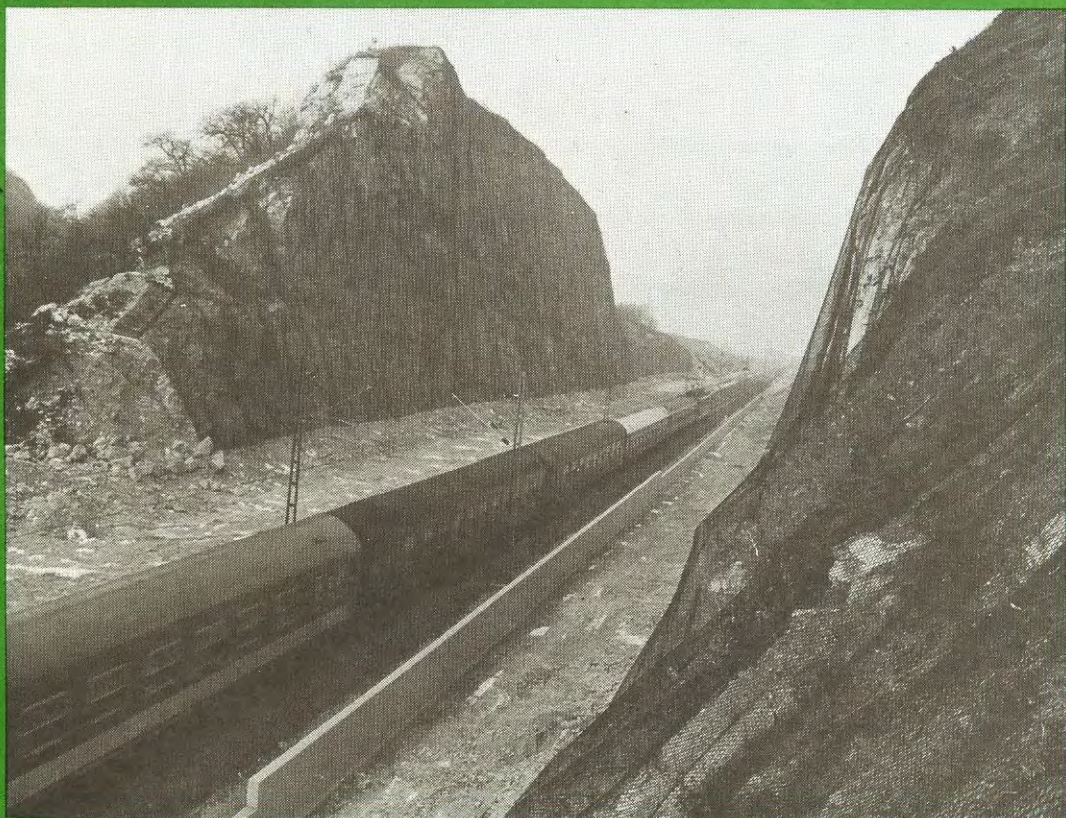


# SÍNEK VILÁGA

A MÁV Rt. PÁLYA, HÍD ÉS MAGASÉPÍTMÉNYI SZAKIGAZGATÓSÁG SZAKMAI FOLYÓIRATA

Vélemények a MÁV átalakításáról • A pályavasút és a vállalkozó vasút szétválasztása • Az üzletigazgatóságok helye és szerepe az átalakuló MÁV-on belül • Hogyan tovább 1998. január 1. után • A szakszolgálat átszervezésének külszolgálati tapasztalatai • Új egységek beilleszkedése a PGF szervezetébe • Hídfenntartás a Budapesti Üzletigazgatóságon • Út az épületfenntartástól a gazdálkodásig • A MÁV Építési Géptelep Főnökségből MÁVGÉP Kft. • 40 éves az első hazai hézagnélküli pályarész • A Budapest-Hegyeshalom vonal átépítésének 1968-1988 évek közötti eseményei • Egy főpályamester vallomása • Hajtánnyal Székesfehérvártól Baselig



Sziklabevágás. Tatabánya - Szurdok

**1996**



**3**





MÁV Rt.

# MÁS EZ A MÁV

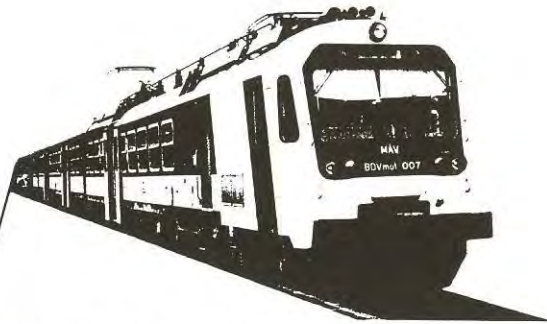


## VASÚTON EURÓPÁBA



MÁV Rt.

**A VASÚT**  
az Európához való csatlakozás  
fontos eszköze.



Minden állomáson a szükséges  
információkkal és szolgáltatásainkkal  
az Önök rendelkezésére állunk.

MAGYAR ÁLLAMVASUTAK RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

## Tartalomjegyzék

- |     |   |     |
|-----|---|-----|
| 1.  | <b>Ambrus Zoltán: Vélemények a MÁV átalakításáról</b>   | 129 |
| 2.  | <b>Nagy Béla: A pályavasút és a vállalkozó vasút szétválasztása</b><br>A pályavasút és a vállalkozó vasút szétválasztásáról szóló miniszteri rendelet elkészítéséről ad ismertetőt a szerző, azzal zárva sorait, hogy a vasútról szóló törvény, az Állam és a MÁV Rt. szerződése, a pályavasút és a vállalkozó vasút elválasztásáról szóló miniszteri rendelet megszületésével megteremtődött a szükséges jogi alapja a MÁV Rt. átalakulásának. | 130 |
| 3.  | <b>Tasi Gábor: Az üzletigazgatóságok helye és szerepe az átalakuló MÁV-on belül</b><br>A szerző az üzletigazgatóságok jelenlegihez képest erősen megváltozó szervezetéről és működéséről ad ismertetést, külön részletezve a koordinációs egységek feladatait.  | 132 |
| 4.  | <b>Dénes Béla - Felföldi Károly - Kovács Zoltán: Hogyan tovább 1998. január 1. után</b><br>A szerzők a vonalas vagy területi jellegű pályafenntartási (pályagazdálkodási) főnökségek kialakítására vonatkozó döntés előtt a szakma minden rétegét megszólaltató vitát javasolnak. Vitaindítóként rövid történeti áttekintést adnak, majd ismertetik álláspontjukat a területi elv pozitív és negatív tényezőiről.                               | 135 |
| 5.  | <b>Szöke Ferenc: A szakszolgálat átszervezésének külszolgálati tapasztalatai</b><br>A szerző megfontolandónak tartja a pályagazdálkodási főnökségek nagyságának további növelését. Indoklásul többek között az 1977-78. évi összevonások során meghirdetett elképzelések elmaradását, a külső kapcsolattartás színvonalának romlását hozza fel.   | 138 |
| 6.  | <b>Grabant József: Új egységek beilleszkedése a PGF szervezetébe</b><br>1993. évtől a Gépállomás, a Gyors-hibaelhárító Egység és a Hidász főpályamesteri szakasz került a Dombóvári Pályagazdálkodási Főnökség szervezetébe. Ezek eddigi működését mutatja be a szerző, bizonyítva létjogosultságukat.  | 141 |
| 7.  | <b>Bednár József: Hídfenntartás a Budapesti Üzletigazgatóságon</b><br>A szerző bemutatja azokat az időszakokat, amikor a hídfenntartás a pályafenntartási, majd amikor a Hídfenntartó Főnökség feladata volt és amikor újra a (Pft.) Pályagazdálkodási Főnökségé lett a Budapesti Igazgatóság területén, számba véve a az előnyöket és hátrányokat is.  | 145 |
| 8.  | <b>Buskó Sándor: Út az épületfenntartástól a gazdálkodásig</b><br>A "csúcs"-tól a Budapesti Igazgatóság épületfenntartó főnökségeinek 1212 fős létszámától a "mélypont"-ig az Épület és Közműgazdálkodó Főnökség 256 fős létszámáig mutatja a szerző a változásokat, felvetve a szervezet alternatíváit és jövőképét is.  | 150 |
| 9.  | <b>Merkly István: A MÁV Építési Géptelep Főnökségből MÁVGÉP Kft.</b><br>Az összefoglaló megállapítása szerint a Magyar Államvasút elérte célját, vagyis létrejött egy megrendelő-teljesítő viszonyon alapuló, kvázi privatizált pályaeépítő - karbantartó gépkapacitást működtető szervezet, mely még eredményt is produkált.   | 155 |
| 10. | <b>Dr. Unyi Béla: 40 éves az első hazai hézag nélküli pályarész</b><br>1956. augusztus 9-től napjainkig ismerteti a szerző a hazai hézag nélküli pályák történetét.   | 165 |



11. **Horgos Ferenc - Virág József : A Budapest - Hegyeshalom vonal átépítésének 1968-1988 évek közötti eseményei** 168  
Horgos Ferenc emlékiratait a család publikálás céljából Virág József rendelkezésére bocsátotta, aki előszóval ellátva "Egy életút emlékei" címmel megismertet bennünket az egykori vonalbiztos véleményével. Azt a hegyeshalmi vonalat mutatja be, amelyet Moldova György: Akit a mozdonyfüstje megcsapott... című riportkönyvében hasonló kritikával illetett.
12. **Sárközi Iлона: Egy főpályamester vallomásai** 181  
Szabó Sándor ma már 51 éves és Szajolban tevékenykedik mint főpályamester. Az alkotó munka, családnevelés mellett máig több mint 16 ezer verset írt a szerelemről, a politikáról, az egyetemes emberi sorsról.
13. **Zsolnai Gyula: Hajtánnyal Székesfehérvártól Baselig** 183  
A szerző és "megszállott" barátai azt a célt tűzték ki maguk elé, hogy az 1997. évi baseli UIC közgyűlésre ún. drezina hajtánnyal jutnak el.

Rövid hírek

Címlapon: Sziklabevágás, Tatabánya - Szurdok

Hátlapon: Tata állomás felvételi épülete

## Sínek Világa

A Magyar Államvasutak Rt. Pálya, Híd és Magasépítmenyi Szakigazgatóságának szakmai folyóirata.

Kiadja a MÁV Rt. Pálya, Híd és Magasépítmenyi Szakigazgatóság

1062 Budapest VI., Andrássy út 73-75.

Telefon: 322-0660. Telex: 224342 MÁV VIGH. Telefax. (36-1)342-5189

Postacím: 1940 Budapest

Bankszámlaszám: MÁV Központi Számveteli Hivatal 10200971-21522354-00000000

Szerkeszti a szerkesztő bizottság

Főszerkesztő: Pál József Felelős szerkesztő: Ambrus Zoltán

A szerkesztőbizottság tagjai:

Árva Kálmán, Bátyi Ferenc, Beluzsár János, Boa Árpád, Csek Károly, Farkas László, Halmay Árpád, Dr. Horváth Ferenc,

Dr. Kerkápoly Endre, Kincelli Antal, Kummer István, Dr. Megyeri Jenő, Merkly István, Molnár Gábor, Dr. Ritoók Pál,

Sárkány László, Sülle Ferenc, Tasi Gábor, Tóth András, Varga Zoltán, Dr. Vaszary Pál, Vig Imre, Vörös József,

Dr. Zsákai Tibor

Készült: 750 példányban a MÁV Rt. Vezérigazgatóság nyomdájában

Felelős vezető: Szabó László Munkaszám: 996.251

Megjelenik évente négy alkalommal. Egy példány ára: 50,-Ft.

Évi előfizetési díj: 200,- Ft.

Terjeszti a MÁV Rt. saját szervei útján.

Az előfizetési és hirdetési díj átutalható és befizethető

a MÁV Rt. bankszámlájára és ezen belül a Sínek Világa jogcím megjelölésével.

Külföldi átutalás a MÁV Rt. bankszámlájáról a Magyar Nemzeti Banknál

Budapest 1850 útján történhet a jogcím megjelölésével.

Engedély száma: III/ÜHB/305/1987.

HU ISSN 0139-3618



## Welt der Schienen Inhaltsverzeichnis

- |    |  |     |
|----|--|-----|
| 1. | <b>Ambrus, Zoltán: Meinungen über die Umgestaltung der MÁV</b>   | 129 |
| 2. | <b>Nagy, Béla: Die Trennung der Fahrweg-Organisation und der Unternehmung-Eisenbahn</b><br>Die Verfügung des Ministers über die Trennung der Organisation-Fahrweg und der Unternehmung-Eisenbahn wird vom Verfasser erörtert. Er schliesst seinen Artikel, dass mit dem Gesetz über die Eisenbahn, mit dem Vertrag zwischen Staat und MÁV-AG, mit der Ministerial-Verfügung entstand der notwendige Rechtsgrund für die Umgestaltung der MÁV-AG  | 130 |
| 3. | <b>Tasi, Gábor: Die Stelle und Rolle der Geschäftsdirektionen binnen der MÁV</b><br>Der Verfasser informiert über die gründlich veränderte Organisation und Funktion der Geschäftsdirektionen und detailliert gesondert die Aufgaben der Koordinationseinheiten  | 132 |
| 4. | <b>Dénes, Béla-Felföldi, Károly-Kovács, Zoltán: Wie geht's weiter nach 1. Januar 1998?</b><br>Die Verfasser empfehlen, vor der Entscheidung der Gestaltung der neuen Dienststellen der Streckenwirtschaft von Liniencharakter oder Regionalcharakter, eine breite, umfassende Diskussion, wo alle Interessenten ihre Meinungen ausführen können. Als Einleitung der Diskussion geben sie einen kurzen Überblick über die Vorgänge, dann machen sie ihren Standpunkt über die positiven und negativen Faktoren des regionalen Prinzips bekannt. | 135 |
| 5. | <b>Szöke, Ferenc: Die Erfahrungen der Aussendienststellen über die Umorganisation des Fachdienstes</b><br>Der Verfasser hält die weitere Vergrößerung der Dienststellen der Streckenwirtschaft zu überlegen. Als Begründung zählt er den Wegfall der, während der Zusammenziehungen in 1977-78 angekündigten Vorstellungen und die Verschlechterung des Niveaus des äusseren Kontakthalten auf.  | 138 |
| 6. | <b>Grabant, József: Die Eingliederung der neuen Einheiten in die Organisation der Dienststellender Streckenwirtschaft.</b><br>Ab Jahre 1993 wurden die Maschinenstation, die Einheit für schnelle Fehlerbehebungen, die Brücken-Hauptbahnmeisterei in die Organisation der Dienststelle der Streckenwirtschaft, Dombóvár eingegliedert. Der Verfasser stellt deren bisherige Funktion vor, und dadurch begründet ihre Daseinsberechtigung.   | 141 |
| 7. | <b>Bednarik, József: Brückenerhaltung bei der Geschäftsdirektion Budapest</b><br>Der Verfasser stellt die Zeiträume vor als die Brückenerhaltung die Aufgabe der Streckenerhaltung und später wieder, im Bereich der Direktion Budapest, die Aufgabe der Dienststelle der Streckenwirtschaft (Streckenerhaltung) wurde.  | 145 |
| 8. | <b>Buskó, Sándor: Der Weg vom Gebäudeerhaltung bis zur Gebäuderwirtschaftung.</b><br>Der Verfasser zeigt die Veränderungen von der "Spitze", der Dienststellen von Gebäuderhaltungen mit ihren Belegschaft von 1212 Personen, bis zum "Tiefpunkt", der jetzigen Dienststelle für Gebäude-, und Kommunalenwirtschaft mit ihrer Belegschaft von 256 Personen. Die Alternativen der Organisation mit der Vorstellungen über die Zukunft werden auch besprochen.   | 150 |
| 9. | <b>Merkly, István: Die Umorganisation der Zentralen Dienststelle des Maschinenbetriebes zum MÁV-Gleisbaumaschinen GmbH.</b><br>Laut Feststellungen der Vorlegung hat die MÁV ihren Ziel erreicht, nach dem ist eine Organisation entstanden, die nach dem Prinzip des Auftraggebers-Auftragnehmers funktioniert, gauasi-privatisiert betreibt eine Kapazität von Maschinen für Gleisbau und Gleiserhaltung und sogar Ergebnis erzeugt.   | 155 |



10. **Dr. Unyi, Béla: Der erste lückenlose Gleisabschnitt, im Lande ist 40 Jahre alt** 165  
Der Verfasser bespricht vom 9. August 1956 bis zu dem heutigen Tagen die Geschichte der einheimischen lückenlosen Gleisen.
11. **Horgos, Ferenc - Virág, József: Die Ereignisse des Umbaues der Strecke Budapest-Hegyeshalom zwischen den Jahren 1968-1988** 168  
Die Memoiren von Ferenc Horgos hat die Familie Herrn József Virág zur Verfügung gestellt, der unter dem Titel "Die Erinnerungen eines Lebenslaufes" mit den Meinungen des damaligen Streckeningenieur uns vertaut macht. Der stellt uns diese Strecke nach Hegyeshalom vor, die seitens des Schriftstellers György Moldova in seinem: Buch: "Der vom Rauch der Lokomotive angehaut...", mit ähnlicher Kritik beurteilt würde.
12. **Sárközi, Ilona: Die Bekenntnisse eines Oberbahnmeisters** 181  
Sándor Szabó ist heute 51 Jahre alt und ist in Szajol als Oberbahnmeister tätig. Neben Arbeit und Familie hat er bis den heutigen Tagen schon mehr als 16 tausend Poeme geschrieben, über Liebe, Politik und Menschenschicksalen.
13. **Zsolnai, Gyula: Mit handgetriebener Dresine von Székesfehérvár bis Basel** 183  
Der Verfasser und seine "besessenen" Freunde haben für sich den Ziel gesetzt, dass Sie zu der Sitzung der UIC, 1997 in Basel mit einer handgetrieben Dresine fahren werden.

Kurznachrichten

Titelbild: Felseneinschnitt, Tatabánya-Engpass

Rückseite: Empfangsgebäude Tatabánya-Bahnhof

## Sínek Világa Welt der Schienen

Fachzeitschrift des Fachdienstes für Strecken, Brücken und Hochbauten  
der Ungarischen Staatseisenbahnen AG

Verleger: Technische Direktion für Strecken, Brücken und Hochbauten  
der MÁV - Ag

H-1062 Budapest VI., Andrassy út 73-75

Telefon: 3220-660

Telex: (61-22)4342 MÁV VIGH

Telefax: (36-1)342-5189

Postanschrift: 1940 Budapest

Bankkonto: MÁV Központi Számviteli Hivatal

10200971-21522354-00000000

Chefredakteur: Pál József

Verantw. Redakteur: Ambrus Zoltán

Redaktionskomitee:

Árva Kálmán, Bátyi Ferenc, Beluzsár János, Boa Árpád, Csek Károly, Halmay Árpád, Dr. Horváth Ferenc,  
Dr. Kerkápoly Endre, Kincelli Antal, Kummer István, Dr. Megyeri Jenő, Merkly István, Molnár Gábor, Dr. Ritoók Pál,  
Sárkány László, Sülle Ferenc, Tasi Gábor, Tóth András, Varga Zoltán, Dr. Vaszary Pál, Vigh Imre, Vörös József,  
Dr. Zsákai Tibor

Annahme von Inseraten beim Verleger.

HU-ISSN 0139-3618



## Vélemények a MÁV átalakításáról

E számunk cikkeinek többsége a MÁV átalakításával foglalkozik. A szerzők írásaikat általában történelmi visszatekintéssel kezdik és valamilyen jövőre való utalással fejezik be. Mindezt az átalakítás témája indokolja, melyhez szükséges a múlt és amelyből következik valamilyen jövő. Ezt a rendszert követve szeretném bemutatni az átalakítás folyamatát a Sínek Világában megjelent vélemények alapján.

1989-ben négy pályafenntartási szakember leszögezte, hogy "sem a háromszintű szervezeti rendszer (pályamesteri szakasz - pft. főnökség - igazgatóság) megváltoztatását, sem az egységek számának utasításon alapuló drasztikus csökkentését nem látjuk megfelelő útnak" (Sínek Világa 1989. 4. szám).

A következő évben már ezzel szemben áll a "helyes irányt" megfogalmazó megállapítás, mely szerint "úgy látjuk, hogy csak a MÁV teljes szervezeti átalakulása mentheti meg vállalatunkat a teljes összeomlástól. Ennek lényegét abban látjuk, hogy a területi és funkcionális irányítási és gazdálkodási rendszert váltsa fel egy szakági rendszer" (Sínek Világa 1990. 2. szám).

A másik bejelentés még tovább megy, eszerint: a MÁV átszervezésének "van egy lényeges momentuma, a nyugat-európai vasutakhoz igazítani magunkat. ... létre kívánjuk hozni a MÁV infrastrukturális szervezetét; ez a svéd modell" (Sínek Világa 1990. 4. szám).

