, akár mint vonatgépek a hókével felszerelt mozdonyok rendszeresen letisztították volna a pályára került havat, számtalan vonal forgalombeszűntetését meg lehetett volna előzni.

Az utóbbi években örömteljesen növekszik a MAV korszerű Diesel és villamos mozdonyparkja. A D.4.sz.Utasítás kiegészítése szükséges annak érdekében, hogy e



6. ábra.

különböző teljesítményű mozdonyok milyen sinkorona feletti hómagasságig közlekedtethetők akkor, ha hókével ellátva nincsenek. Számtalan vontatójármű kisiklása fordult elő az elmúlt télen amiatt, hogy hóval befujt hosszú bevágásokba, nem egyszer a pályafenntartási szolgálat előzetes figyelmeztetése ellenére bementek. Kedvezőbb esetben ennek következménye csak vonatelakadás, kritikussabb esetben pedig a mozdony kisiklása volt. Feltétlenül szükségesnek tartjuk az érvényben lévő rendeletek következetes betartását és a mozdony személyzet alaposabb oktatását. A fiatal mozdonyvezetőknek éppen az elmúlt évtizedek kedvező téli időjárása miatt nincs kellő tapasztalata e téren és nem egyszer a veszély nem ismerése, vagy annak tulzott lebecsülése súlyos következményekkel járt. Különösen kritikussá tette a helyzetet, amikor a hófúvásokban történő elakadás személyszállító vonatokkal történt és az utasok százai szenvedték a felelőtlenség következményeit.

Az ilyen felelőtlen vonatindításoknál a forgalmi szolgálat dolgozói részéről is számtalan súlyos fegyelmeztetés volt tapasztalható. Az elakadt vagy kisiklott mozdonyok, kocsik nehezítették a hóval befujt bevágások gépi uton történő kitisztítását. Így előfordultak olyan esetek, hogy pár óra helyett napokig megbénult egy-egy vonal forgalma és indokolatlan többlet-erőket kötött le a mozdonyok hóból való kiszabadítása, a darumenetek kijuttatása, a mozdony beemelése és a vonalról történő bevontatása.

Hátráltatta a vonalak gyors felszabadítását az a körülmény is, hogy egyes esetekben a Vasutigazgatóság a rendelkezésére bocsátott hóeltakarítógépeket nem azon a vonalon foglalkoztatta, ahová a szakosztály irányította. E gépek foglalkoztatásánál a Vasutigazgatóságoknál sovinizmus uralkodott; egy-egy munkagépet csak a szakosztály szigorú intézkedése után adtak át másik Vasutigazgatóság fontos vonalhálózatának felszabadításához.

Havazás, hófúvás miatt több vonalon beálló hóakadály esetén a vonalak felszabadítási sorrendjét a mindenkori szállítási igények és egyéb szempontok figyelembe vételével a Vezérigazgatóság határozza meg. Nem érvényesülhet egy-egy Vasutigazgatóság önkényes, nem indokolt igénye.

Több meg nem fontolt, vagy nem előrelátó intézkedés is gátolta a vonalak felszabadítását. Gyakorta előfordult, hogy a hófúvásokos vonalak felszabadításához irányított hókotrókat kisteljesítményű gőzgéppel közlekedtetették és az a hóban elakadt. Külön figyelmeztetni kellett arra, hogy amennyiben a vonalra engedélyezett tengelynyomás megengedi, a menetek biztonságos közlekedtetése céljából a hókotrókat nagyteljesítményű gőzgéppel közlekedtessék. A hókotró menetek munkájánál nem tartották be egyértelműen a hóeltakarítógépekre előírt munkáltatási szabályokat.

Az utóbbi években súlyossá vált létszámbély, a modern vonal és utátjáró biztosítások miatt felszámolásra kerülő térköz- és sorompórhelyek - s ezzel együtt a hírközlés megszűnése - rendkívüli mértékben nehezítették a hófigyelőőri szolgálat ellátását. Nem egy esetben előfordult, hogy mire a vonalra kiküldött hófigyelőőr a legközelebbi telefonnal felszerelt szolgálati helyre ért, már nem tudta a valós helyzetet jelenteni, mert közben a rendkívül erős szél az általa észlelt hófúvások magasságát megtöbbszörözte. Szakszolgálatunk erőfeszítéseket fog tenni annak érdekében, hogy a kritikus vonalakon a hófigyelőőrök kisebb hatósugaru, könnyű rádió adó-vevő készülékkel legyenek ellátva, észleléseiket a szükséges intézkedések megtétele érdekében a vonatindító helyekkel azonnal tudják közölni.

Ellenőrzéseink során igen sok negatív tapasztalatot szereztünk a hordozható hófogó-sövények helyes felállítása terén. A szabadbattyán-tapolcai vonalon például több helyen a hordozható hófogó-táblákat a bevágás felső szélénél lévő fákhöz rögzítették, figyelmen kívül hagyva



7. ábra.

lák feladatukat maradéktalanul képesek betölteni.

Több helyen okozott problémát az a tény, hogy a végrehajtó szolgálat dolgozói figyelmen kívül hagyták a védendő vonalrészek körzetében ipartelepítés, lakótelepek, stb. miatt kialakult változásokat és a hosszú évek megszokása alapján sok helyen indokolatlanul kerültek elhelyezésre a hófogó-táblák és ugyanakkor jelentős védetlen területek maradtak.

A tél tapasztalatait alaposan feldolgozva, elemezve szükséges e területen rendet teremteni. Ezzel egyidőben a legkritikusabb helyeken szorgalmazni kell a hófogó erdősávok vagy hófogó föld-hóvédművek további telepítését, illetve építését.

Hasonlóan sürgős feladat a váltók hótól, jégtől való megtisztításának korszerűsítése is. Az idei tél bizonyította, hogy a legnagyobb havazásokkor sem volt váltóállítási probléma azon a helyen, ahol a váltó elektromos fűtőberendezéssel van felszerelve. Az egyre csökkenő pályafenntartási létszám a jövőben sem teszi lehetővé a váltók kézi erővel történő hó- és jégmentesítését. Éppen ezért szükséges ezeknek a berendezéseknek vagy a váltók gázlánggal való melegítésének szélesebb körben való alkalmazása, elsősorban fővonalakon és vasuti csomópontokon.

E megoldásokon kívül szükségesnek tartjuk azonban, hogy szakszolgálatunk területén minden vezető és beosztott a maga munkaterületén elemezze az események pozitív és negatív eredményeit. A jövőbeni felkészülést illetően a tapasztalatokat úgy kell hasznosítani, hogy hasonló tél megismétlődése esetén ne érjen bennünket váratlan meglepetés, illetve a keletkezett akadályokat a legrövidebb idő alatt el lehessen háritani.

Adott esetben igen fontos, hogy a vezetők és a beosztottak ismerjék a vonatkozó rendelkezéseket, idejében felismerjék a veszélyt és az annak elhárításához szükséges leggyorsabb, leghatékonyabb megoldást. Nem lehet és nem is szabad megengedni, hogy az ilyen rendkívüli események idején a mentést, vagy az azzal kapcsolatos különféle feladatok elvégzését csak felsőbb utasításra kezdjék meg, vagy arra várjanak, hogy azt majd más fogja megoldani.

E rendkívüli tél elmúltával a pályafenntartási szakszolgálat dolgozóitól azt várjuk, hogy a szükséges fenntartási munkák maradéktalan elvégzése mellett használják fel a következő tél beálltaig rendelkezésünkre álló időszakot szervezett megelőzésre, az utasításokban foglalt feladatok határidőre való végrehajtására.

Kummer István
Zombori Ferenc

AZ ÉPÍTÉSI FŐNÖKSÉGEK ÚJ ANYAGI ÉRDEKELTSÉGI RENDSZEREK TAPASZTALATAI •

Az építési főnökségek, továbbá a Gépjavító és Kitérőgyártó Üzemek 1969 évben megváltozott feltételek alapján kapták évvégi részesedésüket. Az új változó feltételek sok szempontból hasonlatosak az önálló vállalatok érdekelttségi rendszeréhez: nem a tervszámok túlteljesítésére ösztönöznek, s meghatározott feladatok elvégzése esetén fix-részesedési napszámokat jelentenek, így lehetőség van előzetes számításra, az érdekeltek megfelelő mozgósítására.