1991-ben már megfogalmazódik az is, hogy az irányítási-gazdálkodási szinteknek hogyan kell alakulnia: "jelenleg a szervezet a fenntartási területen négy, az ú. n. építési területen három lépcsős: vezérigazgatóság - igazgatóság - pályafenntartási főnökség - pályafenntartási szakasz, illetve vezérigazgatóság - építési főnökség - építészvezetőség. Gyors információval, kellő rugalmassággal rendelkező szervezetnek két, legfeljebb három irányítási-gazdálkodási szintre szabad tagozódnia" (Sínek Világa 1991. 3. szám).

1992-ben megszületett az átalakulás kezdetét jelentő első lépés "a területi gazdálkodásról fokozatosan a profitcentrumok szerinti gazdálkodási rendszerre kell áttérni. Ennek első lépéseként a MÁV 1991. január 1-jétől részlegesen bevezette a szakaszolgálati gazdálkodásirányítási rendszerét" (Sínek Világa 1992. 3. szám).

Ezután felgyorsultak az események; megszületik a vasutakról szóló törvény, az állam és a vasút kapcsolatának újraszabályozásáról szóló kormányhatározat, a pályavasút és a vállalkozó vasút elválasztásáról szóló miniszteri rendelet és végül elfogadásra került a MÁV Rt. Pályavasút 2 éves "Feladatracionálizációs és szervezetefejlesztési koncepciója, valamint a kétlépcsős irányítási rendszer bevezetése".

A jövőre vonatkozó figyelmeztetéseket lehetne sablonosnak is tekinteni, de mindenesetre mutatja azt, hogy nem lehetünk nyugodtak, nem minden a szervezet:

- még sok feladatunk lesz az elkövetkező években,
- szükség van valamennyiünk áldozatkész, kitartó, eredményes jó munkájára,
- a működés feltételeinek megteremtése, finomítása a vezetés és a végrehajtó szolgálati főnökségek feladata,
- a Kft.-nek tovább kell javítani gazdálkodását, stb. figyelmeztetnek a szerzőink.

Az átszervezési döntést nem lehet kategorikusan jónak vagy rossznak minősíteni. Azok elképzelését ugyanis, akik nem értettek egyet a háromszintű szervezeti rendszer megváltoztatásával ez a döntés túlhaladta, azok számára viszont, akik a svéd modell bevezetését tartották legmegfelelőbbnek, ez a döntés kevésnek bizonyul. Ezért is egyetérttek egyik cikkünk szerzőivel abban, hogy "a nagy horderejű átszervezési döntés megérdemli, hogy a szakma minden rétege kifejtse róla az elképzelését", mert csak így közelíthető meg a legkedvezőbb megoldás

Ambrus Zoltán





**NAGY BÉLA**  
KHVM  
a Vasúti Közlekedési  
Főosztály  
helyettes vezetője

## A pályavasút és a vállalkozó vasút elválasztása

A pályavasút és a vállalkozó vasút szétválasztásáról szóló miniszteri rendelet elkészítéséről ad ismertetőt a szerző, azzal zárva sorait, hogy a vasútról szóló törvény, az Állam és a MÁV Rt. szerződése, a pályavasút és a vállalkozó vasút elválasztásáról szóló miniszteri rendelet megszületésével megteremtődött a szükséges jogi alapja a MÁV Rt. átalakulásának.

Annak az igénye, hogy valamilyen módon különböztessük meg a vasúti infrastruktúrát és a rajta lebonyolódó vasúti üzemet, már a 80-as évek végén felmerült. Akkor elsősorban az volt az alapgondolat, hogy a vasút jogi szabályozása, finanszírozása közeledjen a közúti közlekedéshez, ahol az úthálózat működtetése teljesen elkülönült állami feladat.

1991-ben ugyanez a gondolat az Európai Uniónak a vasutakról szóló legfontosabb irányelvében is megjelent, bár más indíttatásból. Az EU minden területen versenysemlegességet hirdető politikája azt kívánta kikényszeríteni, hogy az állami kézben lévő pályahálózaton bármely vasúttársaság megjelenhessen, ezért foglalt állást az irányelv az elkülönítés mellett.

Az előzőektől független, harmadik érvként felhozható, hogy a legjobb műszaki-gazdasági döntéseket akkor lehet hozni, ha nem mosódnak össze a költségek és bevételek, hanem tudjuk, mennyibe kerül a pályahálózat és mennyibe a vasútüzem. Más megvilágításban, ha a vállalkozó vasút megrendelőként lép fel, legyen valamennyire érzékeny a pályaköltségekre.

A leírt érvek alapján az új vasúti törvény kidolgozásánál már elkülönített pályavasutat és vállalkozó vasutat vettünk alapul. Nagy vita volt arról, hogy szabad-e szervezetileg teljesen elválasztani a két vasutat (két társaságba) vagy csak a számvitel szintjén történjen meg a különválasztás. A törvény elvileg mindkét megoldást lehetővé teszi, de tisztában voltunk azzal, hogy a totális szétválasztás (a két vasúttársaság svéd modellje) egyelőre nem kívánatos, és Svédországon kívül Európában nem jelent meg.

A vasúti törvény felhatalmazása alapján indult meg a munka a szétválasztásról szóló miniszteri rendelet elkészítésére.

Sok gondot fordítottunk a fogalmak lehetőség szerinti legtisztább használatára. Néhány fogalmat (működtetés, vasúti pálya és tartozékai, stb.) már a vasúti törvény rögzített, de újabbakat is be kellett vezetnünk. Komoly nehézséget jelentett, hogy a törvény szerint a rendeletet nemcsak a MÁV-ra, hanem a közforgalmú vasutakra is el kellett készíteni, ugyanakkor a BKV és más városi vasutak egészen más szervezetben, más körülmények között dolgoznak.

A szövegezés során igen sok szakmai vita keletkezett. Érdekes volt megfigyelni, hogy a tárcaközi egyeztetések során előzetes figyelmeztetés ellenére milyen kevesen vették tudomásul, hogy a rendelet valamennyi közforgalmú vasútra (villamosra, metróra is!) vonatkozik. A legtöbb tárcavéleményben többször visszaköszönt a MÁV Rt. a legkülönbözőbb formában.

Eleinte nehéz volt pénzügyi szakemberekkel elhittetni, hogy a kizárólagos állami tulajdon és a pályavasúti eszközök köre nem azonos, illetve hogy nem elég a vasúti törvény szerinti közforgalmú pályahálózat eszközeit finanszíroznia az államnak, hanem pályavasúti finanszírozási körbe tartoznak azok az eszközök is, amelyekkel a karbantartást, felújítást, stb. végezzük. A szerszámokat, pályagazdálkodási épületeket, gépeket nem szabad kizárólagos állami tulajdonba venni, azokat szintén finanszíroznia kell a pályavasút eszközeként. Talán ez a "működtető vagyon" váltotta ki a legtöbb vitát, holott utólag már igen logikusnak tűnik a fogalom bevezetése.

Vita volt arról, hogy hova tartozzon a forgalmi végrehajtó szolgálat. Tekintettel arra, hogy az EU irányelvekben erre vonatkozó előírást nem találtunk, és a forgalmi szolgálatnak a pályához való csatolása a rendelet széleskörű tárcagegyeztetése után merült fel,



a gondolatot el kellett vetni. Megjegyzem, hogy a forgalmi szolgálat pályához csatolásának hátrányai mellett is lett volna logikus alapja: a részrehajlás nélküli forgalomirányítás. Ezt azonban más eszközökkel ugyanúgy meg lehet teremteni. A most előkészítés alatt álló miniszteri rendelet fogja ezt kezelni, várhatóan úgy, hogy egy semleges szervezet hozzon majd döntést a menetrendek összehangolásában. (Szintén ez a rendelet fogja tartalmazni a pályahasználati díj számítását.)

Több százezer vasúti eszköz hovatartozását egy rendelet képtelen úgy rögzíteni, hogy adott esetben kételyek ne merüljenek fel. A rendelet megpróbál olyan elveket megfogalmazni, amelyekkel a kétes esetekben eldönthető egy vagyontárgy sorsa. Szerencsére az eszközök döntő többsége könnyen besorolható, így a teljes vagyonhoz képest elenyésző lehet a vitatható besorolás.

Nem könnyű a hierarchia csúcán helyezkedő tevékenységek költségeinek szétosztása. A funkcionális irányítást végző szervezeti egységek megkettőzése nem kívánatos, tehát meg kell becsülni azt, hogy például a humánpolitika, pénzügy, stb. tevékenységeket felső szinten végzők (beleértve még a vezérigazgatót is) munkaidejüknek hány százalékában végeznek pályavasutat vagy vállalkozó vasutat szolgáló tevékenységet.

Figyelmet érdemel a rendeletnek az a kitétele, hogy a balesetek és rendkívüli események vizsgálatát mindig a vasúti társaság végzi. A semlegesség azt kívánja, hogy a vizsgálatokat a pályavasút és a vállalkozó vasút szakértőinek bevonásával végezzék, de a szervezet egyik oldalhoz se tartozzon. Nem zárható ki az sem, hogy a nagyobb balesetek vizsgálatát a későbbiekben célszerű a MÁV Rt-től teljesen független szervre bízni, bár ez ellen szintén számos ellenérv hozható fel.

A mindkét vasút által használt eszközök, többnyire épületek a pályavasúthoz tartoznak ugyan, de a költségek megosztása itt is érvényesül.

A Pénzügyminisztériummal folytatott viták egyik fő témája volt a két vasút közötti pénzügyi elszámolás kérdése. Végül az került a rendeletbe, hogy az egymásnak nyújtott szolgáltatások díjainak a másik fél által történő elismerése nem jelent konkrét pénzmozgást, de az elkülönített adatoknak alkalmasaknak kell lenniük mind a követelés, mind a kötelezettség (ezáltal költség, illetve bevétel) megállapítására. A miniszteri rendelet utal az önköltség számítási szabályzatra, melyet a MÁV Rt. esetében külön el kellett készíteni a Pénzügyminisztérium egyetértésével.

A pályavasút és a vállalkozó vasút szétválasztásáról szóló rendelet elkészítése úttörő munka volt, hiszen az európai vasutaknál is csak most formálódnak a szabályok. Valószínű, hogy a gyakorlat rávilágít néhány olyan pontra, ahol majd változtatás szükséges. (Kimaradt például a pályavasúti eszközök felsorolásából a zajvédő fal.) A rendelet márciusi életbelépése óta már felmerültek olyan kérdések, amelyekben állást kell foglalni minisztériumi szinten, illetve majd a pályahasználatról szóló miniszteri rendeletben kell azokról döntéseket hozni.

A vasútról szóló törvény, az állam és a MÁV Rt. szerződése, a pályavasút és a vállalkozó vasút elválasztásáról szóló miniszteri rendelet megszületésével megteremtődött a szükséges jogi alapja a MÁV Rt. átalakulásának. A jogalkotás területén már nincs szünetelni valóknak az európai vasutakkal szemben. Ezzel azonban csak az elvi alapokat raktuk le, a pályas és járműállomány műszaki felzárkóztatása és fejlesztése terén még sok feladatunk lesz az elkövetkező években.

---

## RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK

---

A vágányfekvési hibát nagyrészt a rossz alépitmény okozza. Ennek gyenge volta és rossz víztelenítése fekszinthibákat hoz létre. Elkerülésére már egy ideje megfelelő anyagból védőréteget építenek be az ágyazat alá, amely egyben a fagy elleni védelmet is szolgálja. Fontosabbak azonban a védőréteg teherelosztó és elválasztó szerepei. Elvben ezt a réteget a vágány felbontásával lehetne beépíteni, de az elmúlt évtizedek kialakították a gépesített beépítés módszereit (előbb rostológéppel, majd külön erre a célra épített gépekkel). Ezeket is továbbfejlesztették (Plasser Theurer). Ma legkorszerűbbek a PM200 és AHM800R jelű beépítő- és kitermelőgépek és az SVV100 jelű elosztó- és tömörítőgépek. Az erre a gépparkra épített technológia kevesebb vágányzári időt és költséget igényel.

(*Schienen Welt 1995.10. sz.*)

Svájci építész nyerte a Bécs Déli pu. építésére kiírt tervpályázatot. A modulrendszerűen felépített építési terv fontos része Bécs belső területi fejlesztésének. Új alapokra helyezi Bécs távolsági közlekedését, s mint "átmenő pályaudvar" gyorsabbá teszi a nemzetközi vonatok áthaladását s új közlekedési csomópontot hoz létre.

(*Verkehr/Neue Bahn 1995.39. sz.*)

Egy spanyol-marokkói közlekedéstervezői csoport a spanyol-marokkói alagút megvalósítási tervén dolgozik. Az "Afroalagút" rövidebb lenne a Csatorna-alagútnál. A forgalmat itt is a vasút bonyolítaná le kétsőves + kiszolgálócsőves alagúton. A megvalósításhoz még politikai döntés és a finanszírozás tisztázása szükséges.

(*Verkehr/Neue Bahn 1995.39. sz.*)





**TASI GÁBOR**  
mérnök főtanácsos  
üzletigazgató-helyettes  
Debrecen

## Az üzletigazgatóságok helye és szerepe az átalakuló MÁV-on belül

### / Kapcsolatok a pályavasúttal /

A szerző az üzletigazgatóságok jelenlegihez képest erősen megváltozó szervezetéről és működéséről ad ismertetést, külön részletezve a koordinációs egységek feladatait.

Az 1990-es évek során piacgazdasági környezetbe került a Magyar Államvasutak. A bekövetkezett változások mind a tulajdonos államot, mind a vasút vezetését a korábbi gazdálkodási, működési és szervezeti struktúra gyökeres megváltoztatására készíteték.

1995-ben létrejöttek a megújulás külső feltételei, és elkezdődhetett a MÁV Rt. belső szerkezet-átalakítása, a folyamatok racionalizálása, a gazdálkodás átalakítása a stabilizációs és megújulási program szellemében.

Ennek a folyamatnak jelentős állomásaként 1995. júniusára elkészült és jóváhagyták a piacorientált vasút működési modelljét, meghatározva 1998-ban eléréndő célállapotot, továbbá elkezdődött annak fokozatos megvalósítása.

A korábban vezérgazgatóság, igazgatóság, szolgálati főnökség által alkotott háromszintű irányítás helyett a profiltisztítás jegyében, egyrészt új szervezeti egységek jönnek létre, illetve a korábban meglévő egységek megszűnnek, beolvadnak vagy új társasággá alakulnak, másrészt megtörténik az egységek MÁV-on belüli újrapozicionálása.

Ennek a folyamatnak fő jellemzői:

A vezérgazgatóság a központi szabályozó funkciók ellátása mellett stratégiai vezetést végez, az operatív irányítás, az egy szakmát érintő belső szabályozás nem feladata.

A területi üzletigazgatóságok gazdálkodási dominanciája megszűnik, tevékenységük, szerkezetük jelentősen átalakul. "Státusza" is változik, mivel a vezérgazgatóság részévé, annak területi képviselővé válik.

A szakmai irányító főosztályok a középírányító osztályokkal, valamint a végrehajtó szolgálati főnökségekkel egy szakigazgatóságba integrálódnak, és a

továbbiakban a MÁV-on belüli vállalkozásként (profitcenter) működnek:

- üzletági jellegű szakigazgatóságok (személyszállítás, áru fuvarozás, ingatlangazdálkodás);
- vasúti szolgáltatást előállító szakigazgatóságok (pályavasúti, PHM. és TEB, forgalom, gépészet, üzemirányítás);
- háttérszolgáltató szakigazgatóságok (főkönyvelőség, informatika, oktatás, beruházás, védelem, anyaggazdálkodás, jóléti szolgáltatás, elszámolás).

A szakigazgatósági szervezetek kialakítása beindult, egyes területeken - így az infrastruktúrában - már a kétféle irányítási rendszerben működnek.

Talán éppen a pályavasút átalakulási folyamata kényszerítette ki a területi üzletigazgatóságok jövőbeni működési struktúrájának, a MÁV-on belüli feladatainak, kapcsolatrendszerének a tervezettnél is gyorsabb ütemű meghatározását.

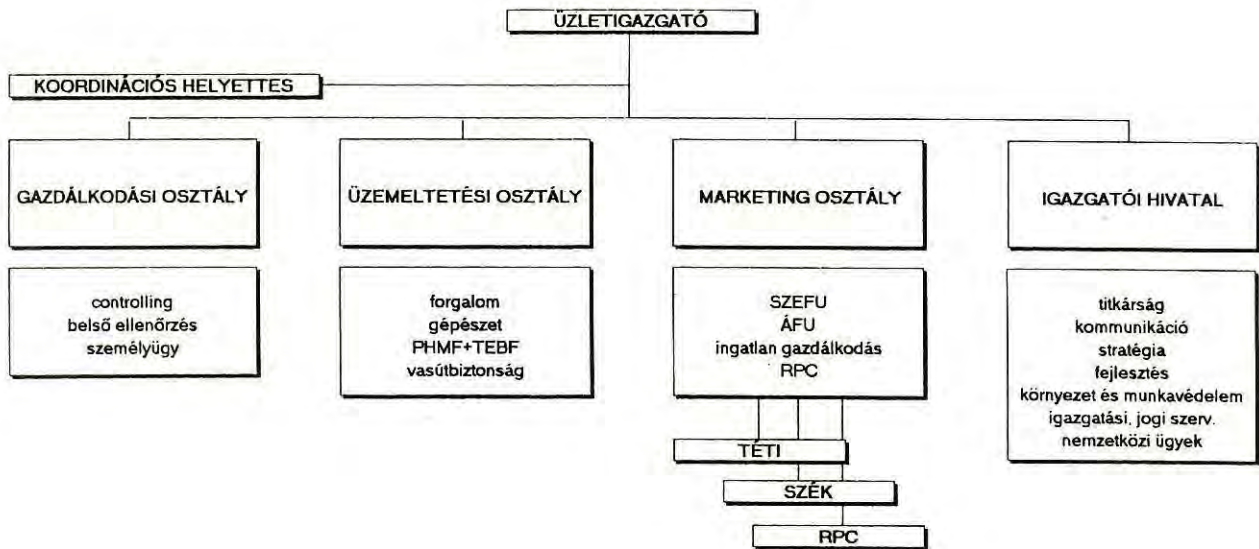
Az üzletigazgatóságok a jelenlegihez képest erősen redukált szervezettel és létszámmal

- saját szervezetük vonatkozásában költségközpontként működnek,
- az RPC-k vonatkozásában gazdálkodás-irányítási feladatot látnak el,
- az Rt. vezetése által meghatározott piaci szegmenseknél képviselői, üzletszerző és ügyfélszolgálati tevékenységet végeznek,
- a területükön működő üzletágak és a vasúti szolgáltatást előállító szakigazgatóságok tevékenységét koordinálják,
- az adott régióban valamennyi PC fölött átfogó ellenőrzési feladatot látnak el.

Így a jelzett tevékenységekhez igazodóan szervezete:



## Az üzletigazgatóság szervezeti és működési struktúrája az 1998-as célállapotban



1. ábra

- igazgatói hivatal
- koordináció
- marketing
- controlling területekre tagolódik. /1. ábra /

Természetesen feladata más lesz a célállapotban, amikor is a területén lévő PC-k sokaságával kell együtt dolgozni, s más 1996-ban, amikor még a régi értelemben vett Igazgatóság is működik, de megjelentek a szakigazgatóságok is.

A pályavasút és a területi igazgatóság kapcsolata így a koordinációs egységen keresztül valósul meg.

Területenként eltérő módon és létszámmal, de már megjelentek a koordinációs egységek "alapítói". Az elmúlt hetek az átmeneti állapotbeli útkeresés jegyében zajlottak és zajlanak napjainkban is.

Ez a cikk is azért született, hogy felkérje a pályavasút vezetőit, munkatársait a segítő együttgondolkodásra a jövőbeni lehetséges és szükséges kapcsolódási pontok megtalálása érdekében.

A koordináció alapvető feladata nem lehet más, mint a vállalkozó vasút területi - a helyi személy- és áruszállítási igényeken alapuló - infrastrukturális igényeinek és elvárásainak megjelenítése a pályavasút felé.

Az átmeneti időszakban a pályavasút és vállalkozó vasút közötti területi kapcsolatban a koordinációs egységek az üzletigazgatóság oldalán lényegében a szakigazgatóságok regionális irodáinak "tükörképei" a közvetlen koordinációs feladatok vonatkozásában. Eb-

ből az is következik, hogy nem vasútbiztonsági ellenőrzéseket kell végeznie, nem a gazdálkodási munka értékelése a közös kapcsolódási pont, hanem azok eredménye: a pálya, épület üzemet szolgáló működésének biztosítása.

Ezen belül is kiemelek néhány sarokpontot:

- A vonalakat jellemző, az üzemet közvetlenül befolyásoló közlekedési-műszaki paraméterek alakulásának figyelemmel kísérése.
- Az előzővel összefüggésben a pályalétesítmények állapotáról, beruházási, felújítási és karbantartási pozíciójáról, a folyó és tervezett munkákról naprakész tájékozódás.
- A pályavasút hálózatfejlesztési terveihez az üzem oldaláról az igények és fontossági sorrend meghatározása.
- Az iparvágányok felügyeleti, hibaelhárítási folyamatának, a biztosított karbantartási keret felhasználásának vizsgálata, közreműködés hatósági ügyekben, a nem MÁV kezelésű iparvágányok műszaki felügyeletének ellenőrzése.
- Az üzemracionalizálással összefüggésben a visszafejlesztésekben, a felszabaduló ingatlanok és területek hasznosításában való közreműködés.
- Az igazgatóság műszaki képviselője a különböző szervezetek felé.

A kereskedő vasút által használt építmények vonatkozásában az épületek üzemeltetésével kapcsolatos feladatok ellátása:



- = az épületek üzemeltetésének felügyelete
- = az üzemeltetői karbantartás intézménye működésének koordinációja
- = az épületek téli forgalmú felkészülésének ellenőrzése
- = az üzemeltetést gátló vagy zavaró körülmények megszüntetésével kapcsolatos koordináció
- = a jelenlét-nélküli épületek üzemeltetési feltételeinek meghatározása.

A szolgálati helyek magasépítményi rendezésével kapcsolatos feladatok (fejlesztés, visszafejlesztés, hasznosítás) ellátása.

– Közreműködés a kezelői hozzájárulások kiadásában, a hasznosítási eljárásokban.

A közeljövőben megalakuló *regionális profitcentereknek* az állomásfőnökségek összevont rendszerében kell biztosítani egy-egy régió számára a MÁV közlekedési szolgáltatásait.

Feladatuk a gazdasági önállóság maximális kihasználásával, a működési költségek racionalizálásával, a bevételek növelésével a RPC eredményességének javítása, a régió vasúti szolgáltatásai létjogosultságának, szükségességének bizonyítása.

Ahhoz, hogy ennek az elvárásnak megfeleljenek, olyan infrastruktúrára van szükség, amely kiszámítható, tervezhető. A nyújtott szolgáltatás minősége és fejlesztési elképzelései között megjelenik az adott régió bevételekkel is alátámasztott igénye.

Ebben a munkában - hiszen az RPC-k a területi üzletigazgatóság szervezeti egységeként működnek - a koordinációs egységeknek komoly szerepet kell vállalni, *szintetizálni kell* az egy és oszthatatlan kincstári vagyont kezelő infrastrukturális szervezet stratégiai elképzeléseit, felügyeleti, hibaelhárítási, karbantartási feladatait a területek szolgáltatás-centrikus elképzeléseivel.

Ez azért is nehéz feladat, mert napjainkban, amikor az RPC-k alakulnak, a mellékvonalak műszaki-paraméterei és várható fejlesztési lehetőségei a még reális igényektől is nagyon távol vannak.

Az első lépéseket megtettük, amiből messzemenő következtetéseket levonni nem lehet.

Szeretnénk remélni, hogy a "sínék világában" helye van az üzletigazgatóságok koordinációs egységeiben dolgozó pályás szakembereknek is, résztvehetünk továbbra is azokon a szakmai találkozókön, ahol a szakszolgálat terveinek, eredményeinek ismertetése történik, s időnként megbeszélhetjük közös feladatainkat.

## RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK

A Finn Államvasutak (VR) hálózata 5864 km, ennek 28%-a villamosított. A nyomtáv 1524 mm és főleg Oroszország felé orientálódik. A vasút a személyszállításból 6, az áru fuvarozásból 22,2%-kal részesedik. A személyszállítási szolgáltatások fejlesztésének irányai: nagy sebesség, ütemes Intercity vonatok, gyors-, elővárosi és helyi vonalak. A áru fuvarozási fejlesztések: a vonatok terhelésének és a vonalak kapacitásának a növelése.

(*Vie rail 1995. 7-8. sz.*)

A DB AG az utóbbi években áttért az üzemműködési elvére. Ennek lényege, hogy a több, szétszórt üzemirányítási központot minél kevesebb helyre összpontosítsa. Ennek a hálózat kiépítése után az az előnye, hogy növekszik az üzemág kapacitása, termelékenység és a minőség is. Az üzemi feladatok magasabb áttekinthetősége segít az optimális operatív döntések meghozatalában, egyben egy helyre vonja az üzemirányítási feladatokat is. Az első ilyen komplex üzemműködési központot Magdeburgban hozták létre. A kész rendszer számos eleme önműködően dolgozik, és megkönnyíti az emberi munkát, döntést és végrehajtást.

(*Signal Draht 1995. 12. sz.*)

A lehetetlennek tűnő folyamat elkezdődött: a régóta elfelejtett regionális személyvonati közlekedés feléledt az USA-ban. Mint ismeretes a regionális személyvonati közlekedés Európához hasonlóan az 1950-es, 1960-as években összeomlott az USA-ban is. A megmaradt ingavonati közlekedést mozdonyvontatású vonatokkal bonyolítják le. Az olcsóbb dízel-motorvonatok közlekedésének lehetősége az új regionális járatoknál, a kevésbé sűrűn lakott területeken egyre vonzóbbnak látszik. Ez nemcsak a tömegközlekedés biztosításáért felelős állami szervek számára vonzóbb, hanem a dízel-motorvonat gyártó cégek számára is fellendülést ígér.

(*Pass. rail manag. 1995, 1996. 6. sz.*)

A kötött pályás, mágneses lebegtetésű, lineáris meghajtású rendszereknek megvan a lehetőségük, hogy gazdaságos, hatékony közlekedési eszközzé váljanak. A 450 km/h sebességhatárig folytatott kísérletek és a jövőbeli felhasználási területek elemzésének eredményei azt mutatják, hogy ez a nagysebességű rendszer környezetbarát, nagy biztonságú, jó manőverezési képességű és kiállja az összehasonlítást e téren más rendszerekkel.

(*WCRR '94*)





**DÉNES BÉLA**  
mérnök főtanácsos  
a Békéscsabai PGF  
vezetője



**FELFÖLDI KÁROLY**  
mérnök tanácsos  
a Kecskeméti PGF  
vezetője



**KOVÁCS ZOLTÁN**  
mérnök tanácsos  
a Hódmezővásárhelyi  
PGF vezetője

## Hogyan tovább 1998. január 1. után?

A szerzők a vonalas vagy területi jellegű pályafenntartási (pályagazdálkodási) főnökségek kialakítására vonatkozó döntés előtt a szakma minden rétegét megszólaltató vitát javasolnak. Vitaindítóként rövid történeti áttekintést adnak, majd ismertetik álláspontjukat a területi elv pozitív és negatív tényezőiről.

1978. október 3-4-én Kecskeméten az I. Pályagazdálkodási Szakszeminárium megnyitóján Dr. Telek János, KPM, Vasúti Főosztály 6. Szakosztály akkori vezetőjének "A MÁV pályagazdálkodás alapelvei" címmel tartott vitaindító előadásában hangzott el:

"Előjárójában azzal kell kezdenem, hogy a pályagazdálkodásnak lényegében a feladata a pályahálózat állagának olyan kezelése, gondozása, felügyelete és fejlesztése, amely az állag adott időpontbeli állapotát, a felmerülő és a pályaszerkezet élettartamán belül várható igényeket és a műszaki, gazdasági, társadalmi lehetőségeket egybevéve a nélkülözhetetlen biztonság és az igények maximális kielégítése közötti optimumot keresi. Igen lényeges kérdés ez napjainkban, és gondolom, hogy az igen tisztelt szakszeminárium valamennyi résztvevője előtt tisztázott a pályagazdálkodás alapvető feladatainak jelentősége.

Előadásomban elsősorban azt kell felvetnem, hogy a Magyar Államvasutak pályahálózatának állapota a nélkülözhetetlen biztonságra, mint gazdasági minimumra csökkent, esetenként egyes vonalszakaszokon vagy egyes időszakokban még ez alá is."

Az elmúlt 18 év alatt a pályák műszaki paraméterei még tovább romlottak, az üzemet fenntartani csak évről-évre feszítettebb gazdálkodással lehetett.

A MÁV társasággá alakulása, az utóbbi évek igény alatti karbantartási lehetősége a pályafenntartási szervezet racionalizálását is maga után vonta.

A pályafenntartási főnökségekből - elsődleges feladatukból következően - pályagazdálkodási főnökségek lettek.

A pályagazdálkodási főnökségek másik fő feladata a pályafelügyeleti szolgálat ellátása. A D.5. sz. Utasítás szerint a pályafelügyeleti szolgálat legfontosabb feladata a vasúti pályák felügyelete, üzembiztos működtetése. A forgalombiztonságot folyamatosan, minden körülmények között biztosítani kell. Ennek alapja a pálya rendszeres és szakszerű ellenőrzése. A jó pályafelügyeleti munka több szinten való elosztása, az egyes szintek önálló felelőssége biztosítja a pályahibából eredő balesetek megelőzését. A pályafelügyeleti munka alapja a balesetek megelőzésének és a tervszerű munkáltatásnak.

Kik végzik a pályafelügyeletet?

- vonalgonozó
- pályamester
- szakaszmérnök
- főmérnök
- pályagazdálkodási főnök.

Miután mindkét tevékenység elsődlegesen a főnökségeken nyert teret, ismét felvetődött a kérdés mennyi és milyen jellegű főnökségekre van szükség.

A vita - vonalas vagy területi jellegű pályafenntartási (pályagazdálkodási) főnökségek legyenek - egyáltalán nem újkeletű. Már 1975-ben, a főpályamesteri szakaszok kialakításakor is szóba került több megoldás. Talán nem túlzás azt állítani, hogy azóta egyfolytában napirenden van a szakszolgálat átszervezése.

A mostani szervezeti korszerűsítés kapcsán felmerült a gondolata az egy-egy törzshálózati fővonalat jelentő,



úgynevezett "vonalas" pályagazdálkodási főnökségek kialakításának, 1998 január 1-jétől.

Úgy gondoljuk, az átszervezés olyan nagy változást jelent a szakszolgálat életében, hogy a végleges döntés előtt érdemes azt vitára bocsátani. Cikkünket vitaindító-nak, gondolatébresztőnek szántuk. Remélhetőleg sokan fognak rá reagálni, pro és kontra kifejtik elképzeléseiket, ezzel is segítve a döntéshozókat a végleges szervezet kialakításában.

Mielőtt a különböző lehetőségekről beszélünk, érde- mes egy rövid, történeti áttekintést tenni.

Az első világháborúig kialakult az ország teljes vasúti vonalhálózata. Az 1913-ban készült térkép jól mutatja, hogy akkor már csak néhány helyi érdekű vonal építését tervezték.

A vonalhálózat gerincét a Budapestet az ország nagy- városaival összekötő sugaras- és a nagyvárosokat egy- mással összekötő fővonalak képezték. Az erre épülő, az egyéb településeket egymással, illetve a nagyvárosokkal összekötő mellékvonalak hálózata logikus, jól áttekin- tethető képet mutat. A trianoni békeszerződés következté- ben lényegesen megváltozott a helyzet. Az ország nagy- városainak jelentős része - így Pozsony, Kassa, Kolozsvár, Nagyvárad, Temesvár, Arad, Brassó, Újvidék, Eszék - a határon kívülre kerültek. A vasúthálózat megcsönkítése elsősorban az alföldi, határmenti telepü- léseket érintette tragikusan, mivel megfosztotta őket a nagyvárostól, amelynek vonzáskörzetébe tartoztak és amelynek ellátására gazdaságuk épült. Ekkor kezdődött ezeknek a településeknek, illetve területeknek máig tartó visszafejlődése, elsovadása.

A Dunántúl vonalhálózata jelentősen különbözik az Alföldétől. A Dunántúlon - követve a terep adottságait - elsősorban fővonalak vannak, míg az Alföldön, ezen belül is különösen a Tiszántúlon néhány fővonalon kívül csak jelentéktelen mellékvonalakat, az új országhatár miatt csonkán maradt szárnyvonalakat találunk.

Ezeknek a vonalaknak a nagyobb része alig, vagy egyáltalán nem tehető gazdaságossá annak ellenére, hogy hatalmas területeket tesznek elérhetővé, melyeknek megfelelő úthálózata sincs. Talán nem túlzás azt állítani, hogy csak azért tudtak napjainkig fennmaradni, mert a közelebb-távolabb fekvő fővonalak átépítésekor vissza- nyert anyagot ide építettük be.

Ugyanakkor mégis ezek a területek biztosították a fővonalak fenntartásához szükséges létszámot, és ezek a mellékvonalak tették lehetővé a rendelkezésre álló lét- szám gazdaságos, minél kisebb szállítással járó foglal- koztatását és a tervszerű anyagfelhasználást, azaz a GAZDÁLKODÁSt. Ma ezek a vonalak végveszélyben vannak. Senki sem beszél ugyan a felszámolásukról, de ha a következő években sem biztosítjuk a karbantartás- hoz szükséges minimális lehetőségeket, akkor ez tör- vényszerűen ezeknek a vonalaknak a megszüntetéséhez vezet. A bevezetésre kerülő sebesség- és tengelyterhelés korlátozások következtében ugyanis a vonalak ellehetet- lenülnek, tulajdonképpen önmagukat számolják fel. Így azután senki se mondhatja majd, hogy az állam meg-

szüntette a mellékvonalakat, hiszen azt maga a MÁV hajta végre!

### Ugye nem ez a cél...???

Tekintsük át röviden a pályafenntartási szakszolgálat 1945 óta végrehajtott főbb szervezési intézkedéseit!

Elsőként 1948-49-ben összevonták a kis területű Osztálymérnökségeket. 1952. szeptember 13-án az Osztály- mérnökségek nevét Pályafenntartási Főnökségre változ- tatták.

Az 50-es évek közepén, 1955-ben alakultak meg az Építési Főnökségek, melyeket az egyes Igazgatóságok II. Osztálya alá rendeltek. 1960-ban kezdődött meg a Veszprémi Pft. Főnökségen a kis pályamesteri szakaszok összevonása és a GMPSZ-ek kialakítása. 1962-ben már 1 Mozgó Pft. Főnökség, 10 Gépesített Mozgó Pályame- steri Szakasz (GMPSZ), és 40 Gépesített Pályamesteri Egység (GPE) volt az országban. 1966-ban alakult meg az első Közúti Mozgó Egység Kecskeméten.

1975-ben jelentős átszervezés kezdődött. Ekkor indult meg a "tisza profilú" Pft. Főnökségek és ezzel együtt az Épület- és Hídfenntartó Főnökségek kialakítása elsőként a Szegedi és a Pécsi Igazgatóság területén. Az új szer- vezeteti forma Pft. Főnökségek megszűnését is jelentette.

1977-re mindenütt megalakultak a főpályamesteri sza- kaszok.

1980-ban jelentős igazgatósági határmódosítások vol- tak.

1980-ban az Építési Főnökségek közvetlen vezér- igazgatósági irányítás alá kerültek.

1993. január 1-től jelentősen felgyorsultak az esemé- nyek. Ekkor alakultak meg az Üzletigazgatóságok és a bizonyos mértékig alájuk rendelt Üzletvezetőségek, me- lyek 1994. június 30-ig működtek. Ekkor az Üzletveze- tőségek is önálló Üzletigazgatósággá váltak.

Napjainkra az Építési Főnökségek, az Építési Gépte- lep Főnökség, a Jászkiséri Építőgépjavitó Üzem, a Fel- építményi Vasanyagjavító Üzem, a Hídépítési Főnökség, a Szak- és Szerelőipari Főnökség, az Épület- és Hídfenn- tartó Főnökségek és a Gyöngyösi Kitérőgyár részben megszűntek vagy Kft-vé alakultak. Összevonás követ- keztében néhány Pft. Főnökség is megszűnt. Így ma az 1973. évi 36-tal szemben csak 22 Pft. Főnökség van.

Közben megalakultak az ÉKF-ek és a Pályagazdálko- dási Központ.

Az igazgatóságok II. Osztályait különböző néven, formában és hatáskörben többször is átszervezték. Volt Műszaki Osztály, Építési és Pályafenntartási, valamint Pálya, Híd és Magasépítményi Osztály is.

És a legutolsó szervezési intézkedés: 1996. január 1-jén megalakult a PHM. Szakigazgatóság, melyet az üzletigazgatóságokban a PHMO-k megmaradt részéből alakult Regionális és Felügyeleti Irodák képviselnek, és végül, de nem utolsó sorban a volt Pft. Főnökségek önállóan gazdálkodó Pályagazdálkodási Főnökségekké alakultak.



Miért elemeztük az előzőekben leírtakat? Mert ezzel a szakszolgálatunk szervezet korszerűsítése még nem fejeződött be.

A MÁV Rt. Pályavasút 2 éves Feladatracionalizálási és Szervezetfejlesztési Konceptiója, valamint a kétlépcsős irányítási rendszer bevezetése alapján felül kell vizsgálni a jelenlegi 22 Pályagazdálkodási Főnökség szám szerinti szükségességét.

Melyek legyenek az új főnökségi székhelyek kijelölésének szempontjai?

Két irányelv kézenfekvő:

- területi elv érvényesüljön
- egy fővonal - egy főnökség

A területi elv esetén az alábbi pozitív érvek hozhatók fel:

- A közel vonalhálózati súlypontban fekvő főnökségről a pályafelügyelet jól ellátható.
- Bármilyen utazási nem esetén kevesebb utazási idő merül fel, ez megtakarítást jelent.
- A területen lévő vonalak legutolsó állomása is könnyen elérhető, egy nap alatt bejárható.
- A főnökség központjában dolgozók - mivel több időt tölthetnek a vonalukon - nagyobb helyismerettel rendelkeznek.
- Nagyobb volumenű munkáknál a munkáscsapatok könnyebben összevonhatók.
- Megoldott a lépcsőzetes anyaggazdálkodás, a fővonalból kikerült használt anyagot kevesebb hosszirányú szállítással lehet felhasználási helyére juttatni.
- A pályamesteri szakaszokon dolgozók főnökségre való /akár hivatalos, akár magán/ beutazása egyszerűbb, gyorsabb.
- A hatósági, önkormányzati szervekkel a kapcsolattartás jobb. /Több hatáskört kap a főnökség az engedélyezések terén./

Melyek azok a tényezők, melyek a területi elv kialakítása esetén negatívumok?

- Egy hosszabb fővonalon nem érvényesül az egységes szemlélet, koncepció. A nagyobb volumenű munkák nincsenek egy kézben. (Fentiek központi - szakigazgatósági - koordinálás esetén kiküszöbölhetők.)

A területi elv mellett szól az is, hogy a RÉGIÓK szerepe egyre nagyobb lesz. Igazán hatékonyan csak több megye összefogása szolgálja a régió fejlődését. (Pl. Dél-Alföld, Borsod stb.) A fejlesztési tevékenység vonatkozik az iparra, mezőgazdaságra, a régió településeinek infrastruktúrájára, és nem utolsó-sorban közlekedési hálozatára.

Az előzőekből látszik, hogy a területi elven alapuló főnökségi rendszert jobban ismerjük. A szervezet átalakításánál azt célszerű vizsgálni, hogy egy másik rendszerű pályafenntartási szervezet megszünteti-e a hátrányokat úgy, hogy az előnyök megmaradjanak.

Kérdés továbbá az, hogy hasonló pénzügyi lehetőségek mellett a szervezet átalakításával javítható-e a műszaki állapot, vagy hasonló műszaki állapot mellett költségmegtakarítás elérhető-e?

A feltett kérdésekre adott pozitív válasz után kell a szervezet átalakításáról dönteni.

Az utóbbi 50 év alatt végrehajtott szervezési intézkedések egy része helyesnek bizonyult, másik része nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket. A pályafenntartás 150 év alatt kialakult szervezetét nem könnyű úgy átalakítani, hogy feladatainak a jelenleginél magasabb színvonalon tudjon eleget tenni, de továbbra is jól illeszkedjen a MÁV egészébe.

A nagy horderejű döntés megérdemli, hogy a szakma minden rétege - a management és valamennyi pályagazdálkodási főnökség is - kifejtse róla az elképzelését!

*Hogyan tovább 1998. január 1. után???*

---

## RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK

---

A nagysebességű új vonalak építésénél, de a fenntartásnál is igen fontos a megfelelő földműkorona kiépítése. A 160 km/h-nál nagyobb sebességű vonalakon ezen túl védőréteget is be kell építeni. A legolcsóbb és legteljesítőképebb technológia az ágyazat felszedése az RM 800 géppel, amit egy újabb munkafolyamatban arra is fel lehet használni, hogy a terv szerinti fölös földanyagot is kitermelje, az új koronát különleges egységeivel jól tömörítse. A felszedett zúzottkő kellő átrendezés után alsó ágyazatként is felhasználható. A védőréteget és az ágyazati anyagot az SVV 100 jelű géppel lehet kellő szélességben beépíteni, a védőréteget és az ágyazat szélét tömöríteni.