Hozzá tartozik azonban az igazsághoz, hogy az érdekeltek az új feltételeket 1969 évben oly későn ismerték meg, hogy ez utóbbi körülmény gyakorlatilag nem érvényesülhetett.

Az új érdekelttségi rendszer lényege a következő.

A főnökségek és üzemek részesedése változatlanul két részből áll:

- 1/ Állandó keretrész, a MÁV átlagos részesedésének 30%-a,
- 2/ Változó keretrész, ami a főnökségek, üzemek saját eredményei alapján képződik.

Az állandó feltétel változatlanul érvényben maradt, vagyis a főnökségek, üzemek külön feltétel nélkül kapják a MÁV átlagos részesedésének 30%-át.

A változó keretrész feltételei:

- 1.feltétel: Kiemelt építmények, illetve gyártmányok, szolgáltatások tervének teljesítése.
- 2.feltétel: A befejezett, teljes keresztmetszetű termelés eredménye, illetve az ennek alapján kiszámítható részesedési összeg.

Ez a feltétel az eszköz- és bérarányos nyereségtől függően alakul, s lényegében megegyezik az önálló vállalatokra vonatkozó szabályokkal, figyelembe véve természetesen azt, hogy míg a vállalatok kizárólag ezen feltétel alapján részesülnek, addig a főnökségek és üzemek csak részesedésük mintegy harmadát kapják e feltétel alapján.

Az 1968 évi feltételekkel szemben lényeges eltérés, hogy a változó feltételek teljesítése esetén fix napszám jár, továbbá hogy nem a tervezett nyereséget kell teljesíteni, illetve túlteljesíteni, hanem az elért nyereség tömege az, ami alapján a részesedés összege kialakul.

A fenntartási keret betartása - ami 1968 évben feltétel volt - nem szerepel többé a feltételek között.

A továbbiakban a 2.feltétellel kapcsolatos tapasztalatokkal kívánok foglalkozni, mivel e tekintetben volt a legnagyobb eltérés a korábbi szabályokkal szemben.

A feltétel az alábbi képlettel van megformálva:

$$R = \frac{SB}{SB + E} \quad \text{amiből}$$

R = részesedési alap /adózatlan/

S = bérszorzó

B = bértömeg

E = eszközállomány

Első ízben szerepel az anyagi ösztönzés feltételei között a termeléshez leköötött eszközök állománya.

Az E megállapításánál mind az álló, mind a forgóeszközöket figyelembe vettük éves átlagértékkel. Szerepel a befejezetlen termelés értéke is az átlagos eszközállományban. Jóllehet az építési főnökségek havonta, ráfordításos alapon számlázzák teljesítményeiket, tehát számvitelileg befejezetlen állomány nem képződik, mégis mivel csak a befejezett és a megrendelőnek átadott munkák vehetők figyelembe az eredmény kiszámításánál, a folyamatban lévő befejezetlen építési munkák költségei növelik a készletállományt.

A bérszorzó lényegében az eszközállomány figyelembe vételét jelenti, vagyis azt, hogy az eszközarányos nyereség alapján tettünk különbséget a főnökségek között. Bár ez a mutató a szakirodalom szerint eredetileg csak ágazati célokat szolgált, az elmúlt két év tapasztalatai szerint szükséges e mutatónak vállalati jelleget is adni, vagyis jobban kell differenciálni. Mi ilyen elvek alapján állapítottuk meg a főnökségek bérszorzóit, amely 0,95 és 1,6 között szóródik. Kivétel az Építési Géptelep Főnökség, melynek helyzete és feltétele merőben más. A bérszorzó általában az eszközarányos nyereség növekedésével csökken. A tapasztalatok szerint ez így is alakult, pl. a Budapesti Építési Főnökség bérszorzója a legalacsonyabb - 0,95, s e főnökségnek a legmagasabb az eszközarányos nyeresége: 9,9%. Néhány főnökség esetében azonban kisebb módosításra esetleg szükség lesz.

A B bértömeg jelenti az engedélyezett átlagbér és a tényleges létszám alapján megállapított munkabér összegét.

A fenti képlet alapján kialakult részesedési forint-összeg még elvonás /adózás/ nélküli érték. Az így kialakult összeget még csökkenteni kell, elvonást kell alkalmazni. A csökkentés az ún. sávós rendszerben történik. Ez azt jelenti, hogy az $\frac{R}{B}$, vagyis a részesedési összeg és a bér arányának megfelelően egy-egy sávon belül azonos elvonási százalékot, kulcsot kell alkalmazni.

Az előzőekben vázlatosan ismertetett rendszer kiindulási alapja az volt, hogy az 1968 évi eredmény elérése esetén az 1968 évvel azonos összegű részesedés

illeti meg a főnökségeket, üzemeket. Több jár viszont akkor, ha javulnak az eredmények. Ennek megfelelően igyekeztünk a bérszorzókat kialakítani, valamint az elvonási kulcsokat megállapítani.

Az 1969 évi tényleges eredményeket vizsgálva, most már az alábbi, korántsem teljes következtetéseket vonhatjuk le:

- Az egyes feltételek után járó részesedési összegek aránya megváltozott. Amíg 1968 évben közel egyenlő volt a MAV által biztosított, valamint a változó feltételek alapján kiérdemelt részesedés értéke, addig 1969-ben megváltoztak az arányok.

	1968		1969	
	Részesedés eFt	%	Részesedés eFt	%
Allandó keretrész:				
MAV átlag 30%-a	4.261	28,0	3.572	20,4
Változó keretrész:				
Építményátadási terv	5.346	34,4	5.054	29,0
Eredmény	5.610	37,6	8.843	50,6
Változó keret összesen:	10.956	72,0	13.896	79,6
Mindössze:	15.217	100,0	17.468	100,0

Ami azonnal megállapítható: 1969 év teljesítményei után több részesedést kaptak a főnökségek, mint 1968-ban. A növekedés mintegy két napi részesedésnek felel meg.

Az összes részesedésen belül azonban megváltoztak az arányok: csökkent a MAV átlag szerinti érték és növekedett a nyereség alapján járó érték. Ennek oka az, hogy a MAV 1969 évben kevesebb részesedést ért el, mint 1968 évben. A változó feltételek közül a 2.számú, vagyis az eredmény után járó részesedés növekedett. Ennek oka: a megemelkedett befejezett termelési érték, s ennek megfelelően a nagyobb tömegű nyereség. A főnökségek hamar felismerték annak jelentőségét, hogy az átfutási idő csökkentése, a termelési és anyagi kapacitások koncentrációja, a legközvetlenebb és leggyakorlatibb módja a nyereség tömege növelésének. 1969 évben igen nagymértékben megnövekedett a befejezett termelés értéke, s bár a fajlagos nyereség aránya csökkent, maga a nyereségtömeg mégis emelkedett. A főnökségek között azonban meglehetősen nagy a szóródás.

- További tapasztalat, hogy a munkák befejezésének késői, általában az év végére történő elhúzódása kedvezőtlenül érinti a készletállományt, s ezen keresztül a részesedést.

1969 évben a főnökségek az éves befejezett termelés értékét az alábbi ütemezésben érték el: Az I.negyedévben 4.5, a II.negyedévben 9.0, a III.negyedévben 20.7, végül a IV.negyedévben 65,8%-át fejezték be az éves értéknek.

Ezen arány változtatása, egy kissé egyenletesebbé tétele jelentősen javítana az átlagos eszközállomány értékén, s ezen keresztül a részesedésen is.