(Eisenb. techn Rundsch. 1995. 12. sz.)

Svájc nem hagyja magára erőltetni a közútcentrikus közlekedést, azt el kívánja osztani a vasúti, a vízi és a légi közlekedés között. Nem építenek több tranzit autópályát, 2005-ig valamennyi teherautót vonaton fogják az Alpokon átszállítani. Nagy vasútépítésbe kezdtek, melynek finanszírozási terheit azonban nem akarják a jövő generációra hátrahagyni, de ellene vannak az idegen finanszírozásnak is. A pénzt nagyrészt különböző akciókkal teremtik elő. A tervet átdolgozták, hosszabb építési idővel számolnak, de közben korszerűsítik a járműparkot is. Problémát okoz a zajvédelem, s többletkiadást jelent a TGV csatlakozás francia szakaszának költség-hozzájárulása.

(Verk. Umwelt 1995. 9-10. sz.)





**SZÓKE FERENC**  
 mérnök főintéző  
 a Székesfehérvári PGF  
 vezetője

## A szakszolgálat átszervezésének külszolgálati tapasztalatai

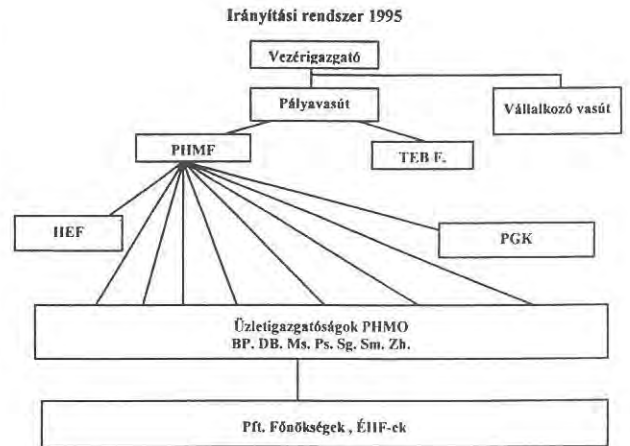
A szerző megfontolandónak tartja a pályagazdálkodási főnökségek nagyságának további növelését. Indoklásul többek között az 1977-78. évi összevonások során meghírdetett elképzelések elmaradását, a külső kapcsolattartás színvonalának romlását hozza fel.

Minden apparátus, vállalat, szervezet működtetéséhez, működéséhez valamilyen rendszert szükséges létrehozni. Akik ezen rendszerek megalkotói, igyekeznek azt a legjobban kidolgozni, megvalósítani.

Mindent egy adott társadalmi, gazdasági közegben teszik, mely az idő múlásával változik. A változások mértékétől függően előbb-utóbb az apparátusok, vállalatok, szervezetek kénytelenek az először kidolgozott működési rendszerüket kisebb vagy nagyobb mértékben módosítani.

Ilyen megvilágításból az átszervezéseket társadalmi-gazdasági környezetünk természetes, szükség-szerű eljárójának kell tekintenünk.

Az átszervezések eredményességét igazából történelmi távlatból lehet megítélni. Csak akkor lehet sikerre számítani, ha az átszervezést alapos előkészítő munka előzte meg, s ténylegesen vannak olyan körülmények, melyek gerjesztik a változás szükségességét.



2. ábra

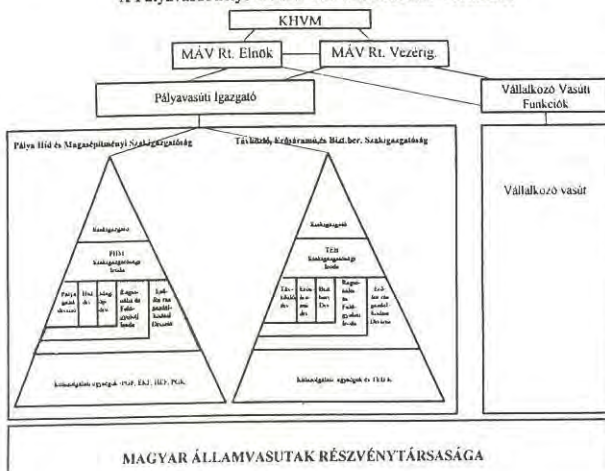
A Magyar Államvasutak fennállása óta szakszolgálatunk is átszervezések sorozatát élte át. Többször minősítették az éppen aktuális átalakítást "történelminek", de úgy érzem erre a minősítésre igazából a legutolsó, az 1996. január 1-jei változás szolgált rá.

Szakszolgálatunknál ettől az időponttól bevezették a kétlépcsős irányítási rendszert (1. ábra).

Ezt megelőzően - gyakorlatilag az első vasútvonalak létrehozása óta - háromlépcsős irányítási rendszer működött, mely azt jelentette, hogy a végrehajtó egységek kétfős alárendeltség alatt álltak ("függelmeleg a területi igazgatóság, szakmailag a szakszolgálat irányítása alatt") (2. ábra).

Természetesen a vasút történetében a korábban megvalósított változásokat az azokat átélők jelentősen, fontosnak - esetleg eleve elhibázottnak - tartották, s a legtöbb esetben az "új rend" csak évek múltával alakult ki az elképzelték szerint. (Ennek mindig is a

A Pályavasút helye a MÁV Rt. Szervezetében 1996.01.01



1. ábra



MÁV "nagysága" volt az oka. Az utasítások, rendeletek módosítása, azok oktatása, rendszerbe állítása komoly erőfeszítést és elég sok időt követelt.)

Mielőtt részletesebben elemezném a legutolsó évek szervezeti változásait, emlékeztetőül kronológiai sorrendben összefoglalom a szakszolgálat jelentősebb átszervezéseit:

- 1916. Részlet az akkor kiadott "Révai Nagy Lexikon"-ából:

"Az osztálymérnökség kötelessége a pályát forgalom biztos állapotban tartani az alépítményi, felépítményi és magasépítményi létesítmények gondozásával, a pályatulajdon megőrzésével, kisebb építkezések tervezésével és vezetésével, a szükséges anyagok kezelésével és a hozzájuk tartozó személyzet személyzeti ügyeinek ellátásával."

- 1952. Megszüntették az "Osztálymérnökség" elnevezést, s létrehozták a "Pályafenntartási Főnökségeket". A megnevezés változásán kívül a korábbi osztálymérnökségi vezetési rendszert is módosították: az első számú vezető a "pályafenntartási főnök", s melléje a műszaki ügyek felelőseként - egyben a főnök helyetteseként a "vezetómérnök" beosztást rendszeresítették.

-1952. előtt az Osztálymérnökségek, utána pedig a Pályafenntartási Főnökségek számát időről időre változtatták (ebbe belefért új külszolgálati egység létrehozása és megszüntetése is).

- 1961-1962. Megalakulnak az első Gépesített Mozgó Pályamesteri Szakaszok (GMPSZ)

- 1968. - Az Építési Főnökségeket önálló egységekké szervezik át.

- Létrehozzák az első közúton mozgó fenntartási egységeket (KMPE)

- 1977-1978. - Leválasztották az épület- és hídfenntartó tevékenységet a pályafenntartási feladatkört ellátó külszolgálati egységektől.

Hálózati szinten 5 épület- és hídfenntartó, 3 épületfenntartó és 1 hídfenntartó főnökséget hoztak létre.

- A "tisza" profilú pályafenntartási főnökségek legkisebb önálló egysége a főpályamesteri szakasz lett.

Külön elszámoló és külön felügyeleti később - külön munkáltatói - pályamestereket állítottak be.

- 1992. A pályadőrök (sorompókezelők, térközőrök) átkerülnek a forgalmi szakszolgálathoz.

- 1992-1993. Megszűnnek a Gépesített Mozgó Pályamesteri Szakaszok (GMPSZ-ek).

- 1992. - Dunaújvárosi Pályafenntartási Főnökség megszüntetése.

- "Leváltnak" a MÁV-tól az Építési Főnökségek, és mint Kft-k működnek tovább.

- 1993. - Megalakul a Pályagazdálkodási Központ.

- Vasúttörvény: 1993. évi XCV. tv. a vasútról)

(A MÁV átalakul részvénytársasággá. A korábbi hat igazgatóság helyett három üzletigazgatósági területi egységre oszlik a MÁV Rt. A korábbi szombathelyi, miskolci, szegedi igazgatóság, mint üzletvezetőség működik tovább.)

Megszüntetik a korábbi elszámoló, felügyeleti, munkáltató pályamesteri munkakört. A főpályamesteri szakaszokat lényegileg önálló felügyeleti szakaszokra bontották, ahol a pályamester egyszemélyben végzi a felsorolt feladatokat.

Hálózati szinten megszüntetnek 5 pályafenntartási főnökséget, 1 hídfenntartó főnökséget, 2 épületfenntartó főnökséget és 5 épület- és hídfenntartó főnökséget.

A hídfenntartási feladat a pályafenntartási főnökségekhez került; az épületfenntartási feladatokat az új épület- és közműgazdálkodási főnökségek vették át.

Régióként egy-egy pályafenntartási főnökség átvett gépállomási, anyagtároló és elosztó, gyors hibaelhárító feladatokat is.

- 1994. (A szombathelyi, miskolci, szegedi üzletvezetőség is megkapta az önálló üzletigazgatósági rangot.)

- 1996. január 01.

Az 1993. évi vasúti törvénnyel összhangban szétvált a kereskedelmi és a pályavasút. Megalakult a Pálya, Híd és Magasépítményi Szakigazgatóság és a Távközlő, Erősáramú és Biztosítóberendezési Szakigazgatóság.

Ezzel a döntéssel szakszolgálatunknál a külszolgálati egységek kikerültek az üzletigazgatóságok fennhatósága alól (az üzletigazgatóságokon megszűntek a "II" és "V" osztályok), s mint önálló egységek - új elnevezéssel: Pályagazdálkodási Főnökségek - közvetlenül a Pálya, Híd és Magasépítményi Szakigazgatóság irányítása alá kerültek.

A felsorolás jelzésértékű, szubjektív. Nem tartalmazza a vezérigazgatóságon és igazgatóságokon történt változások felsorolását. (Bármilyen átszervezés is történt e két helyen, egyszer sem módosult a "három lépcső elve, az irányítási rendszer a kezdetektől változatlan volt.)

Az összeállításból is látható, hogy az elmúlt három évben nagyságrenddel több változást kellett átélnünk, mint az előző évtizedekben bármikor. Nem csoda, hogy a vasutas munkavállalók nehezen élték át ezt az időszakot. Különösen az idősebb generációnál tapasztalható, hogy általában bármilyen változást igen szkeptikusan fogad.

Szakszolgálatunknál az 1977-78-as változásokat is megért kollégák közül még sokan most sem tudják az akkori átszervezést igazából elfogadni (elsősorban a pályamesterekre gondolok).



Nehéz őket meggyőzni, hogy az akkori valós válsághelyzet (kis szakaszok elnéptelenedése) miatt mindenképpen szükségszerű és időszerű volt a főpályamesteri szakaszok létrehozása.

Tamaskodásukat igazolni vélik, hogy az akkor "meghirdetett" elképzelésekből sajnos sok minden a mai napig sem valósult meg.

Ezek közül néhány:

Még ma is több főpályamesteri szakasz korszerűtlen - eredetileg a kis pályamesteri szakasz számára megépített - épületekben, telephelyen működik, melyek sokszor a legegyszerűbb követelményeknek sem felelnek meg.

Azon elképzelés, hogy a főpályamesteriek legalább főiskolai végzettségűek legyenek, gyakorlatilag megdőlt.

A főpályamesteri szakaszok működéséhez elengedhetetlen szállító járművek folyamatos biztosítása mindig sok kívánnivalót hagyott maga után.

Hivatalosan is visszavonták (1993.) az elszámoló, felügyeletet, munkáltató pályamesteri felállást.

Az előzőekben felsoroltak jelzik, hogy milyen fontos a reális célok megfogalmazása, illetve milyen hatással számolhatunk a munkavállaló oldaláról, ha a tervezett változásokat különböző okok miatt nem lehet teljes mértékben megvalósítani.

1993-ban a pályafenntartási főnökségek számának csökkentése az "emberi tényezőknél" kívül több más nehézséget is jelentett. Egyik komoly feladat minden, új területet kapott főnökség számára az "új" főpályamesteri szakaszok integrálása a régi szervezetbe.

Másik említésre méltó dolog a speciális feladatokat ellátó egységek működtetésének gondja.

Az 1993. évi változásokat még nem tudjuk történelmi távlatból vizsgálni, de megállapítható, hogy a társadalmi, gazdasági feszültségek miatt amúgy is túlterhelt munkavállalókat a vasúton belüli változások általában nem a kreativitás kibontakozása irányába viszik.

A "kétlépcsős irányítás" bevezetésének elvi részét általában értik és elfogadják dolgozóink, de gyakorlatban a különböző szervezeti egységeket mind-mind egy-egy lépcsőként élik meg. Ezt a különböző egységek összehangoltabb munkája - a kezdeti bizonytalanságok után - valószínűleg oldani fogja.

Visszatetszést keltett a MÁV-on belül, de a MÁV-on kívül is a "divízió" elnevezés. Nehezen érthető, fogadható el bármely idegen elnevezés.

Sokan sajnálják a "pályafenntartási" név eltörlését a külszolgálati főnökségek megnevezésénél. A gazdálkodás fontosságának hangsúlyozása érthető, de talán az előző - a köztudatba már mélyen beleivódott -

elnevezés mellett szintén lehetett volna gazdaságosabban működtetni a főnökségeket.

Szerepel a MÁV Rt. stratégiai elképzelésében, hogy a pályavasútnál 1997. december 31-ig a főnökségek száma radikálisan csökken. Amennyiben ez valamilyen általunk nem ismert oknál fogva elkerülhetetlen, így tisztességes, jobb előre felkészíteni az érdekelteket a várható változásokra.

Azonban, ha az még nem eldöntött kérdés, megfontolandó, hogy milyen hatásai lennének a további főnökségek megszüntetésének.

Mint jeleztem, nem egyszerű folyamat az új területek integrálása egy meglévő szervezetbe. A főnökségek többsége ma már elérte a még átlátható, kezelhető nagyságot. A földrajzi távolságok gátjai az ilyen irányú bővítéseknek. A főnökségek működéséhez elengedhetlenül fontos külső kapcsolattartások színvonalát szintén erősen rontaná az erőteljes területnövekedés.

Hatékonyabban lehet bármilyen ellenőrzési, tervezési, koordinációs, hatósági jellegű feladatot ellátni, ha az adott területhez minél közelebb vagyunk.

Talán igazolja állításomat a közúti igazgatóságoknál az elmúlt évtizedben végbement változások sorozata is. (Első lépésként összevontak két-három megyei igazgatóságot. Második lépésként pár évvel később ismét önállóak lettek az átszervezés előtti igazgatóságok minden megyében.)

Meggyőződésem, hogy a főnökségek számának csökkentésével kimutatható "költség-megtakarításnál" többet hozna a konyhára, ha a meglévő főnökségek munkatársait folyamatos szakmai és vezetői továbbképzésekkel segítenék hatékonyabb és jobb minőségű munkavégzés ellátására. Igen fontos lenne még, hogy rendeleteink, utasításaink mindenkor naprakészek, korszerűek legyenek.

Munkatársaink jó vagy rossz előkészítő, ellenőrzési stb. munkavégzésétől, egy-egy jó vagy rossz döntéstől nem kis összegek helyes felhasználása függ.

Véleményem szerint ezen a területen lehetne óriási pénzeket megtakarítani, illetve gazdaságosabban elkölteni szakszolgálatunknál.

A főnökségek területével kapcsolatban azonban oldani kellene a korábban igen mereven kezelt "igazgatósági" határokon. Több olyan főpályamesteri szakasz van hálózati szinten, ahol egészségesebb leterhelést lehetne megvalósítani, ha eltekinthetnénk ezen határvonalaktól.

Remélhetőleg a MÁV Rt. folyamatban lévő átalakítása során a szakszolgálatunk által megszerzett lépéselőnyt majd kamatoztatni tudjuk. Ehhez valamennyiünk áldozatkész, kitartó, eredményes, jó munkájára szükség van.



**GRABANT JÓZSEF**

mérnök főtanácsos  
a Dombóvári PGF  
vezetője

## Új egységek beilleszkedése a PGF szervezetébe

1993. évtől a Gépállomás, a Gyors-hibaelhárító Egység és a Hidász főpályamesteri szakasz került a Dombóvári Pályagazdálkodási Főnökség szervezetébe. Ezek eddigi működését mutatja be a szerző, bizonyítva létjogosultságukat.

A MÁV szervezetében a gépállomások az építési főnökségek egy építésvezetőségeként működtek. Az építési szolgálat az átszervezést megelőzően a 6. Főosztály közvetlen irányítása alá tartozott, korábban pedig a vasútigazgatóságok II. osztálya látta el az irányítást és felügyeletet. A gépállomások feladata ebben az időben elsősorban az építési tevékenységhez, annak kiszolgálásához kapcsolódott, de szabad kapacitással segítettek a pályafenntartási főnökségek munkáját is.

Üzemeltették a pályás munkagépeket (FKG, KIAG, DGKU, TVG, Platov fektető daru, stb.) a közúti munkagépeket (földtolók, markolók, dömperek, stb.), valamint a közúti járműveket.

Karbantartás vonatkozásában elvégezték az igazgatóságok területén az üzemeltetett építési és pályafenntartási vasúti járművek, valamint vasúti és közúti munkagépek karbantartását, középjavítást, sőt a közúti gépek, járművek vonatkozásában a zárt technológiás karbantartást is.

Építési gépláncukkal, illetve kitérő-szabályozó gépekkel megrendelésre jelentős mennyiségű szabályozási munkát végeztek a Pft szolgálatnak is. Műhelyi kapacitásukat pedig a Pft-k állagában lévő kiségek, közúti járművek javítására és karbantartására is felhasználták. E felsorolással érzékeltetem, milyen szeretőgázó feladatuk volt, s tettem ezt azért, hogy összehasonlítható legyen a mai tevékenységgel.

1992. végén az építési szolgálatot átalakították. Egy része vállalkozó egységgé alakult, létrehozva a Kft-eket, míg azon részük, mely nem került a Kft-hez, a Pft szervezetébe integrálódott. Így került Pft főnökségünkhöz a Gépállomás, valamint a volt építési létszámból megalakított Gyors-hibaelhárító főpályamesteri szakasz.

1993. tavaszán az ÉHF átalakítása folyamán egy Hidász főpályamesteri szakasz került a Pft. irányítása alá. Ezzel kialakult a Dombóvári Pályafenntartási Főnökség jelenlegi szervezete. Az új egységek alapfeladatát, tevékenységét, jövőbeni szükségességét egységenként mutatom be. A bemutatás során csak a legfontosabb tevékenységeket említem meg, s nem terhelem az Olvasót felesleges részletezéssel, valamint olyan számadatokkal, melyek a gazdálkodást, illetve a költségeket érintik. Teszem ezt azért, mert a költségek szervezetenként lényegesen eltérnek, míg az alapfeladatok mindenütt hasonlóak.

Gépállomás: főpályamesteri szakaszként működő egység.

Két lényeges alapfeladata: üzemeltetés és karbantartás.

Üzemelteti az állagába tartozó vasúti és nem vasúti munkagépeket, melyek a következők:

### Vasúti gépek:

2 db 06 sorozatú	ASA	vágányszabályozó
2 db	AKT	aljköztömörítő
1 db	ARG USP 3000 C	ágyazatrendező
1 db 06 sorozatú	KIAG	kitérő-szabályozó
1 db	VKG	vágánykiemelő
1 db	ACS	aljcserélő gép
1 db	MZS	csavarozógép (többfejes)
1 db	DGKU	darus vontatójármű
1 egység		gyomirtó szerelvény

### Nem vasúti gépek:

1 db	MTZ	földmunkagép
1 db	WAINSKY	kotrógép
1 db	Kompresszor	
1 db	Vibromax	tömörítő gép
2 db	műhelykocsi	
1 db	tartálykocsi	



1 db	billenő platós tehergépkocsi
1 db	IFA tehergépkocsi - KCR darus
2 db	Barkas gépkocsi

**Karbantartja:** a saját üzemeltetésében lévő - az előbbieken felsorolt - gépeket, valamint:

Dombóvár PGF szakaszainak állagában lévő:

2 db	UDJ	darus jármű
5 db	TVG	pótkocsik
2 db	A	motor
1 db	MTZ	földmunkagép
1 db	KTO	rakodógép

Pécs PGF szakaszainak állagában lévő:

3 db	TVG és pótkocsik
1 db	UDJ darus jármű

Nagykanizsa PGF szakaszainak állagában lévő:

3 db	TVG és pótkocsik
1 db	UDJ darus jármű

MÁV - BK Kft. állagában lévő:

1 db	Platov vágányfektető daru
1 db	UDJ darus jármű
1 db	DGKU darus vontató jármű
2 db	TVG és pótkocsik
1 db	WEIMAR földmunkagépet, a Kft. megrendelésére

idegenfeles munkaként.

Karbantartás keretén belül a saját üzemeltetésében, valamint a főpályamesteri szakaszok állagában lévő gépkocsikon apróbb javításokat, pl: gumiköpeny cserét, karosszéria javítást, plató javítást, villamos berendezések javítását is elvégzi.

Mindkét alapfeladat vonatkozásában működése kiterjed a délnyugat-magyarországi régió területére.

Munkateljesítményeik alakulásáról néhány összehasonlító adat az elmúlt három év vonatkozásában. Gépi szabályozásnál figyelembe kell venni, hogy a szabályozások csak mellékvonalon, lokális pályahibák megszüntetésén, illetve rostálásoknál közbeeső szabályozásként történtek.

Gép megnevezése	egység	1993.	1994.	1995.
9 FKG vágányszabályozás	vkm	133,9	122,2	65,7
ASA-207 vágányszabályozás	vkm	71,1	41,1	27,6
KIAG kitérő-szabályozás csoport		155	51	8
vkm		76,54	46,821	16,2

A táblázatból egyértelműen kitűnik, hogy lokális pályahibák megszüntetésére többnyire az ASA-207 és KIAG szőlőgépeket vettük igénybe.

A teljesítmények jelentős mértékű csökkenésének oka nem a pályák kitűnő állapotában, hanem a nagyon alacsony szinten tartott karbantartási költségekben keresendők. Bár nem ismerem Jászkesér karbantartási szabályozási teljesítményét, ez a csökkenés valószínű náluk is tetten érhető. Ha a tulajdonos továbbra is megengedi a karbantartási költségek ilyen alacsony szinten tartását, az a pályák ugrásszerű romlásához, az amúgy is sok sebességkorlátozás további növekedéséhez vezet. Ez a tendencia hamarosan érezteti hatását a szállítási tevékenységben is, legelőször a személyszállításban. Saját területünkről csak egy példát említenék. A 40. számú fővonal szabályozása - a hibás aléptítményt és a ciklusidőt figyelembe véve - évenként esedékes. 1994. évben csak szakaszos szabályozást végeztünk, míg 1995-ben nem szabályoztunk, s az idei költségek (bár még nincs jóváhagyott terv) sem teszik lehetővé a teljes szabályozást. A kevésbé frekvenciált vonalakon még kedvezőtlenebb a helyzet.

A gépállomás műhelyi kapacitását nemcsak az üzemeltetett és állagunkban lévő gépek karbantartására, hanem különböző eszközök, szerszámok, kiegészítők javítására is igényeljük. Sok esetben szükséges felépítési anyag kisebb javítása vagy átalakítása. Ilyen a váltó összekötő-rudak, támtuskók, útátjáró, sínzék, hajlított heveder, stb. Beletartozik feladatukba esetleges célszerszámok készítése, legutóbb az aljak javításához készítették célszerszámokat.

Külön kiemelem az emelő-berendezések javítása és terheléspróbája terén elért eredményeiket. Korábban a területéről Szegedre szállítottuk emelőinket terheléspróbára. Ez emelőnként 1000-1500 Ft-ot jelentett, amihez még hozzájött a szállítási költség.

Egyetlen évben elvégzett javításról és nyomáspróbáról néhány számadat az alábbi táblázatból kiolvasható.

Emelő típusa	Javított db	Ráfordított óra
Fogasrudas	142	1028
Hidraulikus	180	1529
Buktatható	134	1139
Hidr. vág. irányító	189	1607
Tp-k diproli bak	209	1776
Összesen:	854	7259

Természetesen elvégezzük a járművekre szerelt daruk vizsgálatait is. A fontosabb tevékenységek bemutatása után néhány szót a nehézményekről. A gépészeti tevékenység zökkenőmentes végzésének alapfeltétele, hogy minimális raktári anyagkészlettel rendelkezzen. Feltétlen szükséges, hogy a javításokhoz szükséges anyagok beszerzését saját hatáskörben meg tudja oldani, s ehhez pénz álljon rendelkezésére. Az érvényes szabályozás miatt egyik alapfeltétel sem teljesül. A



szertárák útján történő beszerzés nehézkes, sok időt vesz igénybe és szakértelem hiányában szükséges jelenlétünk. A korábbi évek viszonylagos önállósága után a jelenlegi helyzetet nehéz ezeknek az egységeknek megszokni.

Komoly gondot okozott a feladatokhoz igazítani a Gépállomás létszámát. 1995-re sikerült a jelenlegi létszámot kialakítani. A változás az alábbiak szerint alakult:

Év	Létszám	
	Alkalmazotti	Fizikai
1993	20	113
1994	11	90
1995	7	62

A Gépállomás vonatkozásában néhány szempontot emelek ki fontossági sorrend nélkül:

- A gépállomásokat régióként feltétlen meg kell tartani, s a jelenlegi formában működtetni, nem nyereségérdekelt szervezeteként.
- A szabályozógépeket korszerűbb gépekre kell cserélni, mert a lokális pályahibák megszüntetéséhez és a mellékvonalak karbantartásához szükséges gépeket nem lehet egy központból vezényelni.
- A kisgépek, eszközök javításához szükséges műhelyi kapacitást feltétlen meg kell tartani, mert a speciális eszközök javítása a MÁV-on kívül nem megoldott.
- Biztosítani kell a működésükhöz szükséges költségeket (nem a pályakarbantartás rovására) és a korábban említett készletezés és beszerzés lehetőségét.

**Gyors-hibaelhárító egység:** Főpályamesteri szakaszként működik.

Elsődleges feladata a "vis maior" események bekövetkeztekor a vasúti pálya helyreállítása. Ezen túlmenően kiemelt feladatok a kisebb mérvű beruházási, illetve felújítási munkában való részvétel, melyet azért végzünk saját kivitelezésben, mert vállalkozásba gazdaságosan nem adható. Kapacitásuk függvényében részt vesznek karbantartási feladatok végzésében.

Az elmúlt három évben végzett tevékenységükről - csak bemutatásként - néhány dolgot emelek ki:

1993 évben	óra
Vágányépítés	1200
Aljcsere 850 db	4400
FKG előkészítés és kiszolgálás	7400
Ágyazattisztítás illetve -csere	3500
Bokor, cserjeirtás, fűkaszálás	13460
Aléptményi munkán ároktisztítás, területrendezés	3000
Hóeltakarítás, ID készenlét	3200
Összesen:	36160 óra

Fenti órákból Pécs Pft. területén 5500 órát,

Nagykanizsa Pft. területén 13600 órát teljesítettünk.

1994 évben

Aljcsere 1789 db	6190
Ágyazatrostálás, ágyazattisztítás	5840
Vágányépítés	900
FKG előkészítés, kiszolgálás	2700
Hosszúsn csere	1600
Bokor, cserjeirtás, kaszálás	7700
Összesen:	24930 óra

Közel 25000 órából Pécs Pft. területén 5000 órát, Nagykanizsa Pft. területén 2800 órát teljesítettünk.

1995 év

Ágyazatrostálás	7200
Ágyazatscere, illetve kézi -tisztítás	1500
Síncsere	800
Vágányszabályozás	600
Bozót, cserjeirtás, kaszálás	7000
Hómunka, ID fordulószoigálat	1000
Aléptményi munka	1200
Összesen:	19300 óra

Az éves teljesítésből a két Pft. főnökség csak 1500 órát igényelt.

Meg kell jegyeznem, hogy az 1995. évi erősen lecsökkent bérköltség miatt, mert nem volt költségát-csoportosítási lehetőségünk, a Gyors-hibaelhárító főpályamesteri szakasz létszámát felére csökkentettük. A létszámleépítés után derült ki, hogy ez elhibázott lépés volt. A megmaradt létszám csak kiegészítő feladatokra alkalmas, besegít a főpályamesteri szakaszoknak.

1996-ban szeretnénk elérni, hogy az egység közelítsen a szervezeti modell által megkívánt létszámhoz. Karbantartási munkák közül - megfelelő gépállomány mellett - ezzel az egységgel kívánjuk megoldani az

- aljjavítás,
- kitérő felhegesztések,
- hegesztések karbantartása,
- PC. Wagner hegesztések feladatait.

Továbbra is a saját kivitelezésű kisebb beruházások és felújítások munkáinál tervezünk erre az egységre. Ha a létszámot sikerül növelnünk, a régióhoz tartozó főnökségek szintén számíthatnak erre a szakaszra.

**Hidász főpályamesteri szakasz**

E létszám a hidak gyors karbantartását, javítását és felügyeletét látja el főtevékenységként. Az előre tervezhető, vállalkozásba adható karbantartási munkákat idegen kivitelezők végzik.

A szakasz tevékenységéről az elmúlt három évben az alábbi felsorolás ad tájékoztatást

1993 évben	óra
Acélhidak, teknőhidak, provizóriumok karbantartása	3300
Boltozat és szárnyfal javítás	660



Hídmázolás	9900
Hídgerenda csere	1400
Felüljáró javítás, provizórium betétel	180
Hídgondozás, hídvizsgálat	680
Beruházási munkaként 2 boltozat bélelés	2500
Alépitmény karbantartás, bokorvágás	8000
Összesen:	26620

1994 évben óra

Boltozott hidak javítása	8518
Meder burkolat-, szárnyfal -, falazatjavítások	2948
Híd és felüljáró mázolás	5505
Hídgerenda csere	2900
Hídvizsgálat, gondozás	352
Mozgószaru helyreállítás	250
Provizórium helyreállítás	90
Alépitmény karbantartás	4500
Összesen:	25063

1995 évben óra

Téglaboltozat javítás	6714
Híd és gyalogos felüljáró mázolás	3296
Hídgerenda csere	8429
Acélhidak gondozása	1794
Híd és provizórium vizsgálat	1236
Falazatjavítás	144
Összesen:	21513

A hidász főpályamesteri szakasz beilleszkedése a pályafenntartás szervezetébe viszonylag könnyen ment. A megfelelő telephelyet egy kis műhelyi kapacitással biztosítani tudtuk számukra. A legszükségesebb eszközökkel, ha azok nem is a legkorszerűbbek, rendelkeznek. A legnagyobb gondot a brigádok szállítása okozza. Jelenleg 1 db ROBUR és 1 db LATVIJA áll rendelkezésükre, melyek javítása már gazdaságtalan. Kiváltásukat beszerzési forrás hiánya miatt bérlettel kívánjuk megoldani 1996-ban.

Feltétlen ki kell hangsúlyoznom, hogy a hídkarbantartásra a szükséges költségeket az elmúlt három évben biztosították számukra.

A nagyobb mennyiségű karbantartási munka elvégzésének akadályát a szakasz kapacitáshiánya jelenti. 1995-ben 23 fővel oldotta meg feladatait, ami nagyon alacsony létszám. Ahhoz, hogy a javításokra, karbantartásra több lehetőségünk legyen, szükségesnek találok a létszám emelését, legalább 30 főre.

Az új egységek a PGF szervezetébe ha nehezen is, de beilleszkedtek. Nehézséget elsősorban az okoz, hogy korábban viszonylag önállóak voltak, ma kisebb a mozgásterük.

Létjogosultságukat az alábbiakban foglalom össze:

Területenként elképzelhetetlen a szakszolgálat működése javítóműhelyek nélkül

A lokális pályahibák megszüntetéséhez gépeket vezényelni (Jászakiserről) egy központból megoldhatatlan és költséges feladat. Minimális decentralizált gépi kapacitásnak lennie kell!

Gyors-hibaelhárítók vonatkozásában lényeges, hogy ez az egység az egész régió területére vezényelhető, nemcsak baleset-elhárításra, hanem egyéb munkára is.

Létszámával be tud segíteni a saját kivitelezésben készült beruházási és felújítási munkákba.

Jellegénél fogva (mobil egység) jól felhasználható a korábbiakban felsorolt munkákra.

Valószínű, hogy ezek az egységek az új körülmények között még nem mindenütt működnek tökéletesen. Leglényegesebb az átszervezés során az volt, hogy megtaláljuk helyüket, segítsék a szakszolgálatot feladatai ellátásában. A működés feltételeinek megteremtése, finomítása a Pálya, Híd és Magasépitményi Szakigazgatóság vezetésének és a végrehajtó szolgálati főnökségek közös feladata.

## RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK

November végére elkészült Kína leghosszabb - 2536 km hosszú - vasútvonala Peking és Hongkong között, mely 1045 hidat és 105 alagutat foglal magában, s megkönnyíti Hongkong gazdasági integrálását. Belső-Ázsiában is erőteljes a vasút fejlődése, a volt "selyem-út" mentén s több helyen is nagyarányú vasútépítések folynak. A vasúthoz kapcsolják az iráni Bandar Abbas kikötőjét, s más nagyszabású vasútépítések folynak Iránban. Indiában az egységes nyomtávra történő átállással és nagyarányú fejlesztésekkel történelmi változtatásokba kezdtek. Ázsia a vasút mellett dönt.

(Verk. Umwelt 1995. 11-12. sz.)

Párizsban január 19-20-án nemzetközi szimpóziumot tartottak a vasút jövőjéről. A főbb kérdések: a pénzügyi deficit, a forgalomcsökkenés, a monopóliumok eltörlése milyen hatással lesz a vasúti közlekedésre? Az első megállapítás, hogy az utóbbi 20 évben a vasút teret veszített. A vasúttársaságok történetük igen nehéz időszakát élik meg. F. Plassard közgazdász szerint a fejlesztendő és versenyképes területek a nagy sebesség, az elővárosi vonalak és a kombinált szállítás. Mindezek feltétele a vasúttársaságok megreformálása és az állami beruházások a vasút területén.

(Vie rail 1996. 01. 10.)





**BEDNÁRIK JÓZSEF**  
mérnök főtanácsos  
a Budapest Ferencvárosi  
PGF vezetője

## Hídfenntartás a Budapesti Üzletigazgatóságon 1970-től 1995-ig

**A szerző bemutatja azokat az időszakokat, amikor a hídfenntartás a pályafenntartási, majd amikor a Hídfenntartó Főnökség feladata volt és amikor újra a (Pft.) Pályagazdálkodási Főnökségé lett a Budapesti Igazgatóság területén, számba véve az előnyöket és hátrányokat is.**

A vasútvonalainkat keresztező vízfolyások, utak, vasútvonalak és egyéb akadályok fölött épített hidak a vasúti pályának nagy értékű és fontos tartozékai.

A hídfenntartás a hidak folyamatos biztonságos üzemeltetését szolgáló tevékenység, melynek során a vasút üzemeltetéséből eredő híd elhasználódás, állapotromlás kijavításánál az eredeti állapot megközelítésére kell törekedni.

Ez a tevékenység magába foglalja a kisebb meghibásodások helyreállítását, egyes szerkezeti részek cseréjét. Tehát a hídfenntartás olyan állandó tevékenység, melyek során a híd műszaki felügyelete, vizsgálata alkalmával megállapított hiányosságok megszüntetéséről kell gondoskodni és a Vasúti Hídszabályzat által előírt, hidakkal kapcsolatos nyilvántartásokat vezetni.

A hidak a vasúti pálya folytonosságát megszakítják vagy többé kevésbé megbontják. A helyi (lokális), kisebb hosszra kiterjedő hibák jelentős részét a hidakhoz történő pályacsatlakozások és azok környezete alkotja. A fő cél, hogy a pálya e kényes pontjait forgalombiztos állapotban tartsa szakszolgálatunk.

A MÁV Rt. vonalhálózatán összesen 11651 db különféle híd található. A hidak fenntartásával kapcsolatban is történt néhány szervezeti változás az elmúlt néhány évtizedben (1970 - 1996). Most ezen időszakokat ismertetem, és jellemző vonásaikra is szeretnék rávilágítani.

### Hídfenntartás 1977. X. 1. előtt:

Az 1970-es évek elején a hidak fenntartása a Pályafenntartási Főnökségek feladata volt. A magasépítészeti pályamesteri szakaszok hidász részlegei,

brigádjai, illetve a hidász pályamesteri szakaszok végezték ezt a munkát. Csak kisebb üzemeltetési karbantartási feladatokat végeztek (takarítás, hídgerenda csavarutánhúzás, hídgerenda csere, mázolás, stb.). Amennyiben nagyobb volumenű munka volt, akkor a területen pályamesteri szakaszok is besegítettek vagy idegen kivitelezőre volt szükség. Fordítva is igaz volt, mert előfordult, hogy egy - egy nagyobb pályafenntartási munkánál a hidász egység segített be. Téli időszakban általában aléptípusú munkán voltak foglalkoztatva.

A hidak állagát a honos pályamesteri szakaszok tartották nyilván. A hídfelügyeletet szintén a pályamesteri szakaszok végezték. Nagy fenntartási munkákat, illetve felújításokat és beruházásokat a Hídepítési Főnökség (Hídműhely) egységeivel oldotta meg a szakszolgálat. Az acélszerkezeti javításokat is ők végezték. A vidéki igazgatóságoknál - a tiszta profil jegyében - 1975-ben levált a Pft. Főnökségekről az épület és hídfenntartás.

ÉHF-ek alakultak több magasépítési és egy hidász építésvezetőséggel. Egy-egy igazgatóság területén a hídfenntartást ezek a hidász építésvezetőségek látták el.

### Hídfenntartás 1977. X. 1. után:

A Budapesti Igazgatóságon is kialakítottak - a tiszta profil jegyében - egy önálló hídfenntartó szervezetet. 1977. X. 1.-vel megalakult a Hídfenntartó Főnökség mely mellett a már korábban létesült három épületfenntartó főnökség is működött (Budapesti, Jobbpartti, Balparti).



A megalakult Hídfenntartó Főnökség (továbbiakban HF.) azért szerveződött, hogy le-gyen kivitelezője a szakipari tevékenységet igénylő hídfenntartási munkáknak. A HF. a Pft. Főnökségeken lévő hidász mozgó szakaszokra (HMPSZ), illetve részlegekre épült.

Megalakulásakor négy alapító építésvezetőséggel indult a munka:

I. építésvezetőség	Rp. Újpest	Vezetője: Szabó Béla
II. " "	Bp. Angyalföld	" - Szikszay Lajos
III. " "	Bp. Dunapart	" - Brasnyó Ferenc
V. " "	Komárom	" - Boros Sándor

1978. -ban igazgatósági határ módosítása miatt átkerült a pásztói építésvezetőség, majd 1981-ben ismét a Miskolci Igazgatósághoz csatolták. Az önálló HF. létrehozását az is indokolta, hogy a területi változások szerint az országos hídállag 30-38%-a mindig a Budapesti Igazgatósághoz tartozott, közte négy nagy Duna híd és számos - közel 100 éves leromlott állapotú - boltozat

A HF. központja Budapesten a VI. kerületi Rudas László - Szív utca sarkán lévő bérleményben kapott helyet. A HF. közvetlenül a Budapesti Igazgatóság II. Osztály irányítása alá tartozott és munkájukat a Magasépítmenyi osztályvezető-helyettes a hidász vonalbiztoson keresztül felügyelte. Az építésvezetőségek két-két Pft. területét lefedve végezték a munkájukat éves program, munkaterv alapján. Az Igazgatóság hídcsoport munkáját segítő hídvizsgálók szintén a HF. létszámában voltak.

Az első időszakban kezdetleges módszerekkel, hiányos felszereltséggel folyt a munka. Később elindult a gépesítés és járműveket is béreltek.

A cél az volt, hogy minden pft. főnökség területén egy HF. hidász építésvezetőséggel tudják elvégezni a feladatokat.

1981-82-ben Gárdonyban kirendeltség alakult, melynek létszámhátszámán, székesfehérvári telephellyel építésvezetőség jött létre 1983-ban (IV.1.).

1983-tól a műszaki vonal erősítésére az Igazgatóság engedélyezte főmérnöki munkakörök létrehozását és betöltését.

1985-86-ban tervezőcsoport alakult a HF.-en, mely először a nagyobb karbantartási munkák, majd később a felújítási és beruházási munkák műszaki és technológiai terveit készítette.

1986 -ban kirendeltséget hoztak létre Diósjenőn, majd a telephely kialakítása után 1987-től 6.sz. építésvezetőséggel működött a Váci Pft. területén.

A fő célkitűzés így megvalósult, minden Pft. területén működött a HF. -nek egy hidász építésveze-

tősege. 1987 -ben fénykorát élte a főnökség, amikor a 10. éves fennállását ünnepelte. Addigra már megoldották a járműellátást (saját + bérelt). Javult a gépesítettség, légkompresszorok és kiegészítő szerszámok, fémcsatlószerkezetek homokfúvó berendezés, munkavédelmi motorcsónakok stb. kerültek beszerzésre.