- A munkák koncentrációja, az erők összevonása további forrása lehetne az eredmények javításának. A Miskolci Építési Főnökség 1969 évi eredményei bizonyítják,

hogy a munkaerő, a gépek és az anyag összevonása milyen nagymértékben javítják az eredményt, a gazdaságosságot. A főnökség éves eredményének túlnyomó többségét a Miskolc-Nyék-ládháza közötti felépítmény átépítési munkán érte el.

- A rögzített napszámos nyereségrészesedési rendszer, amihez kapcsolódik a nyereségprémium, lehetővé teszi a főnökségen, üzemen belüli konkrét feladat-lebontást, azt, hogy az egyes részlegek közvetlen érdekeltsége hangsúlyozottabban legyen megvalósítva. Első lépésként a gépállomások, vertikális részlegek, majd az építésvezetőségek külön egységként történő kezelését kell megoldani a főnökségen belül. Ennek feltétele azonban a főnökségi költségelszámolás megfelelő megszervezése úgy, hogy ne vezessen túlzott adminisztrációhoz.

- A főnökségek különféle tevékenységeinek: építés, gép- és fuvarszköz kölcsönzés, gyártás, stb. hatékonyságának külön-külön történő elemzése, vizsgálata rendkívül fontos, hogy ilyen módon az esetleges gazdaságtalanságok feltárhatók és megszüntethetők legyenek.

- Végül ismételt hangsúlyozni kell az építési költségvetések igen gondos, előzetes és folyamatos ellenőrzését, felülvizsgálatát, különös tekintettel arra, hogy a végzett munka maradéktalanul elszámolható, érvényesíthető legyen.

- Hozzá tartozik az elmúlt év tapasztalataihoz az a tény is, hogy a munkák műszaki ellenőrei, a megrendelő megbízottai sem folytatnak egységes gyakorlatot a teljesítmények elismerése során. E téren sok még a javítani való, főleg azonban biztosítani kell azt, hogy a műszaki ellenőrzés során egységes elvek érvényesüljenek.

Tény, hogy a műszaki ellenőrök ma már - ráfordításos keresetelés következtében - számlát nem kollaudálnak, mégis a negyedévi tételes jegyzék gondos felülvizsgálata nem csupán a főnökségek anyagi érdekeltségi rendszere miatt fontos, hanem azért is, mert az elvégzett munka jellemzői, a mennyiségi adatok csak ezen okmány alapján állapíthatók meg. Fontos továbbá a változatlan áras költségvetés alapján számított érték is, a nagyságrend, a termelékenység és számos egyéb értékelés szempontjából.

Az anyagi érdekeltség ismertetett rendszere az építési főnökségek jelenlegi szervezetével egykoru. Csak úgy vált lehetővé azon érdekeltségi rendszer bevezetése, amely a befejezett termelés eredményére épül és a lekötött eszközállományt is figyelembe veszi, hogy a főnökségek szervezete és hatásköre erre lehetőséget teremtett. Olyan főnökségi költségelszámolási rendszerre volt tehát szükség, amely a vállalaton - a MAV-on - belül is lehetővé tette az önköltség lehető legteljesebb kimunkálását.

Az átszervezéssel nyílt erre lehetőség. A főnökség átszervezése óta eltelt két év eredményei az átszervezés helyességét, indokoltságát bizonyítják. A főnökségek hamar megszokták és megtanulták a nagyobb hatáskörrel járó felelősséget, a közvetlen intézkedési, döntési jogot. Általában helyesen élnek vele és sehol nem kerül sor a vasutüzem és a főnökségi érdekek összeütközésére, illetve arra, hogy az üzemi érdekek háttérbe szorultak volna.

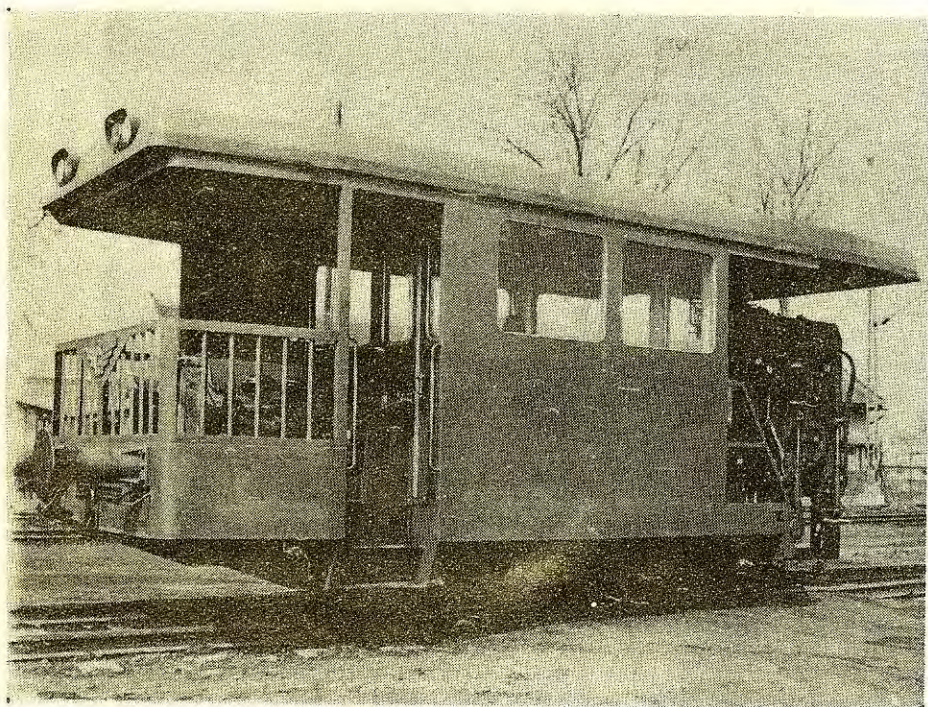
A tapasztalatok felsorolása korántsem volt teljes. A főnökségekre, üzemekre vár a feladat, hogy az elmúlt két év tanulságait leszűrve megtegyék a szükséges intézkedéseket egyrészt saját gazdaságosságuk növelése, másrészt az irányító szervek felé annak érdekében, miként lehetne az érdekeltségi rendszert tovább fino-

mitani, javítani úgy, hogy mind a kivitelező szervek, mind a vasutüzem érdekeinek a legjobban megfeleljen.

Dr.Szednicsek János.

AZ ELSŐ HAZAI KITÉRŐALÁVERŐGÉP

A kitérőaláverőgép tervezésére és a prototípus legyártására a MÁV Gépjavító Üzem, felügyeleti szervétől a KPM Vasuti Főosztály 6.szakosztályától 1968 évben kapott megbízást.



1.kép. Motorfelőli oldalnézet.

A tervezési munka 1968.augusztusában vette kezdetét és ezzel párhuzamosan 1969-ben megindult a kitérőaláverőgép prototípusának gyártása, amely 1970. márciusában fejeződött be.

Az eddig végzett üzemi próbákból arra lehet következtetni, hogy a gép az előirt műszaki követelményeknek meg fog felelni.