Befejeződött a komáromi Barátság híd és a budapesti Déli összekötő vasúti Duna-híd jobb vágányi szerkezet mázolása, elkezdődött a bal vágányi szerkezet mázolása (1. ábra).



1. ábra: Déli összekötő Vasút Duna-híd bal vágány alsó öv mázolásához állvány építés

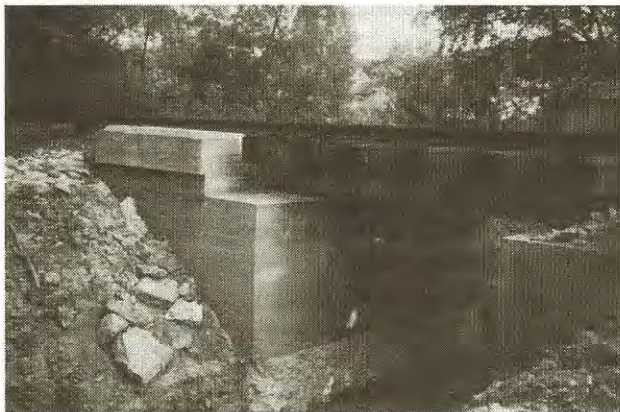
A tervező részleg munkájára és a kapacitásra (össz-létszám : 160 fő) is építve 1988-89-ben igen jelentős munkákat végeztek a Váci Pft. területén, ahol az évszázad eleji leromlott állapotú, kis teherbírási hidak megerősítése folyt.

Ilyenek voltak például:

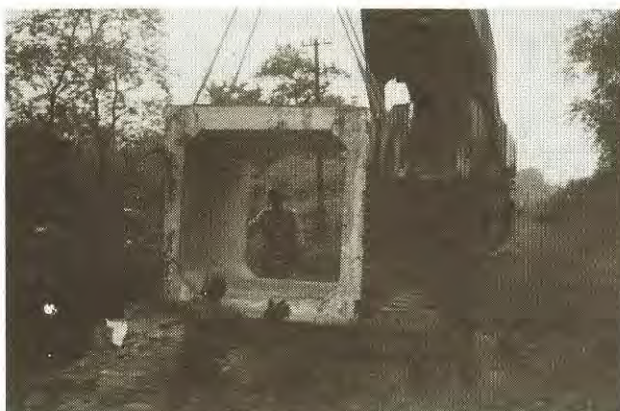
- A Vác - Drégelypalánk vonal 215+74 szelvényben az 1908-ban folytaccéllal épült kis teherbírási acélhid átépítése 1,5-1,5 m. nyílású kerethíddá. (2., 3. ábra).
- A Vác - Drégelypalánk vonal 413+38 szelvényben 1909. -ben andezit tufából épült és forgalomveszélyessé vált 3 m nyílású boltozat bélelése két csuklós vasbeton kerettel. (4. ábra).
- Diósjenő - Romhány vonal 27+19 szelvényben 1909 -ben épült felsőpályás acélhid felszerkezetének cseréje padkaátvezetéses, közvetlen sínleerősítésű, vasbeton lemezhidra (5., 6. ábra).



A többi Pft. főnökség területén is végeztek több öreg boltozott híd megerősítést, ROC-LA csöves bélelést, vb.köpenyezést. Nagyon szoros kapcsolatot építettek ki a HÉF.-el is. Az előregyártott keretelemek gyártását és a bontáshoz, építéshez szükséges vasúti darukat is náluk rendelték meg. A vidéki ÉHF.-ek is végeztek saját hatáskörben hasonló tevékenységet.

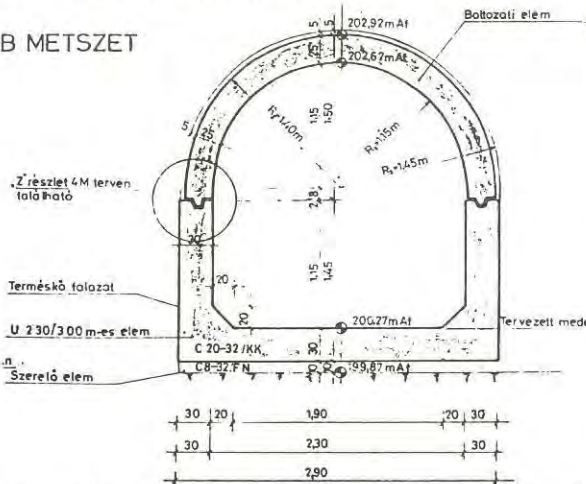


2. ábra: Vác - Drégelypalánk vonal 215+74 sz. 3 m. nyílású kis teherbírású acélhíd ellenfalainak és alaptestének bontása, előkészítése a keretelhelyezéshez.



3. ábra: Vác - Drégelypalánk vonal 215+74 sz. előregyártott vasbeton keretek beemelése vasúti daruval

B-B METSZET



4. ábra: A Vác - Drégelypalánk vonal 413+38 szelvényben 3 m. nyílású boltozat bélése két csuklós vb.kerettel



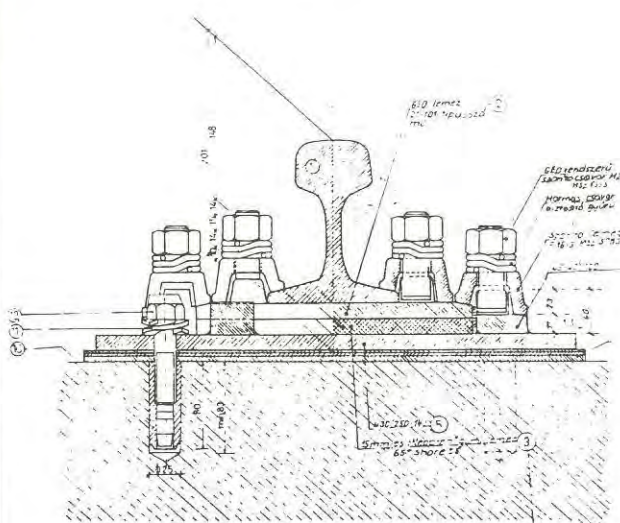
5. ábra: Diósjenő - Romhány vonal 27 + 19 sz. felszerkezet beemelése vasúti daruval



6. ábra: Diósjenő - Romhány vonal 27 + 19 sz. -ben elkészült közvetlen sínleerősítésű vb. lemezhid utómunkái

A pályaleerősítést mutatja a 7- 8- ábra, a keresztmetszeti elrendezést a 9. ábra

A-A METSZET



7. ábra: Közvetlen sínleerősítés metszete







1991  
A hídfenntartás teljesítési adatai

Igazgatóság	Hídra									Fenntartási költség, e Ft								
	HF-ÉHF-ek			PFT - k			Ig. összesen			HF-ÉHF-ek			PFT - k			Ig. összesen		
	terv	teljesítés	%	terv	teljesítés	%	terv	teljesítés	%	terv	teljesítés	%	terv	teljesítés	%	terv	teljesítés	%
Budapest	170000	147815	86.95	6000	5000	83.33	176000	152815	86.83	36000	34655	96.26	105000	15000	142.86	46500	49655	106.78
Debrecen	60000	53567	89.28	11000	9407	85.52	71000	62974	88.70	9000	11995	133.28	9600	5226	54.44	18400	17221	92.59
Miskolc	52000	55564	106.85	13000	9835	75.65	65000	65399	100.61	11712	10935	93.37	800	2355	294.38	12512	13290	106.22
Pécs	60000	32890	54.82	15000	11777	78.51	75000	44667	59.56	15400	15400	100.00	2600	3499	134.58	18000	18899	104.99
Szeged	39500	34964	88.52	11000	12968	117.89	50500	47932	94.91	13800	13000	94.20	1652	2449	148.24	15452	15449	99.98
Szombathely	35000	39438	112.68	16812	16070	95.59	51812	55508	107.13	23200	23205	100.02	1800	2265	125.83	25000	25470	101.85
Záhony				400	399	99.75	400	399	99.75				51	60	117.65	51	60	117.65
<b>MÁV összesen</b>	<b>416500</b>	<b>364238</b>	<b>87.45</b>	<b>73212</b>	<b>65456</b>	<b>89.41</b>	<b>489712</b>	<b>429694</b>	<b>87.74</b>	<b>109112</b>	<b>109190</b>	<b>100.07</b>	<b>27003</b>	<b>30854</b>	<b>114.26</b>	<b>136115</b>	<b>140044</b>	<b>102.89</b>

1. táblázat

HÍDÁLLAG ADATOK

Igazgatóság	Váltás	Csőkeresz	Nyílászár	Feltartás átvez. Fehé	Fedélap átvez.	Boltozott híd	Sín vagy tartóbetétes tárnóhid	Köracélbetétes tárnó és lemezhíd	Szegélyborítás és egyéb lemezhíd	Vb. kizett hidak	Acélhidak				Idegenes híd	Összesen											
											Értéktartás	Gerjesztés	Felújítás	Alsa v. súlylazított p.			Rácsos										
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%											
<b>Ig.</b>	0.5	1.0	3.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.5	1.0	5.0	3.0	1.0	8.0	3.0													
<b>db</b>	648.0	1675.0	611.60	12026.0	205402.0	36.0	533.0	21.5	351.0	271.259.0	84.4	337.0	20.4	0.0	48.9	24.4	83.0	38.7	33.0	20.1	5.0	19.2	2756.0	23.5			
<b>%</b>	23.7	0.2	0.2	1.0	14.7	19.5	12.8	9.5	12.3	0.0	2.3	0.3	1.2	0.2	180.0												
<b>bn</b>	649.9	172.27	61.53	10.5	19.7	21.0	1223.9	42.9	2812.0	37.6	2329.9	307.343.8	32.7	800.7	21.3	0.0	1203.6	27.5	1764.1	44.4	3138.0	30.6	1209.5	49.4	13604.9	28.2	
<b>%</b>	4.2	0.0	0.0	0.1	7.8	18.0	14.9	2.2	5.1	0.0	7.7	11.3	20.1	8.4	180.0												
<b>virt.ba</b>	334.9	172.27	61.15	10.5	19.7	21.0	1223.9	42.9	2812.0	37.6	2329.9	307.515.7	32.7	800.7	21.3	0.0	1203.7	27.5	1764.3	44.4	3138.7	30.6	1209.5	49.4	13605.6	34.1	
<b>%</b>	0.7	0.0	0.0	0.0	2.5	5.7	4.7	1.0	1.6	0.0	7.3	17.8	30.7	7.9	180.0												
<b>db</b>	3887.0	82.0	50.0	127.0	1116.0	2481.0	1294.0	307.0	1653.0	15.0	279.0	164.0	28.0	0.0	164.0	28.0	0.0	164.0	28.0	0.0	164.0	28.0	0.0	164.0	28.0	11644.0	
<b>%</b>	33.4	0.7	0.4	1.1	9.6	21.3	11.1	2.6	14.2	0.1	2.4	1.4	1.4	0.2	180.0												
<b>bn</b>	3783.9	44.4	50.4	93.9	2854.9	7477.7	7589.1	1049.7	3759.6	23.9	4374.5	3804.2	10248.1	1885.8	87040.1												
<b>%</b>	0.0	0.1	0.1	0.2	6.1	15.9	16.1	2.2	8.0	0.1	9.3	8.1	21.8	4.0	180.0												
<b>virt.ba</b>	1892.0	44.4	151.2	93.9	2854.9	7477.7	7589.1	1574.6	3759.6	119.5	13123.5	15020.0	81984.8	5637.4	145343.4												
<b>%</b>	1.3	0.0	0.1	0.1	2.0	5.1	5.2	1.1	2.6	0.1	9.0	13.1	36.4	13.9	180.0												

2. táblázat

A második időszak már kedvező változást hozott. Előnye volt:

- Nagyobb létszámmal, jobb felszereltséggel gépesítve folyt a munka.
- Tervek alapján dolgoztak és nagyobb feladatokat is el tudtak végezni.
- Felújítás, beruházás jellegű feladatokkal is megbirkóztak.
- Jelentős előre lépés volt a korrózió védelemben (csökkent a lemaradás).

Hátránya volt:

- Az ÉHF-ek és a HF. nem volt állagtulajdonos.
- Felügyeletet, hídvizsgálatot nem végzett.
- Önállóan vágányzári tevékenységet nem folytatott.
- Nem engedték a létszámot, gépesítettséget s a költségkereteket a szükségletek szintjére felfejleszteni.

Harmadik időszak 1993. IV. 1. után:

Az 1993. IV. 1. utáni helyzet az előző időszak hátrányait csak részben küszöböli ki. Jelentős előny,

hogy mivel a legtöbb hídmunka pálya-felépítmény megbontással is jár, így komplex vágányzárakkal a pályagazdálkodási főnökségek el tudják mindkét feladatot végezni. A jelenlegi PGF-enként egy - egy hidász szakasszal (15-20 fő) felújítási, beruházási munkát viszont csak elvéve tudnak vállalni. Ezekhez idegen kivitelezőt kell alkalmazni. A mázolásban sem lesz akkora saját teljesítményük, mint a HF. és ÉHF-eknek volt.

A hídállag megóvása érdekében a hidász szakaszok létszámát növelni kell. Tovább kell fokozni a gépesítést, főleg a fémesítési mázolási munkákhoz szükséges korszerű, termelékenységet és minőséget is biztosító eszközök beszerzésével (homokfúvó berendezés, festékszórók stb.). A virtuális állagnak megfelelő költségkereteket évente biztosítani kell. Nagyobb munkáknál idegen kivitelezőt kell továbbra is igénybe venni.

Összefoglalva a jelenlegi híd állapotok igen komoly terheket rónak a PG. Főnökségekre az elkövetkező időszakban is, de pontos, precíz híd felügyelettel, híd vizsgálatokkal - a tulajdonosi szemlélet szélesítésével - a hidak forgalombiztos állapotban tarthatók.





**BUSKÓ SÁNDOR**  
mérnök főintéző  
a Bp-i Épület- és  
Közműgazdálkodó  
Főnökség vezetője

## Út az épületfenntartástól a gazdálkodásig

A vasúti építészet egyidős a vasúttal. Már akkor létezett, megjelent, mikor a vasút kezdeti formái bontakozni kezdtek. Könnyű belátni, hogy egy-egy vasútvonal építése előtt a felvonulási telepek vitathatatlanul fontos építészeti igénye megfogalmazódott. Az esetek nagyobb részében ezek múlandóknak bizonyultak, s sokszor néhány tervrajzon kívül semmi nem őrizi emléküket.

A megmaradt épületek tükrözik a kor stílusát, hangulatvilágát és mintegy tükröképet mutatnak a gazdasági környezetről.

A vasúti építészetről számos tanulmány, szebbnél szebb fotósorozat jelent meg, Arról a szervezetről viszont, mely lehetővé tette és teszi, hogy unokáink is láthassák a sokszor egy - egy település vagy városrész meghatározó létesítményeit, vajmi kevés publikáció jelent meg. A teljesség igénye nélkül, e hézag pótlása szándékával, megpróbálok rövid áttekintést adni a jelenlegi szervezeti formáig való eljutásig.

### A MÁV épületfenntartási tevékenysége 1945-ig

A Magyar Államvasutak ma is Magyarország legnagyobb ingatlanvagyonával rendelkezik. A vagyon jelentős része a századfordulón épült, az épülettípusok széles választékát felvonultatva. Az 1945. évet megelőzően a vasút szinte kizárólag üzemi épületeket épített. A mai fogalmak szerint üzemen kívülinek minősülő lakásokat, üdülőket, sport és kulturális intézményeket, biztosító egyletek és más, a vasúthoz közvetlenül kapcsolódó szervezetek működtették. Ez alól kivételt csak a szolgálati lakások jelentettek, azonban ezek hasznosítása más elvek szerint történt. Kapcsolódtak az üzemi funkcióhoz.

Az épületek felügyeletét és karbantartását a pályafenntartási szakszolgálat látta el. Nem voltak egységes elvek annak megítélésében, hogy a saját vagy az idegen munkaerő foglalkoztatása célsze-

rűbb. Ennek mindkét változata periodikus ismétlődéssel megvalósult. A jelenlegihez hasonló leépítési folyamat a gazdasági válság (1933.) idején volt megfigyelhető.

### Az integrálódástól a profiltiszta szervezethez

Az államosítás alapjaiban változtatta meg a magasépítészeti szakszolgálat feladatait. Az igen nagy számú lakás kezelése, a sportlétesítmények üzemeltetése nem jelentett volna megoldhatatlan feladatot. Ezek földrajzi elhelyezkedése, a vasút üzemi területeitől való függetlenségük azonban egy speciális szervezeti formát, s a vasúti alapterveken alapuló elvonatkoztatott feladatot jelent. Ez jelentette 1947-ben az első profiltiszta szervezet megalakulását Épületfenntartó Főnökség néven.

Az üzemi épületek kezelési feladatai továbbra is a Pályafenntartási Főnökségek tevékenységi körébe tartoztak. E feladatkört magasépítészeti szakaszok és szakaszmérnökök látták el.

Nem szabad megfeledkezni a Járműjavító Üzemek, a Központi Hivatalok és az Építési Szolgálat magasépítészeti tevékenységéről, mely 1992-ig az állagnak mintegy felét kezelte.

Viszonyításul az 1994. évi zárókészlet budapesti viszonylatban.

Épületcsoport	1994.évi zárókészlet	
	db	e lm3
Üzemi épület	3398	7712
előzőből felv.ép.	332	1394
PHM. épület	477	302
TEB. épület	142	112
Lakóépület	1952	1442
Jóléti épület	159	133
Igazg. iroda épület	233	158
Összesen	6351	9859
ebből MÁV Kft. által bérelt	828	4430



## A bőségtől az "ésszerűségig"

A szervezet életében a vasút általános visszafejlesztését "elősegítő" koncepció jelentette az első igazi

a domináns. Gyakorlatilag a tevékenységnek csak az egyes emberek teljesítőképessége szabott határt.

Álljon itt összehasonlításul az 1978. évi, s az 1993. évi szervezet modellje.

	1978. ÉVI		1993. ÉVI
Budapesti ÉF	Jobbparti Épfennt. F.	Balparti ÉF	Budapesti ÉKF
Központ Bp. Keleti Bp. Ferencváros Bp. Gyáli út Bp. Északi ltp. Bp. Mexikói út Bp. Rákposrendező Bp. Landler ltp. Bp. Dunapart Landler kertészet Kőbányai kertészet Soroksári úti kert. Hatvan kertészet Seregélyes kertészet Győr kertészet Házgondnokság	Központ Bp. Déli pu. Székesfehérvár Győr Dorog Komárom	Központ Bp. Józsefváros Bp. Nyugati pu. Balassagyarmat galgaguta Hatvan Szolnok Mexikói út Salgótarján Vác	Központ Bp. Déli pu. Bp. Nyugati pu. Bp. Keleti pu. Győr Székesfehérvár Hatvan Szolnok Mexikói út

törést. Az 1968. évben hozott államtitkári rendelkezések következménye volt a VOLÁN Vállalatok részére a kisáruforgalom és az áruraktárak átadása.

Az üzemen kívüli épületek közül több budapesti lakótelepet, belvárosi ingatlant adtak át a kerületi tanácsok részére, gyakorlatilag ellenszolgáltatás nélkül.

Csak mellékesen jegyzem meg, hogy manapság egy-egy lakótelep önkormányzati tulajdonba adása nem keltene negatív visszhangot.

E hanyatló korszakot általános fellendülési folyamat követte. Egyre nagyobb volumenű beruházások, felújítások valósultak meg.

Az általános foglalkoztatás a létszám növekedését hozta. Olyannyira, hogy a szervezet kinőtte addigi kereteit, s területenként eltérő időpontban ugyan, de 1978-ig mindenhol megalakultak az Épületfenntartó Főnökségek. Budapesti viszonylatban ez az 1947 óta létező Épületfenntartó Főnökséget, valamint a volt Józsefvárosi Pft. Főnökségből alakult Balparti, a volt Krisztinavárosi Pft. Főnökségből a Jobbparti Épületfenntartó Főnökséget jelentette.

Ekkor már egyik sem kezelt kizárólagosan üzemen kívüli épületeket és építményeket. A három Főnökséghez 19 db magasépítmenyi, 1 db épületgépezés építésvezetőség és 6 db kertészet tartozott. Összlétszámuk elérte az 1212 főt.

Budapesti viszonylatban ezen időszak tekinthető a csúcshoz. A munkáltatás terén a saját tevékenység, ezen belül a főjavítások, tatarozások erőltetett üteme

Az anyagi javak bősége az építés területén is megmutatkozott. A gazdaságosság nem volt szempont. Ezen időszak születtje pl. Bicske állomás, illetve Biatorbágy valamennyi épülete és az azóta részben kiváltott fűtési rendszere.

Az igazgatósági határok változása a lendületet nem töri meg.