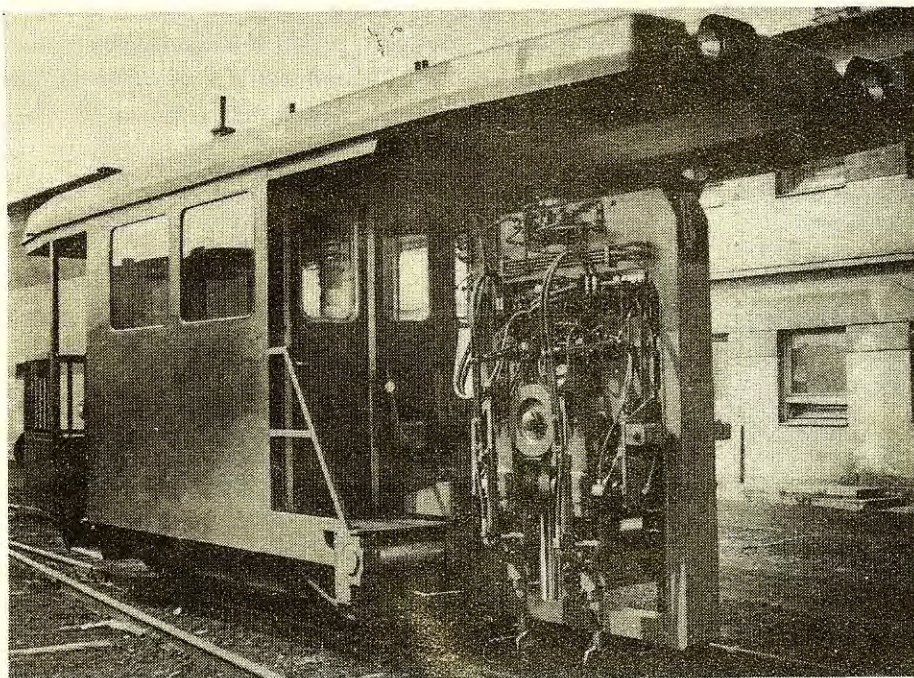
A kitérő-aláverőgép tartós üzemi próbájára már a tavasz folyamán sor került.

1. táblázat.

A g é p						
Hossza	Szélessége	Magassága	Tengelytáv	Súlya	Fékberendezése	Max. utazási sebesség.
8320	2800	3355	2700	20 620	Tárcsás légfék és kézi rögzítő fék	≈ 50
mm				kp		km/óra

A gép tervezésénél alapvető követelménynek tekintettük azt, hogy a kitérő-aláverőgép a normálnyomtávu vasuti felépítménynél alkalmazott valamennyi rendszerű váltó és keresztezés zuzottkő ágyazatának tömörítésére alkalmas legyen.

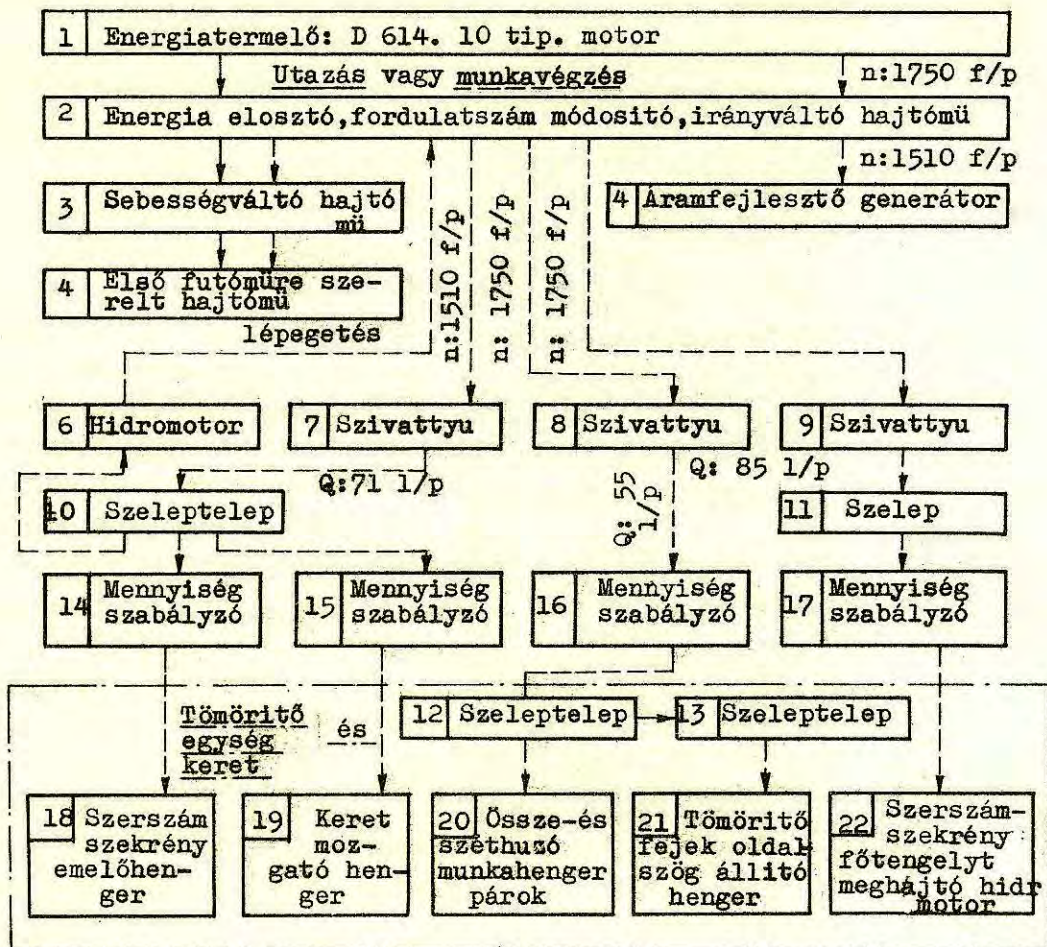
Gondot fordítottunk arra is, hogy a gép motorterétől hangszigetelt falakkal és nyílászáró szerkezetekkel leválasztott vezetőfülkéből jó látási körülményeket biztosítsunk a gép vezetőjének mindkét utazási irányba.



2.kép. Tömörítőegység felőli oldalnézet.

A gép munkát végző fő egysége a tömörítőegység, vagy más néven szerszám-szekrény. E fő egység működtetésére szolgálnak az erőátvitelhez kapcsolódó hidraulikus és pneumatikus egységek, valamint ezek vezérlését végző hidraulikus és pneumatikus szelepek, illetve szeleptelepek. Ezt az energialánc vázlatát /2. táblázat/ szemlélteti.

A tömörítőegység utaztatására, illetve helyváltoztatására /lépegetésére/ szolgál a jármű a hozzátartozó egységekkel és berendezésekkel. Ide soroljuk az alábbi szerelési egységeket: első és hátsó futómű, alváz, járműszekrény, járműtető, levegő és fékberendezés, stb.

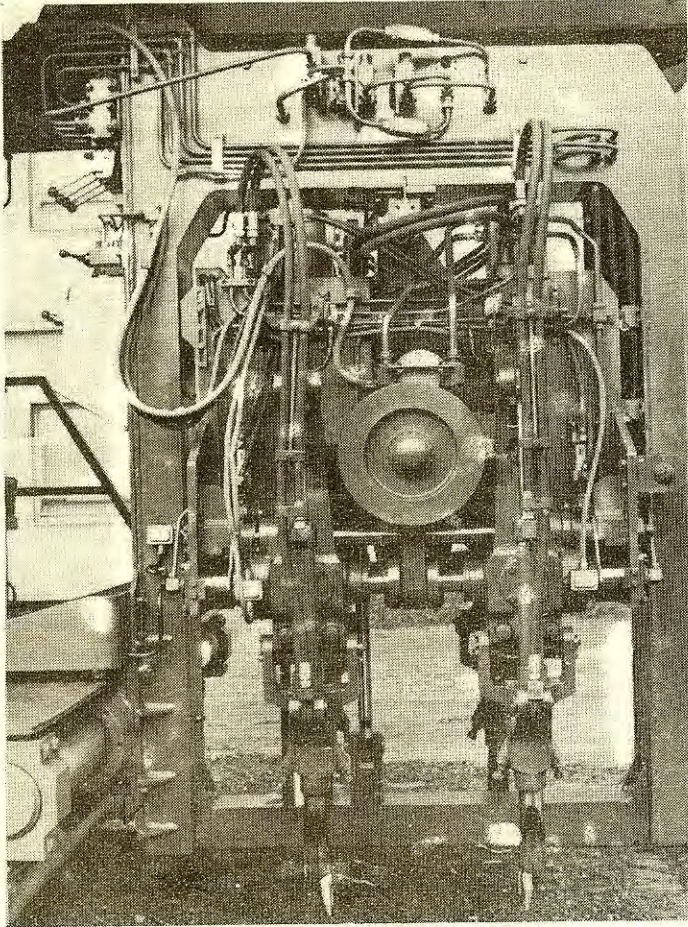


A tömörítőegység /szerszámszekrény/ egy zárt keretben vezetve, hidraulikus munkahenger segítségével /állítható alsó és felső határok között/ emelhető, illetve elektromos lábpedál lenyomásával vezérelve süllyeszthető. Munkavégzés után a tömörítőegységet, felső helyzetben, léghengerral működtetett csappal a kerethez rögzítjük.

A tömörítőegység oldalirányban a kerettel együtt mozog. A kerettel együtt mozog a kezelő ülés is, ahonnan a gép munkavégzésének vezérlése történik. Maximális elmozdulás 1840 mm. A keret mozgását áttételi szerkezet közbeiktatásával hidraulikus munkahenger végzi.

A tömörítőegység vibráltató főtengelyét hidromotor forgatja. A tömörítőfejek /kalapácsok/ frekvenciája kb. 2000/perc. A tömörítőfejek a pályatengelyre mérőleges síkban kiforgathatók és hidraulikusan reteszelve. Tilos szöghelyzetben /+5 és +70 C° között/ a tömörítőegység emelőhengerét vezérlő szelep elektromosan reteszelt helyzetbe kerül, ekkor a tömörítőegység nem süllyeszthető. A tilos szöghelyzetet a kezelő ülés előtt lévő kapcsolódobozon a kigyulladás piros lámpa jelzi.

A tömörítőfejpárok egyikének kiforgatására /visszintes helyzetbe/ akkor van szükség, ha a bal és jobboldali tömörítőfejpárok egyidejű leeresztése a zuzott-



3.kép. Tömörítőegység.

tett két reflektor világítja meg.

E rövid leírásban, mely főleg csak a kitérőaláverőgép tömörítőegységének ismertetésére korlátozódik, a célunk az volt, hogy tájékoztassuk az olvasót arról a munkáról, melyet felettes szerveinkkel együtt pályáépítésünk gépesítésének fejlesztése érdekében kifejtünk.

kő ágyazatba akadályoztatva van.

A tömörítőfejek össze- és szét-huzását a bal és jobboldali össze- és széthuzó munkahengerpárok végzik. Az összehuzás vezérlése elektromos kapcsolókarok lenyomásával történik.

Ikeraljok aláverésekor a léghengerrel működtethető határoló útközöket ki kell emelni.

Munkaüzemben a gép haladó mozgásához /lépegetéséhez/ a tengely hajtómű nem közvetlenül a motorról, hanem közvetve hidromotorról kapja a meghajtást, melyet a gép kezelője a kezelő ülésből, elektromos lábpedál lenyomásával vezérel.

A vészkapcsoló elektromos lábpedál arra szolgál, hogy gépmeghibásodás esetén a gép kezelője a gép üzemeltetését a gépkezelő ülésből le tudja állítani.

Ejszakai munka esetén a munkaterületet a járműszekrény kezelőperonja fölötti tetőtérbe beépi-

Poór József.
/MAV Gépjavító Üzem/

Balesetek

A balesetek ismertetése lehetőséget ad arra, hogy a munkavédelmi tevékenység megjavítása és a balesetelhárítás fokozása érdekében tett intézkedéseket növeljék, az időközben tapasztalt, esetleg megismétlődő hiányosságokat felszámolják.

Mint minden munkának, a munkavédelmi és balesetelhárítási tevékenységnek és az ezeket ellenőrző munkának is vannak hiányosságai, amelyek sokszor helytelen szemlélet következményei. Ezek különböző mulasztásokban jelentkeznek és végső esetben balesetekhez vezetnek. Számoljuk fel ezeket a hiányosságokat is!

A Budapesti Vasutigazgatóság területén január hó 2-án 12,32 órakor Gödöllő és Veresegyház állomások között Szada mh-nél lévő sorompónélküli utátjárón a 4225 sz.vonatot továbbító mozdony négy tengellyel kisiklott. A kisiklás oka az volt, hogy a közuti hóéke a havat az utátjáróra tolta, s felügyelet hiányában a kisiklás bekövetkezett.

Január 3-án 18,52 órakor Tatabánya-felső állomás II.sz.vágányáról kihaladó 5829 sz.vonatból négy üres kocsi - a pálya fekszint hiányossága és a jármű hibája következtében - 2-2 tengellyel kisiklott.

Január 5-én Hatvan állomáson az un. II.sz.vágányon végzett tolatás alkalmával, sintörés következtében a tolatómozdony kisiklott.

Január 8-án Kőbánya-teherpályaudvaron a Kerámia iparvágányán végzett tolatás közben, alj- és kapcsolószer-hiányosság és meg nem engedett mértékű nyombővülés következtében egy kocsi két tengellyel kisiklott.

Január 11-én Vízafogó állomáson siktolatás közben az Angyalföldi Erőmű vágányán egy kocsi két, egy másik kocsi pedig egy tengellyel siklott ki vezetősin felfagyása miatt.

Január 12-én 2,00 órakor Rákosrendező állomásból, a 36 sz.vágányról kihaladó 961.sz.vonatból 13 kocsi kisiklott. A kisiklás oka az volt, hogy az egyik sínillesztés után a vágány mintegy 2 m hosszban nem volt megfelelően leerősítve, s ezt felügyeleti szempontból sem vették észre.

Január 14-én Pestlőrinc állomáson a téglagyári iparvágányon tolatás közben két kocsi 1-1 tengellyel, meg nem engedett mértékű nyombővülés következtében kisiklott.

Január 26-án 16,50 órakor Felsőlajos mh-nél a 3473 sz.vonat elütötte az XA 9898 forgalmi rendszerű gépkocsit, mert a sorompót nem zárták le.

Az ismertetett balesetek a felügyelet és fenntartás nem kielégítő voltára, az utasítások és előírások figyelmen kívül hagyására mutatnak.

A Debreceni Vasutigazgatóság területén január 10-én 20,30 órakor Macs állomás III.sz.vágányáról kihaladó 5511 sz.személyvonat 424 sor.mozdonya valamennyi tengelyével, a mozdony utáni postakocsi egy tengellyel, a következő szolgálati kocsi két tengellyel a 2.sz.váltónál kisiklott. A kisiklott járművek a pályát másnap reggel 7,25 óráig elzárták. A személyszállító vonatok utasait át kellett szállítani. A baleset oka az volt, hogy közvetlenül a személyvonat előtt haladt be Macs állomásra Debrecen irányából az 5576 sz.szolgálati vonat, melynek kocsijaira hidalkatrészek voltak rakva. Az alkatrészek nem voltak a kocsikra rögzítve. Amikor a vonat az állomás II.sz.kitérő fővágányára behaladt, a harmadik kocsi-ról egy vasalkatrész leesett anélkül, hogy észrevették volna. A vonat behaladása után a sötétben a III.sz.vágányról kihaladó személyvonat a vágányra leesett hidalkatrészen kisiklott. A baleset alkalmával személysérülés ugyan nem történt, de mintegy 34.000 Ft anyagi kár keletkezett. A baleset oka sorozatos mulasztás volt: helytelen rakodás és közlekedtetés, továbbá nem megfelelő felügyelet.

Január 21-én 13,05 órakor Apavára-Püspökladány állomások között a vágányzárolt balvágányra kihaladó MRN munkavonat, amely tolt menetben közlekedett, három első kocsi-jával kisiklott, mivel a nyíltvonalon előtte engedély és fedezés nélkül szórványos sincsere végett, sinszálát vettek ki a vágányból. A baleset következtében személyi sérülés nem történt, az anyagi kár mintegy 13.000 Ft. A baleset oka a pályafenntartás, a forgalom és a vontatás sorozatos mulasztása.