A Főnökségek nem küzdöttek létszám, bér, vagy karbantartási költség problémával. Bázisszervei voltak a sportlétesítményeknek.

A gyermekintézmények vagy az Íttörővasút állapota nem okozott gondot, és a vasutasnap ünnepségek helyszínei a friss festés s a frissen vágott virágok illatát hordozták. Az utánpótlás minden téren bőségesnek bizonyult.

Az idilli állapot - legalábbis budapesti viszonylatban - 1985-re megkopott, s előrevetítette árnyékát a jelenlegihez vezető folyamat.

## Szervezetkorszerűsítés és gazdasági átalakulás

A területi változások a mindig is hiányzó budapesti létszám átcsoportosítással, kirendeléssel való pótlási lehetőségétől fosztotta meg a Főnökségeket. A csökkent létszám a diktált főjavítási arányokat csak a karbantartás rovására volt képes tartani. Ez az elmaradás 1985-re már súlyos statikai gondokban jelentkezett.

Egyre kevesebb lett a klasszikus főjavítás. A tervek egy része csak statisztikailag képviselte azt,



s 1987-ben a diktált arány feloldását kellett kezdeményezni. Ekkor az elvándorlás már olyan mértékűvé vált hogy egy-egy építésvezetőség esetében a megszüntetéshez vezetett.

A MÁV más területein is észrevehetővé vált az összehúzóadás.

Egyre több épület vált üzemen kívülivé.

Bár a foglalkoztatási kényszer még lehetővé tette a létszám pótlását, azonban a helyismeret hiánya a hatékonyságot számottevően csökkentette.

Egyenes út vezetett a főnökségek számának csökkentéséhez.

Ebbe illett bele a Budapesti Épületfenntartó Főnökség megszüntetése.

A maradó két "parti" Főnökség osztozott a tevékenységen.

Történt ugyan halovány kísérlet a múlt felidézésére 1987-ban.

Ekkor alakult meg a pécsi mintára a RENOTERV tervezőcsoport, s a bevezetett üzemeltetői karbantartás segítségével és ellenőrzésére szerveződött csoport. Ez utóbbi mindössze egy évet élt. Az előbbi esetében rövid időn belül kapacitásleköltési nehézségek alakultak ki, s felvetődött a privatizációja.

Ekkor már saját kivitelezésben főjavítás alig folyt. Az üzemeltetői karbantartás bevezetése sem oldotta meg az általános kapacitáshiányt, s egyre szorítóbbá vált a karbantartási igények fedezetének korlátozott volta.

## Nagyságrendi váltás a mikroszervezet

A vázolt gondok a MÁV valamennyi szakszolgálatát érintették. A kiutat az alaptevékenységhez közvetlenül nem kapcsolódó szervezetek gazdasági társasági formában való működtetésében látták. Ugyanakkor megindult az eredeti területi határok visszaállítására irányuló törekvés is, mely az igazgatóságok számát sem hagyta változtatás nélkül.

A szervezet életében az 1992-es év jelentette a mélypontot.

A kiútkeresés tétova próbálkozásait egy vezetői döntés "oldotta" meg, mely vélhetően még hosszabb távon meghatározója lesz a lehetőségeknek. Ennek eredményeként, a Kft-be átalakult üzemek és főnökségek építményei az ÉF-ek állagába kerültek.

A területi határok módosulása jelentős ingatlanállag átcsoportosítást jelentett. Ugyanakkor 1994.

március 31-ig a megszűnt a Balparti és Jobbparti Épületfenntartó Főnökség. A mintegy 900 fős létszámból az 1993. április 1-jén alakult Épület és Közműgazdálkodó Főnökségnek mindössze 256 fő maradt.

E döntés számomra legfájóbb pontja - a szervezet oldaláról tekintve - nem a drasztikus, és a MÁV egyetlen szakszolgálatát sem érintő hasonlóan nagyarányú létszámleépítés jelentette, hanem annak következményei.

- Egyes területeken a megalakuló Kft-k eredményes működésük biztosítására az eszközök döntő többségét elvitték. Az ÉKF-nél keletkező új betöltésére a mai napig nem került sor.
- A maradó szervezetből a legidősebb korosztály eltűnt. Nincs aki átadja a tapasztalatokat. De nincs is kinek, hiszen a legfiatalabb korosztályt a létszámstop tartotta távol. Még a reményt jelentő iskolai termelési gyakorlatok is elmaradtak.

Féltővé vált, hogy a szervezet önmagába forduló, belterjes lesz.

Ugyanakkor a közismert általános felvételi tilalom a teljesítményeket fogja rontani.

E váltást követően a MÁV-on, majd a MÁV Rt-n belül ilyen profilú szervezet mint az ÉKF, nem alakult, és jelenleg sincs.

Meg kell azonban jegyezni, hogy az új szervezet csak méreteiben jelentett újat, mert tevékenysége és feladata vajmi keveset változott. Mindössze az idegen közreműködők aránya változott meg, mely egyes tevékenységek megerősítését, míg más tevékenységek visszasorvasztását igényelte.

Budapesti viszonylatban a legnagyobb területi jelenlét mellett, az ÉKF az egyik legkisebb létszámú főnökségként a MÁV Rt. épületállagának több mint felét kezeli, közel 4000 lakást üzemeltet, havi 4500 kibocsátott és közel 1000 fogadott számlaforgalom mellett, mintegy egymilliárd Ft-ból gazdálkodik.

A változásokat törvényszerűen kísérő szabályozásokat a szakág elmulasztotta az átalakulás időpontjára kiadni, bár el kell ismerni, hogy a döntés és a végrehajtás között rendkívül kevés idő állt rendelkezésre.

A pótlólagos kezdeményezések a társszolgálatok részéről negatív megítélést eredményeztek, s azt, mintegy a feladatoktól való elhatárolódásként értelmezték.

A tevékenység változása ügyrendileg 1993. március 31-ig és április 1-től, főbb sorokban.



1993. március 31-ig

Épületfenntartó Főnökség

- Állagnyilvántartás
- Állagfelügyelet
- Vizgazdálkodási létesítmények és lakások üzemeltetése
- Hibaelhárítás a MÁV hálózaton
- Karbantartási tevékenység MÁV hálózaton

- Saját rezsiz beruházás felújítás előkészítése és lebonyolítása
- Kertészeti tevékenység

- Téli forgalmi feladatok

## A vagyonnal való gazdálkodás lehetősége, mint hatalmi tényező

A szervezet összehúzódnása számos feladat ellátatlanságát okozta. Bár a főnökségek nevében viselték a gazdálkodás igényét, azonban e terület az alaptevékenység mellett végképp ellátatlanná vált.

Az eredménytelenséget ugyan előidézte a lakáseladások leszabályozatlan volta, illetve a bérbeadások túlzott decentralizálása.

Bármennyire is szépítjük az eredménytelenség okait, tényként kell elfogadnunk, hogy ez adott lehetőséget és indokot egy speciális, de a főnökségek tevékenységével párhuzamos szervezet létrehozására.

Érdeemes azonban megjegyezni, hogy bármely szervezeti forma csak az ÉKF és a PG Főnökségek adatbázisára támaszkodhat. Ez független attól a ténytől, hogy az Rt. és a Kincstári vagyont megsztották.

A nyilvántartási rendszer "rendszergazdához kötött", függetlenül a felhasználó kilététől.

Vélhetően a párhuzamosság az egyik kiváltó oka, hogy az 1995. április 1-jén megalakult - budapesti viszonylatban - ingatlangazdálkodó szervezet és az ÉKF közötti együttműködés leszabályozatlan maradt.

Sajnálatos módon az érdekeltség hiánya miatt - a párhuzamosság ellenére - az eredményesség nem változik.

1993. április 1-től

Épület és Közműgazd. Főnökség

- Állagnyilvántartás
- Állagfelügyelet
- Vizgazdálkodási létesítmények és lakások üzemeltetése
- Hibaelhárítás a törzshálózaton
- A nem üzemeltetői hatáskörbe tartozó karbantart. elvégzettetése megrendelőként
- Üzemeltetői karbantart. segítése pénzügyi nyilvántartása
- Beruházásra, felújításra javaslat-tétel, programkészítés
- Kertészeti lebonyolítás megrendelői pozícióból
- Ingatlanhasznosításban való közreműködés
- Hótakarítás a lakótelepeken

Jelenleg a vagyon birtoklása és a felette való rendelkezési jog megszerzése tűnik legfontosabbnak, a gazdálkodás rovására.

## A szervezet alternatívái és jövőképe

Mint már nem először, s vélhetően nem utoljára az 1996-os év ismételt átalakulást hozott. Előre kell bocsátani, hogy e tény önmagában nem több mint hír, ha a változás lehetőségeit e szervezet nem használja ki.

Melyek ezek:

- Az önállóság, s az egymáshoz való összemérés soha még ekkora lehetőséget nem adott az egységes szemlélet és képviselő kialakítására.
- Talán a legnagyobb külső piaci kapcsolata van e szervezetnek, mivel évek óta rá van kényszerülve az ahhoz való alkalmazkodáshoz.
- Ebből adódóan a piac értékítéletét, mozgását napra készen ismeri.
- A számlaadási kötelezettség egyetlen más szervezethez sem hasonlítható számviteli fegyelmet és költséggazdálkodást igényel.
- A sorozatos " karcsúsítás " szükségessé tette, és valósággal kikényszerítette a számítástechnika széleskörű alkalmazását, a személyi állomány folyamatos utóképzését.

Ezen előnyök lehetővé teszik, hogy a szervezet valamennyi ingatlanvagyonot használó, hasznosító szervezet részére teljes körű és naprakész infor-



mációt szolgáltatasson. A hangsúly a szolgáltatáson van. A használók döntési helyzetbe hozása, a döntés lehetséges előnyeinek és hátrányainak megvilágítása, illetve a végrehajtás folyamatának műszaki és pénzügyi figyelemmel kísérése jelentheti a lehetséges célt. Remélhetőleg az 1996. évi átalakulás lehetőségeivel a szakág tud élni.

Nagyon fontos lenne a tevékenység publikálása mindenki számára közérthető formában. Óvatosságra inteném azonban azokat, kik az önállósággal nem azon cél érdekében kívánnak élni, hogy bebizonyítsák, hogy e szakszolgálat olyan szolgáltatásokat tud nyújtani, mit eddig vajmi kevesen és keveset vettek igénybe.

---

## RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK

---

Németországban a szövetségi államokat 1996. I. 1-től törvény kötelezi, hogy területük rövid távú, elővárosi vasúti forgalmát maguk szabályozzák az országos forgalommal összhangban. A cél az, hogy a helyi igények ismeretében az utasok kívánságának mindinkább megfeleljenek. Szászországban ennek értelmében már előre kidolgozták a helyi közlekedéspolitikát. Hálózatukba tartozik 1737 km vonal, ami a fővonalakat egészíti ki, 253 állomás, megálló, és naponta 2700 vonatot közlekedtetnek, átlagosan napi 200.000 utassal. Külön gondot fordítanak a szép természeti környékeket ellátó vonalakra, a kiránduló forgalomra. A teljes üzemet az állam nagy mértékben támogatja, mert vannak olyan vonalak is, amelyek alig 10%-ban gazdaságosak.

(ZEV + DET Glas. Ann. Eisenb. tech. 1996. 1. sz.)

Az Iráni Iszlám Köztársaság évszázadokig kereskedelmi kapocs volt Európa és Ázsia között a szárazföldi árucserében, amit a tengerhajózás a múlt században erősen visszaszorított. Ez az oka, hogy az első vasútvonal csak 1928-ban épült meg. A további fejlesztések után az elmúlt két évtizedben szükségessé vált az ország bányászati és ipari központjainak összekapcsolása egy vasútvonallal, mely a legfontosabb déli kikötővel, Bandar Abbas-szal teremt kapcsolatot. Ez a déli fővonal most kétvágányú pályaként, villamosítva, 635 km hosszban megépült, és 1995-ben átadták a forgalomnak. A nagy munkát az iráni háború sem akadályozta meg. Az áruforgalom már most 16 millió tonna, de az előrejelzések szerint el fogja érni a 40 millió tonnát is.

(Schienen Welt 1996. 1. sz.)

Az SNCF nagysebességű hálózata ma 2315 km. Ez négy vonalból tevődik össze, melynek fenntartása jelentős költséggel jár. Ezért már a tervezésnél gondoltak egyes szempontokra, melyek ezt kedvezőbbé teszik (a felépítmény elemeinek élettartama és költségeinek összhangja, a fenntartás gépesítése). Szinte minden téren megkönnyíti

a feladatot a nagy teljesítményű fenntartási gépek alkalmazása, továbbá a szervezetség mind az SNCF, mind a kivitelező alvállalkozók részéről. Mindezek mellett a 17 t tengelyterhelés és a kizárólag személyvonati forgalom könnyíti meg a gazdaságos fenntartás elgondolásainak megvalósítását.

(Schienen Welt 1996. 1. sz.)

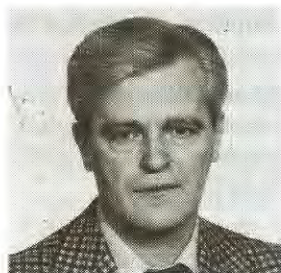
Thaiföldön befejezték egy 190 km/h sebességű, normál nyomtávú vasútvonal terveit. A vonal a fővárosból, Bangkokból fog vezetni a keleti tengerparton egészen Rayongig. A vonalat 25 kV, 50 Hz-cel villamosítják. A vonal építése 7-8 évet fog igényelni, de Bangkok és az új repülőtér közötti járatoknak 2000-ben meg kell indulni. A 12 kocsból álló villamos motorvonatok a repülőtérig 15 percenként közlekednének, illetve alkalmazkodnának a repülőtér menetrendjéhez. A tervek között további nagysebességű vasútvonalak építése is szerepel.

(Int. railw. j. rapid transit rev. 1996. 3. sz.)

A növekvő menetsebességek a pályával szemben is fokozottabb követelményeket támasztanak. A pálya és a jármű közötti legkedvezőbb viszony eléréshez ismerni kell mindkét tényező dinamikus viselkedését. A jármű terén már jól kidolgozott módszerek vannak az erők mérésére. A pályánál az ismert mechanikus modellt használják a különböző rugózások, rugózott és rugózatlan tömegek felépítéséből. Nagyobb sebességek esetén azonban az így kapott eredmények nem kielégítőek. A DB kutató központja a modell alapján olyan mérési módszert és ennek matematikai eljárását dolgozta ki, amely egy kerék terhelése alatt négy aljnnyi hosszban önműködően méri az egyes elemekben fellépő erőket. A számított és mért eredmények igen jó egyezést mutatnak. Ezekből már megbízható következtetéseket vonhatnak le a kerék-pálya viszonyra nagy sebesség esetén.

(Eisenb. techn. Rundsch. 1996. 1-2. sz.)





**MERKLY ISTVÁN**  
MÁVGÉP Kft. vezetője

## MÁV Építési Géptelep Főnökségből MÁVGÉP Kft

*Múltja, jelene és jövője a két éves működés alapján*

Az összefoglaló megállapítása szerint a Magyar Államvasút elérte célját, vagyis létrejött egy megrendelő-teljesítő viszonyon alapuló, kvázi privatizált pályaeépítő - karbantartó gépkapacitást működtető szervezet, amely még eredményt is produkált.

### 1. A Kft létrehozásának előzményei

A MÁV Vasútépítő-Gépellátó és Szolgáltató Kft. - továbbiakban röviden MÁVGÉP Kft - létrehozásának, megalakulásának körülményeiről nem lehet beszélni anélkül, hogy ne emlékeznénk a 80-as és 90-es évek fordulóján kialakult politikai, gazdasági változásokra.

A bel- és külföldi gazdasági változások következményeként a MÁV szállítási teljesítménye, bevétele drámaian csökkent.

A változások az államra - mint tulajdonosra - illetve a költségvetésre is hatottak, miáltal a MÁV helyzete a költségvetési támogatást tekintve is nehezebbé vált.

Nyilvánvalóvá és elkerülhetetlenné vált a MÁV szervezeti és gazdálkodási reformjának megvalósítása. A MÁV felismerte, hogy elvesztett pozícióit csak megújított, korszerű, európai színvonalú vasúttal szerzheti vissza: jelentős racionalizálási, korszerűsítési és privatizálási folyamatot indított el.

Döntő jelentőségű volt az 1993. évi XCV számú, vasútról szóló törvény megalkotása és hatályba lépése, mely megteremtette a változásokhoz, ill. változtatásokhoz szükséges kereteket: rendezte az állam és a MÁV kapcsolatát, meghatározta a feladatokat, tisztázta a tulajdonviszonyokat, meghatározta a vasút szervezetének megújulását, a szolgáltatások körét és nem utolsósorban a finanszírozási kötelezettségeket.

Ezek után került sor a MÁV társasággá alakulására, a kereskedő- és pályavasút létrehozására, továbbá a nem alaptevékenységet végző szervezetek leválasztására, illetve privatizációjára, mely folyamat vezetett végül a MÁVGÉP Kft megalakulásához is.

A MÁVGÉP Kft lényegében a MÁV Építési Géptelep Főnökségből született, mely 1955. évben alakult a pályaeépítés és fenntartás gépesítésére.

A Főnökség 38 éve alatt - a pályaeépítő és karbantartó, a felépítményi és alépítményi munkagépek üzemeltetésén és javításán kívül különböző, a MÁV számára fontos profilokkal és tevékenységekkel foglalkozott, így például: záhonyi rakodásgépesítés fejlesztése, jászkiséri mezőgazdasági gépállomás átvétele és szakszolgálati hasznosítása, józsefvárosi konténerterminál rakodásgépesítése és a közúti elfuvarozás megszervezése, az Autófuvarozási Főnökség befogadása, sínhegesztés és kitérő felhegesztés, ipari tanuló és munkagépkezelő- vezető képzés stb.

A Főnökség eszközállománya, létszáma a feladatokkal folyamatosan, jelentősen bővült.

Az eszközök eleinte hazai gyártású vagy keleti relációból származó gépek és járművek voltak. Az 1970-es években nyílt lehetőség a korszerű nyugati felépítményi építő és karbantartó gépek beszerzésére, melyek új technológiát jelentettek a MÁV-nál.

A Budapest, X., Kőér utcai telephely, ha a feladatokhoz képest elkésve is, de folyamatosan fejlődött. A 80-as évek első felében volt az utolsó bővítés, ill. rekonstrukció, melynek során alakult ki a mai nagy-gép-csarnok a tolópaddal és a szociális komplexum. Elmaradt viszont az univerzális mosókomplexum és a gépek-járművek festőműhelyének megépítése.

A bevezetőben említett változások következtében a Főnökség végighalad az "útkeresés" szakaszain, és elkészíti a szervezetének korszerűsítési javaslatait, melyek megvalósítása során - egyidejűleg - nagyarányú átszervezésekre is sor kerül.



Igy 1992. augusztusában a MÁV Gépjavitó Üzem jogutód nélkül megszűnik, és - néhány a MÁV számára nélkülözhetetlen tevékenység megtartásával - budapesti létszámát az Építési Géptelephez, míg szegedi részlegét a MÁV Építőgépjavitó Üzemhez csatolják.

Az időszakra már a privatizáció jellemző, vagyis az építési szolgálat egységeit MÁV- alapítású, egyszemélyes Kft-ké alakítják 1992. október 1-től. A MÁVÉP-SZER Kft-hez korábban beolvadt, volt Szak- és Szerelőipari Főnökség Elemgyártó Üzemét nem privatizálják és az ún. "Váltófűtő" egységgel együtt, ugyancsak az Építési Géptelep Főnökséghez csatolják.

A szervezési folyamat nem áll meg és az Építési Géptelep Főnökséget is eléri a racionalizáció és a privatizáció időszaka.

A szervezésekkel felduzzadt főnökségi szervezetre racionalizálási program készül, mely szerint az 1992. évi 990 fős átlagos állományi létszámot 1992. év végére 550 főre kell csökkenteni.

Első privatizációs lépésként, 1992. december 31-én megalakul a Főnökség közúti járműparkját üzemeltető szervezetből és eszközállományából, a korábbi Egressy úti telepen az Egressy Garázs Kft.

1993. január 7-én a MÁV Rt vezetése és az érdekvéviselői szervek megállapodnak a vasútüzem nem alaptevékenységet folytató szervezeteinek privatizációs feltételeiben és ezek után körvonalazódni látszik, hogy az Építési Géptelep Főnökség és a hozzácsatolt egységek, profil szerint más-más szervezeti formában elkülönülve fognak működni.

A terv szerint a stratégiai jelentőségű felépítmény-építő és karbantartó munkagépek üzemeltetésére és javítására, valamint a fontos felépítményi anyagok gyártására 250-300 fős Kft alakulna. A budapesti pályafenntartási szolgálat kiszolgáltatására kb. 80 fős gépállomás létesülne és az Elemgyártó Osztály ugyancsak kft-vé alakulna, vagy valamelyik MÁV Rt szervezethez csatlakozna, esetleg megszűnne.