Január 22-én az 1703 sz.gyorsvonat Kisujszállás-Fegyvernek-Örményes állomások között az 1767 sz.tehervonattal egy térközbe került. A vonatveszélyeztetés oka az volt, hogy a 6.sz.térvágány helyi dolgozója a kétvágányu pályán az 1782 sz.vonat helyett tévesen az 1767 sz.vonat részére adott visszajelentést a térvágánybiztosító berendezésén. Az 1767 sz.vonat még nem haladt ki a térvágányból, ezért a berendezés függőségei miatt nem vált volna lehetővé a visszajelentés, azonban a térvágánybiztosító berendezés egy érintő rugója eltörött, műszakilag meghibásodott, ennek következtében lehetővé vált a mögöttes térvágány részére a visszajelentés megtétele. A térvágány tévedését észrevette, s utasította a mögöttes térvágányt, hogy az 1703 sz.gyorsvonatot állítsa meg. Mivel a vonat onnan már eljött, a még közbenlévő sorompókezelő útján tartóztatták fel a vonatot arra az időre, amíg a térvágány felszabadul.

Február 24-én 4,05 órakor Kisvárdá-Fényeslitke állomások között az 1798 sz.tehervonattal egy térvágányba került a követő 4768 sz.mozdonyvonat és az előtte haladó vonat mögött állt meg, ahhoz felzárkózva. A vonatveszélyeztetés oka az volt, hogy a 41.sz.vonatjelentőri dolgozó az őrhelye előtt elhaladt 1798 sz.vonat után, annak fedezésére a durrantyukat nem helyezte el a sinszálra, a vonatról megfeledezett, nem várta meg, hogy az elhaladt vonatról Fényeslitke állomás forgalmi szolgálattevője visszajelentést adjon és a követő mozdonyvonat részére szabadra állította térvágányjelzőjét. A követő mozdonyvonat mozdonyvezetője a veszélyhelyzet idejében észrevette és az előtte haladó vonat mögött megállt. Így a veszélyeztetésnek nem volt következménye. A mulasztást elkövető térvágány szigorú felelősségrevonása megtörtént.

A Pécsi Vasutigazgatóság területén Pécs Vasas-Pécsvárad állomások között február 5-én 4,50 órakor a 171/2 sz.személyvonatban a 6462 sz.vonatban másodikban besorozott, s darabáruval rakott vonali gyűjtőkocsi első forgószármolyával kisiklott. A kisiklás oka meg nem engedett mértékű süppedés a pályában, illetve annak meg nem felelő felügyelet alatt való tartása.

Február 28-án Villány és Magyarboly állomások között sorompóval ellátott ut-
átjárón 1,10 órakor egy személygépkocsi a 2080 sz.vonatnak ütközött, mert a so-
rompó nyitva volt, noha azt a vonat elhaladása előtt kellő időben le kellett vol-
na zárni.

A Szombathelyi Vasutigazgatóság területén februárban behavazott vágányon két
esetben következett be kisiklás, az összetömörödött hó miatt. Megfelelő felügye-
lettel, előrelátással az ilyen természetű kisiklásokat is meg kell előzni.

A kedvezőtlen téli időjárás miatt megszaporodott mulasztások azt mutatják,
hogy a nehezebb szolgálati körülmények között a forgalombiztonság megőrzéséhez
fokozottabb felügyelet és jobb előkészület szükséges. Tanuljunk ezekből a bal-
esetekből is!

Ferenczi Lajos.

Személyi II HIRLET

F e l m e n t é s e k :

- Pödör Sándor mérnök-tanácsost a MÁV Budapesti Magasépítési Főnökségnél a
vezetómérnöki teendők ellátása alól - nyugalomba vonulása miatt
a Budapesti Vasutigazgatóság vezetője,
- Feledi Andor mérnök-tanácsost a MÁV Nagykanizsai Pályafenntartási Főnökség-
nél a vezetómérnöki teendők ellátása alól,
- Méhes István mérnök-főintézőt a MÁV Szekszárdi Pályafenntartási Főnökségnél
a vezetómérnöki teendők ellátása alól a Pécsi Vasutigazgatóság
II.osztály vezetője

f e l m e n t e t t e .

M e g b i z a t á s o k :

- Papp Ernő mérnök-főintézőt a MÁV Budapesti Magasépítési Főnökségnél a ve-
zetómérnöki teendők ellátásával,
- Gombár György mérnök-főintézőt a Budapesti Vasutigazgatóság II.osztályában
az osztályvezetőhelyettesi teendők ellátásával,
- Bátorfi István mérnök-főintézőt a MÁV Épületfenntartási Főnökségnél a főnöki
teendők ellátásával a Budapesti Vasutigazgatóság vezetője,
- Horváth József mérnök-tanácsost a MÁV Nagykanizsai Pályafenntartási Főnökség-
nél a vezetómérnöki teendők ellátásával a Pécsi Vasutigazgató-
ság II.osztály vezetője

m e g b i z t a .

K i t ü n t e t é s e k :

A NÉPKÖZTÁRSASÁG ELNÖKI TANÁCSA

a Nemzetközi Nőnap alkalmából, eredményes munkássága elismeréséül

Szász Lászlóné főintézőnek /MAV Budapesti Magasépítési Főnökség/, a

MUNKA ÉRDEMREND "ezüst" fokozatát,

nyugalomba vonulásuk alkalmából, eredményes munkájuk elismeréséül

Csillik András felügyelőnek /Jászakiséri MAV Építőgépjavitó Üzem/ a

MUNKA ÉRDEMREND "arany" fokozatát,

Peske Ottó műszaki felügyelőnek /Miskolci Vasutigazgatóság II.osztály/ a

MUNKA ÉRDEMREND "bronz" fokozatát,

házánk felszabadulásának 25.évfordulója alkalmából, népünk szabadságáért és a szocializmus építéséért végzett eredményes munkásságuk elismeréséül

Dr.Csohány Endre tanácsosnak /MAV Épületfenntartási Főnökség/ a

MUNKA ÉRDEMREND "arany" fokozatát,

Vargyasi Andor műszaki főfelügyelőnek /Miskolci Vasutigazgatóság II.osztály/,
Feleki Pál műszaki főfelügyelőnek /MAV Kecskeméti Pft.Főnökség/,
Bial Bertalan felügyelőnek /MAV Miskolci Építési Főnökség/ a

MUNKA ÉRDEMREND "ezüst" fokozatát,

Bagi István felvigyázónak /MAV Pécsi Pft.Főnökség/,
Kakas József műszaki ellenőrnek /MAV Dunaujvárosi Pft.Főnökség/,
Kiss László műszaki főintézőnek /MAV Hatvan-Salgótarjáni Pft.Főnökség/,
Mező László műszaki főintézőnek /MAV Dombóvári Pft.Főnökség/,
Bálint József műszaki ellenőrnek /MAV Hatvan-Salgótarjáni Pft.Főnökség/,
Erdősi György segédfelvigyázónak /MAV Szegedi Pft.Főnökség/,
Petrák Mihály felvigyázónak /MAV Kecskeméti Pft.Főnökség/ a

MUNKA ÉRDEMREND "bronz" fokozatát

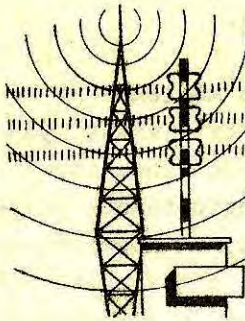
a d o m á n y o z t a .

PÉLDAMUTATÓ HELYTÁLLÁS.

1969.december 24-én Szajol állomásról kihaladó 5651 sz.vonatba besorozott egyik kocsí fékháromszöge le volt szakadva. Ezt észrevette NÁSZ JANOS tehervágánygép-kocsivezető /MAV Szolnoki Pft.Főnökség/ és a forgalmi szolgálattevő útján intézkedett a vonat megállítása, majd a szóbanforgó kocsí kisorsoztatása iránt. Nevezett dicsérő elismerésben és 2000 Ft pénzjutalomban részesült.

1970.február 22-én Moharakodó és Bodajk állomások között a 2889 és 2892 sz.vonatokat szembemenesztették. A következményt HORVATH GÉZA segédfelvigyázó, a MAV Székesfehérvári Pft.Főnökség 10.sz.sorompórhely sorompóőre és BERI GÉZA segédfelvigyázó, vonatvezető háritotta el, először a 2889, majd a 2892 sz.vonat rendkívüli megállításaival. Mindketten dicsérő elismerésben és 5000, illetve 3000 Ft pénzjutalomban részesültek.

- . -



Bel-és külföldi

HÍRLEIR

Szakszolgálatunk 1969 évi eredményei az 1968 évhez viszonyítva nagymértékben fejlődtek. Az értékben és természetes jellemzőkben mért teljesítmények annál inkább is figyelemreméltók, mivel a termelés összetétele a bér munkai igényes feladatok felé tolódott el.

Szakszolgálatunk 1968 évben a vónalkorszerűsítés címén lebontott feladatát 96%-ra, míg 1969 évi feladatát 102,8%-ra teljesítette.

A tervbevett felépítményi cserélési és építési munkákat természetes jellemzőkben is 101,8%-ra teljesítette.

A tervteljesítés mellett igen jelentős javulás mutatkozott a minőségi munkáltatásnál is, így az országos nyomtáv, tulemelés, irányviszony, siktorzulás és süppedés mérések eredményei országos szinten is a megengedett százalékos eltérés alatt vannak.

Hazánk felszabadulásának 25.évfordulója alkalmával szakszolgálatunk az épületeken belül, főleg az utasforgalmi terekben, épületeken kívül pedig az utakon, területeken és a parkosított részeken fokozottan végezte a tavaszi takarítást, csinosítást, festést és meszelést. Ezzel is azt kívánta szolgálni, hogy állomásaink a kulturált utazás igényeit minél jobban kielégítsék.

A MAV a kissugaru pályaszakaszokban fekvő külső ivazinek kopásának csökkentése céljából 1965.óta rendszeresen alkalmazza az indukciós hőkezeléssel felületileg edzett, un.keményítettfejú

síneket. Az itt szerzett kedvező tapasztalatok alapján a Csehszlovák Közlekedésügyi Minisztérium azzal a kérelemmel fordult a MAV Vezérigazgatóságához, hogy a MAV-nál kialakított technológiával végezze el a rendelkezésre bocsájtott csehszlovák gyártású kísérleti mennyiségű síneken az indukciós felületi edzést. Erre a célra leszállított "T" rendszerű, 49,71 kg/m súlyú és 25 m hosszú sínek felületi edzését - előzetes laboratóriumi vizsgálatok alapján - a közeljövőben kezdik meg a MAV Kitérőgyártó Üzemben. Ezek a síneket a csehszlovák vasutak a fokozott üzemi állékonyságú sínek kialakításával kapcsolatos fejlesztési program keretében, kísérleti pályaszakaszokban fogják kipróbálni.

A korszerű beton-aljas sínleerősítés kialakításával foglalkozó munkabizottság öt különböző kivitelű és leerősítésű kísérleti beton-alj tervét dolgozta ki. A tervek kidolgozásánál elsőrendű szempont volt a fabetét elhagyásával olyan csavarhorgonyzás kialakítása, amely a beton-alj élettartamával azonos és emellett állandó leszorító erőt biztosít. A kísérleti beton-aljakat üzemi tapasztalatok szerzése céljából, együttműködési szerződés alapján, a Szovjetunió nagyterhelésű kísérleti körpályájába fogják beépíteni.

A háboru alatt lebombázott Emőd állomás felvételi épülete 25 éve az áru-raktárban működött. Ez év március hónapjában mintegy 5 millió forintos költséggel megkezdődött az új, korszerű fel-

vételi épület építése.

A felépitményi tárolótelepek gépesítését egyre növekvő ütemben hajtjuk végre. Erre azért van nagy szükség, mert a rakodási munka sok baleseti forrást rejt magában és a rakodási létszám csökken. A kisebb anyagforgalmu, igazgatósági tárolótelepeken megfelelő uthálózat és depóniarend kialakítása után autódaruval és emelővillás targoncával végzik a rakodást. Igy elkészült már a városföldi telep, míg ebben az évben a ludasi telep kialakítása fejeződik be és megkezdődik a hajduszentgyörgyi telepen az utépitési munka.

A rákosi Osztószertárban nagyfesz-távu konzolos bakdaru került felállítás-ra, figyelemmel a nagyobb anyagforgalomra és a szük helyre.

A singyártás fejlesztési program keretében a Lenin Kohászati Művek ezév III.negyedévében kezdi meg a nagyobb szilárdságu /min.90 kp/mm²/, kopásállóbb sinek kísérleti gyártását vákuumozott elektroacélból. Ez a kísérleti program kapcsolatos az ujonnan létesített elektroacél-művel, amelynek gyártási kapacitása lehetővé teszi a jövőben ilyen sinek korlátozott mennyiségben való előállítását.

Ugyanakkor az általánosan használt, un.normál minőségű 70-90 kp/mm², illetve min.75 kp/mm² szilárdságu és Siemens-Martin acélból gyártott sineknél 1971-től bevezetik a folyékony acél argon-gázzal történő átfuvatási módszert. Ezáltal elérhető, hogy az acél hidrogén tartalma olyan mértékre csökkenthető, amely bezáródott nagynyomásu hidrogén góccokat, vagy ebből eredő felrepedést, un.pelyheket nem okozhat. Ezek a góccok ugyanis vesetipusu repedések keletkezésének elsődleges okozói lehetnek.

Befejezés előtt áll a MÁV Dombóvári Építési Főnökség kivitelezésében a

pécsbányarendezői 150 fős össz-szolgálati öltöző-mosdó épülete.

Lengyelországban a közlekedési beruházásoknak 75%-át kapta a vasut 1969 évben és fogja kapni 1970 évben is. A PKP beruházásainak a legfontosabb súlyponti feladatai a járműpark növelése és korszerűsítése, továbbá a fővonalak villamosítása. Összegszerűen a járművekre 5468 millió, a villamosításra 535 millió, a nagyobb vasuti csomópontok és állomások korszerűsítésére 515 millió, új vonalak és második vágányok építésére 402 millió Zloty-t fognak 1970-ben fordítani. A járműbeszerzés keretében 70 villamosmozdonyt, 230 Diesel mozdonyt /abból 50 db 2000 LE-et/, 240 személykocsit és 6420 teherkocsit fognak beszerezni. A hálózatból újabb 333 km-t fognak 1970-ben villamosítani.

A szintbeni utkeresztezések kiküszöbölése és helyettük kétszintes keresztezések kialakítása nagy ütemben folyik. 1969-ben 13 ilyen műtárgy építését kezdték el, 1970-ben pedig további 8 műtárgyét fogják megkezdeni. A nagyobb sebességek bevezetése szükségessé tette, hogy a pilseni Skoda Művektől 1961-ben beszerzett 125 km/óra sebességű villamos mozdonyokat most 170 km/óra sebességre alakítsák át. /Przeгляд Komunikacyjny 1969.3.és 4.sz./

A Német Szövetségi Vasut állandóan magas deficitjének csökkentése érdekében rendkívül nagy propagandát fejt ki a személyforgalom növelésére. Az utazási kedvezmények legkülönbözőbb fajtáit hirdetik meg az év bizonyos időszakában, hogy kedvet ébresszenek az utazáshoz. Az utazási kedvezmények között szerepeltek eddig pl.: a 65 éven felüli öregek 50%-os jeggyel utazhattak 1968 tavaszán 4 hónapon át; féláru visszautazási jegyet válthattak, ha két családtag együtt utazott; olcsóbb hétvégi jegyek 1969 év nyári hónapjaiban. 1969 év végén mérleget készítettek az elmúlt évről, vala-

mint az elmúlt két év rendkívüli kedvezményes akcióiról. A kiértékelés szerint a DB 1969-ben rekordforgalmat bonyolított le. A hálózaton naponta 19000 személyszállító és 13000 tehervonat közlekedik.

De érdekes még megemlíteni, hogy a teljesítmények nagyarányú emelkedése mellett a DB összes személyzeti létszáma az 1963 évi 475.000 főről 1969-re 85.000-re, 390.000 főre csökkent. /Rad und Schiene 1969.12.sz./

Csehszlovákiában most ünneplik a brnói Műszaki Egyetem fennállásának 120. évfordulóját, ami egybeesik a Brno-Breclav vasutvonal üzembehelyezésének 130. évfordulójával. Az Egyetem nagymértékben hozzájárult a vasut fejlesztéséhez mind hazai, mind nemzetközi vonatkozásban. Ezek közül az utóbbi időben különösen a hézag nélküli vágányokkal kapcsolatos munkát kell kiemelni. /TE Informace TH 1969.8.sz./

Braziliában 800 km hosszú 1600 mm nyomtávolságú vasutvonalat terveznek korszerűsíteni. Ebből mintegy 400 km hosszban 57 kp/fm súlyú síneket fognak befektetni. Az átépítés során a sok kis sugarú ívet és a nagy pályamelkedőket ki fogják kuszöbölni. A sebességet az átépítés után 120 km/óra-ra fogják fel-emelni, de egyes szakaszokon 160 km/óra-ra is engedélyezve lesz. /Deutsche Eisenbahntechnik 1970.2.sz./

Jugoszláviában Zágráb-Sibenik között a sibeniki Városi Tanács kérésére az 1970 évi nyári menetrendben expressz motorvonat közlekedik. Sibenik turista-forgalma ugyanis 1969 évben elérte az 1,3 millió főt. /Zel.doprava a technika 1970.1.sz./

Az Olasz Államvasutak egy új 7350 BRT teherbírásu vasuti komphajót helyeztett üzembe. A komp egyszerre 43 vasuti kocsit, 130 közuti gépjárművet és 2000

személyt tud szállítani. Ez az olasz vasut 14. komphajója, amelyek közül 10 a messinai szorosban /Villa S.Giovanni-Messina között/, négy pedig az olasz félsziget és Szardínia szigete között közlekedik. /Deutsche Eisenbahntechnik 1970.1.sz./

Lipcsében gyorsvasut megépítését kezdték meg. A nagy közúti forgalom miatt ugyanis csúcsidőszakban a város központjában a közúti járművek csak 3-10 km/óra sebességgel tudnak haladni. Az épülő körvasut gyakorlatilag az egész várost körülveszi és a lipcsei főpályaudvarra is közvetlen összeköttetésben lesz. A gyorsvasut a város északi és keleti határán lévő lakótelepüléseket, nyugaton pedig az ipari területet érinti, a főpályaudvaron a távolsági forgalomhoz való kapcsolatot biztosítja. A körvasuton a menetidő 140 perc és 20 percenkénti vonatforgalommal számolnak. /Zel.doprava a technika 1970.1.sz./

A Német Birodalmi Vasut /DR/ vonalain egyre nő a konténerforgalom és az elmúlt év karácsonyi csomagforgalmának egy részét is már konténerekben bonyolították le. Az 1969/70 évi téli menetrend életbelépése óta ugyanis a Berlin-Drezda vonalon a vasuti postaküldemények mind konténerekben kerülnek elszállításra.

Az erfurti konténerpályaudvart 1969 októberében helyezték üzembe. Ennek legnagyobb létesítménye egy 33 Mp emelőképességű, 25 m fesztávolságú, 300 m hosszú futópályájú daru. Az átépítés során a vágányhálózat egy részét is fel kellett újítani. Naponta átlag 20 konténervonatot kezelnek az új pályaudvaron. /Deutsche Eisenbahntechnik 1970.1.sz./

Bulgáriában a következő 4-5 évben a vasutvonalak átépítését befejezik. A vasuti forgalom 63%-át villamos vontatással, 37%-át pedig motorvontatással bonyolítják majd le. A tervek szerint a vasuti forgalom 1980-ig az 1960 évinek három-ötszörösére emelkedik. Ebben az

időszakban a személyforgalom növekedését másfélszeresre becsülik. /Zel.doprava a technika 1970.1.sz./

A Texas állambeli Dallas az első amerikai nagyváros /815.000 lakós/, amelyben teljesen beszüntették a vasuti személyforgalmat. A városba 9 irányból futnak be vasutvonalak, de azokon most már csak kizárólag teherárut szállítanak. /Deutsche Eisenbahntechnik 1970.1.sz./

Lengyelországban a villamosítás kezdeti nehézségeit leküzdötték. Ennek következtében várható, hogy 1971 és 1985 között a villamosítás tempója meggyorsul és évenként 350 km-nyi pályát fognak villamosítani. 1971-1975 között a legtöbb vonalon a gőzvontatást már megszüntetik. Ez különösen a személyforgalom kulturáltságát szolgálja. /Zel.doprava a technika 1970.1.sz./

A világ nagyvárosaiban üzemben lévő földalatti városi vasutakról készített 1968 évi összeállítás néhány érdekes adata:

Összesen 34 városban van földalatti vasut, ezek közül 10 a világháború óta épült meg. A legrégebben megnyitott vasutak: London /1863/, Liverpool/1886/ és Budapest /1896/, a legújabban megnyitott vasut Montrealban van /1966/. 100 km-nél nagyobb vonalhálózattal rendelkeznek a következő vasutak: London 393 km, New York 381 km, Párizs 205 km, Moszkva 132 km, Chicago 122 km.

Legújabban az 550.000 lakósu finn főváros Helsinkí vezetősége határozta el egy 38 km hosszú földalatti vasuthálózat megépítését, amelynek első szakaszát 1977-ben fogják megnyitni. /Deutsche Eisenbahntechnik 1970.2.sz./

Franciaországban befejezték a Riviéra villamosítását. Ezáltal Párizsból a Riviérán át az olasz határig a villamosítási tervet végrehajtották. . . .

/Zel.doprava a technika 1969.7.sz./

A Japán Államvasutak /JNR/ évek óta hatalmas deficittel üzemel. 1950 év óta igen költséges beruházásokat valósítottak meg, de a hálózatról mindössze 14 vonal forgalma gazdaságos, a többi 228 vonal deficitese. Most igen drasztikus intézkedésekkel kívánják a vasutat gazdaságilag megerősíteni. Ezek között szerepel 2600 km hosszú gazdaságtalan vonalon a forgalom beszüntetése, egységes osztályú menetjegyek bevezetése, a személyzet létszámának csökkentése, stb. Jelenleg a teherforgalom aránylag igen elhanyagolt, mert az ország teheráruforgalmának mindössze 30%-a bonyolódik le vasuton. Ezért vonzóbbá kívánják tenni a teheráruforgalmat. Ennek során a régi 1067 mm nyomtávolságú Tokió-Osaka közti vasutvonalat teljesen konténeres szállításra alakították ki. Ezeknek a vonatoknak a menetideje két órával lerövidült az eddigi leggyorsabb tehervonatokéhoz képest. Naponta 5-5 konténervonat közlekedik mind a két irányban, átlag 70 km/óra sebességgel. /Deutsche Eisenbahntechnik 1970.2.sz./

A Szíriában szovjet segítséggel folyó vasutépítésekről már több ízben hírt adtunk. A Latakia Földközi-tengeri kikötővárostól a keleti országrészekben fekvő Kamisli közti 750 km hosszúra tervezett vasutvonal építése nagy ütemben folyik. Eddig mintegy 220 km vonalrész készült el. Jelenleg igen kedvezőtlen területen folyik az építési munka, mert Latakiaától az Orontes folyóig terjedő szakaszon erősen tagolt és sziklás a terep. Itt egymást érik a műtárgyak: hidak, magas viaduktok, alagutak. Nagy ütemben folyik már második éve az Eufrátes folyón átvezető 660 m hosszú vasuti hid építése is. /Közl.Közlöny 1970.10.sz./

AZ ÉPÍTÉSI FŐNÖKSÉGEK 20 éves munkájából...