A Főnökség kft-vé alakulásának első határideje 1993. április 30. A Főnökség vezetése a termelési feladatok ellátása mellett - külső segítség igénybevétele nélkül - szervezi a privatizációt.

Az átalakulás, illetve a kft megalakításához szükséges feltételek hiánya miatt a döntést 1993. év őszére halasztják, így a Főnökség tovább működik. 1993. áprilisában az ipari tanulóképzés bázisát a Főnökség átadja a Budapesti Igazgatóságnak.

1993. szeptembertől az események felgyorsulnak és döntés születik, hogy az ún. gépállomás funkciót is ellátva a Főnökség kft-vé alakul az Elemgyártó Osztály nélkül, melyet a jogutód Terézvárosi Pft-hez csatolnak. Az 1993. szeptember 1-jei létszám 451 fő, míg a tervezet szerinti kft létszáma 280 fő, tehát -

az Elemgyártó Osztályt nem számítva - további 100 fő leépítését kell végrehajtani.

A MÁV Rt. vezetése a stratégiai döntésnek megfelelően az átalakulás feltételeit biztosítja, így elhárultak az akadályok a kft megszervezése elől, és 1993. december 31-én megalakul a MÁVGÉP Kft.

A Főnökség átalakítása alatt illetve az 1991-1993. években, figyelemmel a szervezeti beolvasztásokra is, kb. 1400 fő leépítésére került sor, alkalmazva szinte valamennyi lehetőséget, áthelyezéstől, nyugdíjazástól az elbocsátásig.

## 2. A Kft megalakulása, tevékenységének beindítása

A MÁVGÉP Kft-t a MÁV Rt 410.480.- E Ft törzstőkével, 100 %-ban MÁV tulajdonú, "egyszemélyes" társaságként alapította.

Az Alapító a társaság működőképes létrejöttét a 270.480.- E Ft dologi betétből és a 140.000.- E Ft készpénzből álló törzstőke rendelkezésre bocsátásán kívül egyéb, a Szindikátusi Szerződésben foglalt kötelezettségek vállalásával is biztosította. A legfontosabbak ezek közül a Kft működéséhez elengedhetetlenül szükséges ingatlanok, építmények és a fő tevékenységet művelését biztosító vasúti felépítményi munkagépek, munkaszervevények és vasúti járművek üzemeltetésre való átadása - külön szerződésekben rögzítve - bérleti díjak ellenében. A stratégiai gépek, eszközök tehát továbbra is a MÁV Rt., illetve a Pályagazdálkodási Központ tulajdonában maradtak, melyek pótlásának, korszerűsítésének feladatát és terhet az Alapító célszerűségi okokból saját feladatának tekinti.

A Társaság megalakulásakor 3 éves Üzleti Tervet készített, mely termelési, árbevételi, eredmény- költség-likviditási, továbbá létszám- és bértervekből állt. A tervek tevékenységre, a termelésre és a létszámra vonatkozóan lényeges bővítést nem tartalmaztak, a gazdálkodás célja az első két évre vonatkozóan a "nullszaldó", majd később a szerény eredmény elérése volt.

A Társaság alakuló létszámát 281 főre tervezte, mely végül 265 főben realizálódott. A Kft és a munkavállalók jogállását, továbbá a MÁV Rt-hez való viszonyát, az alapító és a társaság együttműködését, a jogokat és kötelezettségeket az Alapító Okirat és a Szindikátusi Szerződés rögzíti.

A társaság fő tevékenységi profiljai az Alapító Okirat szerint:

- a bérbevett és saját, apportba adott vasúti munkagépek-járművek üzemeltetése és vasútépítő-karbantartó szervezetek részére munkavégzés bérbe adással,



- munkagépek és járművek (közúti-vasúti) karbantartása javítása,
- klf felépítményi anyagok gyártása (pl: Grower-gyűrű, féksarú stb.),
- egyéb tevékenységek, melyek a fenti profilt kiegészítik.

A feladatok új körülmények közötti teljesítése, a tevékenységek végzése új szervezeti rendszer kialakítását is szükségessé tették. Így a két termelő egység üzletágakká, a termelést kiszolgáló szervezetek irodákká alakultak.

A Kft működését, gazdálkodását az Alapító képviselője, a 3 tagú Felügyelő Bizottság és könyvvizsgáló segíti, ellenőrzi.

A Kft-en belül Üzemi Tanács, Szakszervezeti Bizottság működik és a társaságon belül Kollektív Szerződés rögzíti a munkavállalók jogait, kedvezményeit.

A Kft tevékenységének beindulásával kapacitásait megrendelő-szolgáltató viszony keretei, piaci viszonyok között működteti. Az új gazdálkodási forma alapvető célja a szolgáltatások tényleges értéken történő cseréjének megvalósítása, az elszámolásokban eddig alkalmazott korrekciók és értékkülönbözet felszámolása, elhagyása.

### 3. A Kft kétéves működésének tapasztalatai

#### 3.1. Az 1994. év, mint a beindulás éve

A Kft első üzleti évének indulásakor az egyik legnagyobb gondot a fő tevékenységi profilok kapacitásainak kitöltése, leköttése jelentette /függetlenül attól, hogy az alapító 80%-os leköttést vállalt/. Mind-egyik profil, akár a gépüzemeltetés, akár a javítás-gyártás specialitása révén nagymértékben kötődik a MÁV Rt-hez, a vasútüzemhez.

A felépítményi munkagépek iránti igények elsősorban a MÁV-hálózaton dolgozó "építési" kft-k, ezen belül a Budapest-Hegyeshalom projekten dolgozók részéről jelentkeztek, továbbá - kissé késve - a MÁV Rt. hálózati egységei. A javítási-gyártási profil esetében első időben fő megrendelő a Pályagazdálkodási Központ volt, majd a hálózati egységek, és pft. főnökségek is.

Amit a Kft tevékenységi kapacitásainak leköttetésére alapításkor az üzleti tervben, de még az induló év I. negyedében sem mertünk feltételezni, az a II. negyedére a Kft-re nézve kedvezően alakul: láthatóvá vált, hogy a Kft szolgáltatásaira jelentős a többletigény.

Másik lényeges probléma a munkagépek bérleti díjának megállapítása volt. E kérdésben két dolog okozott gondot: a várható éves foglalkoztatás /éves időalap/ megállapítása, a költségek, illetve fedezetük meghatározása a piacviszonyok között és a várható

inflációra tekintettel. Áprilisra e kérdés megoldódott, az első év bérleti díjait - melyet célszerűségi okokból egyenlőre továbbra is műszakóra-díjban állapítottunk meg, mert az igénybe vevők részéről ismertnek tételztük fel összetevőit, azok változásait, az elszámolás alapbizonylatát (üzemnapló) - a MÁV Rt. elfogadta.

A vártnál nagyobb igények mellett az is látszott, hogy a gépek kapacitásának kihasználtsága alatta marad a lehetőségeknek, ugyanakkor gond lesz a rendkívüli módon leépített létszámmal, azon belül a gépkezelőkkel, akikre normál kapacitásukat meghaladó igény jelentkezése várható.

Ilyen körülmények között a Társaság egyik jelszava: "igényt vissza nem utasítani, lehetőleg minden munkát elvállalni", másik: "a bevételeket minden rendelkezésre álló eszköz felhasználásával növelni, míg a ráfordításokat a reális, az alapvető szükségletek szintjén tartani".

E két "jelszó" maradéktalan betartásától, e jelszavak szerinti működéstől várhattuk a talponmaradást, ami végül sikerült, sőt eredményt is realizált a Kft. Más kérdés, hogy az eredményt - a lakásépítési támogatás kivételével - az alapító elvonta (bár a Kft "első éves" volt ...).

A Kft által elért jelentős teljesítmény és eredmény kialakulásához az alábbi tényezők járultak hozzá:

- Az év során az üzleti tervben prognosztizált, majd az I. és II. negyedévben felülvizsgálat után várhatónak ítélt gépigényeken felül, előre nem várt feladatok is jelentkeztek, mely terven felüli munkák teljesítését a rendelkezésre álló munkaerő céltudatos, szervezett átcsoportosításával és nem utolsósorban jelentős túlmunkájával oldottuk meg. A jelentős többletmunka lényegesen növelte a Kft bevételeit, és a hatékonyabb gépkivhasználás természetesen eredmény növekedést is jelentett.
- A gazdasági év első négy hónapjának nagyobb üzembentartási ráfordításait májustól a bevételek jelentős növekedése követte. Külön említést érdemel, hogy számláinkat időben kiegyenlítették és likvid gondok nem jelentkeztek.
- A Kft eredményét az is kedvezően befolyásolta, hogy az év során tevékenységünket hátrányosan érintő rendkívüli esemény nem történt.
- Az igazsághoz tartozik, hogy a Kft az évet viszonylag jó állapotú, jól előkészített gépekkel, értékesítésre előkészített termékekkel kezdte.
- Nem szabad megfeledkezni a Kft munkavállalóinak szemléletváltozásáról, hozzáállásuk kedvező módosulásáról sem. A kezdeti bizonytalankodások után a dolgozók céltudatossága, magabiztossága volt a jellemző, külön kiemelve az eredményre való törek-



vést, mely átlag feletti munkájuk anyagi elismerésének alapját is biztosította.

Természetesen kedvezőtlen jelenségekkel is találkozunk. A vártnál rosszabbul alakult az építőipari, rakodó- és földmunkagépek munkáltatása. A gépkezelőket a felépítményi munkagépeknél hasznosítottuk, míg az előregegett, kihasználatlan gépparkot célszerűnek láttuk leépíteni, a gépek egy részének értékesítésével.

Ezen gépekből néhány fontos gépen kívül, csak a korszerűbb, különleges gépet tartottuk meg /pl.: Liebherr-ek, L-20 és SKB 1000 típusú rakodógépek vagy 2-2 db földtoló és rázótömörítő stb./. Itt említjük meg, hogy a korszerűtlen, nem versenyképes és feleslegesnek ítélt eszközök leépítésénél, illetve értékesítésénél nehézséget okozott a MÁV Rt megalakulásakor felértékelés, melyet a kereslet nem ismert el.

A III. negyedévben, az eredmények birtokában a Kft gazdasági helyzetének stabilizálását, az üzemeltetés feltételeinek javítását tűztük ki célul. A második félévben a MÁV-tól örökölt néhány "elmaradást" igyekeztünk pótolni. Pl.: szabadtéri járműmosót építettünk, az elkorrodált földalatti tüzelőanyag-tartályokat kicseréltük, a gépek munkahelyi üzemanyagellátására - az ARD előírásoknak megfelelő - két korszerű, közúti tartálykocsit helyeztünk üzembe. Ezekon kívül lecseréltünk néhány kisgépet, javítottuk a gépkezelők szociális körülményeit, természetesen az eredménnyel arányos béremelést hajtottunk végre és anyagi elismerésben részesítettük a Kft éves eredményének létrehozásában élenjáró dolgozókat.

### 3.2. 1995. a kft működésének második éve

A Kft tevékenységi profiljai és azok kapacitásai lényegében nem változtak az előző évihez képest.

Az 1995. évi üzleti terv elkészítésénél már figyelembe tudtuk venni az első év tapasztalatait. Ezek alapján a kft tevékenységeinek legnagyobb igénybevevőjével, a MÁV Rt pályafenntartási és építési tevékenységének irányítóival, az irányításuk alá tartozó szervezeti egységekkel többszörösen, de a területükre dolgozó MÁV építési kft-ekkel is egyeztettünk és felmérést végeztünk a gazdasági év előkészítése érdekében.

Ezek során nyilvánvalóvá vált, hogy fő profilunkra, ill. munkagépeinkre a Bp-Hegyeshalmi projekt, ill. az ebben közreműködő MÁV építési kft-ék részéről jelentősen kisebb gépigény jelentkezése várható. Pótlását a MÁV hálózati igények növekedése biztosíthatná, amennyiben erre pénzügyi fedezet lenne, avagy MÁV-on kívüli üzletfeleket kell keresni. A MÁV Rt várható munkafadatairól annak gépigényéről az év indulásakor, az üzleti terv készítésekor elfogadható pontosságú adatokkal nem rendelkezünk, de még áprilisban is csak megközelítő adatok álltak rendelkezésünkre.

Ugyanakkor kedvező volt, hogy évközben jó marketing munkával jelentős külföldi /export/ munkához jutottunk.

A Kft 1995. évi szolgáltatási díjainak kialakításánál /műszakóra-díj, rezsi-óradíj/ figyelembe kellett venni az előző évben bekövetkezett, de érvényre nem jutott árváltozásokat, adókat, járulékokat, az év prognosztizálható inflációs hatását, de a Kft által igénybevett MÁV /pl.: ingatlanok bérleti díjának növekedése) és külső szolgáltatások (pl.: kaparólánc-öntés) díjnövekedését is. Az önerejű és saját eszközökkel szállított munkagépek műszakóra-díjába érvényesítenünk kellett a fellevonulási költségeket, melyet az előző évben nem vagy csak töredékével vettünk figyelembe. Az így megállapított díjakat a MÁV Rt-vel, a szakszolgáltatással az igénybevevőkkel egyeztettünk, melyeket elfogadtak. Évközben árakat nem módosítottunk.

A Kft 1994. évi gazdálkodását vezérlő "jelszavak" 1995. évre is érvényben voltak, melyek szigorú betartása ismét eredményt hozott.

Az év során a gépek kihasználtsága ugyancsak alatta maradt a lehetőségeknek, míg a leépített kezelőlétszám feszített igénybevétele jelentkezett. Az ezzel járó túlóraigényt sikerült csökkentenünk a munkaidő jobb kihasználásával, az eltérő havi munkaidő bevezetésével.

Az 1995. év teljesítményét, eredményét több tényező segítette, ám nehézségeket okozó hatások is voltak.

Segített, illetve kedvező volt:

- mindaz, mely 1994. évben is eredményt hozott,
- a prognosztizáltnál nagyobb gépigény jelentkezése, elsősorban a MÁV-hálózat részéről, de a projekten várt igény csökkenés viszont kisebb volt,
- jelentős eredményt hozott az év során végzett exportmunka: a ZSR hálózatán végzett ágyazatostálás és javítóréteg beépítés (sóder, műanyag-szőnyeg),
- év közben a Kft karbantartás-javítás, gyártás tevékenysége is nagyobb igénybevételt kapott: mind a hálózati egységek, mind a saját és bérelt gépeinknél beindult az elmaradt pótlása, néhány felújítás is,
- a számlák kiegyenlítése az év utolsó hónapjaitól eltekintve folyamatos volt, emiatt likviditási gondok nem jelentkeztek,
- a Kft munkavállalóinak magatartása, hozzáállása továbbra is pozitív volt. Magukénak érzik a kft-t, amit mutat az MRP megalakulása, melynek szinte valamennyi dolgozónk tagja lett.

Kedvezőtlen volt többek között:

- az ingatlan-bérleti díjak évközi növelése, és a fenntartási-felújítási költségek növekedése az előregegett épületek és épületgépészeti berendezések miatt,



- a december közepén bejelentett licenc-díj, szabvány-használati díj, mint "műsoron kívüli" költség.

Az év második felében a várható eredmények ismeretében fejlesztettük a sínhegesztés utómunkáihoz szükséges eszközparkot /mely szükséges a 160 km/ó sebességű pályában végzett hegesztések megmunkálásához, vizsgálatához/, sikertült évek óta hiányzó fontos alkatrészeket (pl.: PRSZM-3 típusú hegesztőgéphez, DGKU-hoz stb) beszerezni, javítottuk a gyors hibaelhárításhoz szükséges kocsi-park összetételét, tovább fejlesztettük a szociális ellátás körülményeit. A bérezést, a kereseteket - a teljesítményekkel, eredményekkel arányosan - tudtuk fejleszteni, ha nem is az igényelt szinten, de vele a reál keresetek a Kft-nél az átlagosnál kisebb mértékben csökkentek.

A Kft adózott eredményét egyenlőre nem vonták el, ennek a Kft-n belüli felhasználására nagy szükség lenne. Célszerű lenne a festő-fényező műhely korszerűsítése környezetvédelmi szempontból, a growergyűrű gyártósor felújítása és a hőkezelő részének megjavítása, a sínhegesztés utómunkálataihoz szükséges eszközök további fejlesztése stb. Szükség lenne az eredmény teljes illetve részleges felhasználására, melyet az alapító képviselője és a Felügyelő Bizottság szintén támogat.

### 3.3 Összefoglalás

A Kft két éves működése véleményünk szerint hasznosnak, eredményesnek értékelhető, ami nem jelenti azt, hogy nincs javítani való.

A két év alatt az árbevétel növekedett, ezen belül a Kft export-értékesítést is produkált. A két év alatt a Kft nagy gondot fordított a termelési feltételek javítására, a műszaki színvonal fejlesztésére. Elbizakodottság nélkül állíthatjuk, hogy a Kft gazdálkodása takarékosnak nevezhető, melyre megfontoltság volt jellemző. Mindezek elősegítették a Kft jövőjének hosszabb távú megalapozását, de hasznos volt a tulajdonos számára is elsősorban azért, hogy a jelentős értéket képviselő termelőeszközei kedvező mértékben és értékben működtek.

A két év adatai azt mutatják, hogy az eredmények nagyobb része származik az ipari tevékenységből, a külföldi munkagép-üzemeltetésből, a pénzügyi bevételekből, az "egyéb" tevékenységekből és kisebb része, töredéke a MÁV Rt. és MÁV Kft-k részére végzett munkagép bérbeadásból.

Az szintén említést érdemel, hogy az évenkénti megvalósított takarékos gazdálkodás ellenére sem sikerült a Kft-nek biztonsági alapot (kockázati, biztonsági)

létrehozni, így minden különleges esemény beláthatatlan zavart okozhat.

Összefoglalva megállapítható, hogy a Magyar Államvasút elérte célját, vagyis létrejött egy megrendelő-teljesítő viszonyon alapuló, kvázi privatizált pályaeépítő-karbantartó gépkapacitást működtető szervezet, mely még eredményt is produkált.

A MÁVGÉP Kft munkavállalói a megalakult MRP szervezeten keresztül, mint a Kft résztulajdonosok bíznak egy megújuló, környezetbarát vasútban, mely biztos piacot fog jelenteni a társaság hatékony működéséhez, fennmaradásához.

## 4. A Kft jövője

A MÁVGÉP Kft az infrastruktúra szervezetében, ahhoz szorosan kapcsolódva jelenleg is jelentős tényező, mely stratégiai feladatokat lát el speciális és fontos profilban a MÁV Felépítmény Karbantartó és Gépjavitó Kft-vel együtt.

Az európai vasutakat vizsgálva megállapítható, hogy a fejlett országokban megújulásukat élik és nemcsak a környezetbarát működés miatt. Európa térképén kialakulóban vannak a nagysebességű, országokat átszelő vonalak, a kelet-nyugat, észak-dél és haránt közlekedési folyosók. Ehhez - a folyamatban lévő szervezatkorszerűsítések, racionalizálások, fejlesztések végrehajtása mellett - a MÁV-nak is csatlakoznia kell. Mindez vonalkorszerűsítéseket, a frekvenciált vonalakon nagyobb sebességek elérését és ezen vonalak korszerű karbantartását igényli. E feladat megoldásában a MÁVGÉP Kft - több évtizedes tapasztalatokkal rendelkező, szakember-gárdája és szervezete - eddigi eredményei alapján megfelelő együttműködésre alkalmas és képes a MÁV Rt-vel, melyre távlatokat tekintve is alapozni lehet a stratégiai gépek üzemeltetését, javítását.

A közeljövő feladataként a meglévő gépkapacitások kihasználását tartjuk elsődlegesnek mindaddig, míg minőségükben, műszakilag és gazdaságilag erre alkalmasak. Különösen igaz ez a nemzetgazdaság pénzügyi helyzete és az európai gépárak /vásárlás, bérlet/ ismeretében. Ezzel párhuzamosan fel kell készülni a korszerűbb technika befogadására, üzemeltetésére és javítására, mely fejlesztések elkerülhetetlenek.

Ezen feladatok mellett a kft-nek tovább kell javítania gazdálkodását, fejlesztenie tevékenységét az Alapító céljával és természetesen saját eredményes működésével összhangban.



## MELLÉKLETEK

### 1./ MÁV Építési Géptelep Főnökség fontosabb adatai 1950-1990 között

Időszak	Létszám /fő/	Eszközállomány		Term.érték /eFt/
		db	kW	
1 950	132	118	2 203	5 860
1 960	506	290	6 505	29 106
1 970	768	273	16 685	92 205
1 980	1 631	1 867	81 880	393 603
1 990	1 356	1 120	64 075	211 280

### 2./ MÁVGÉP Fft néhány adata (létszám, főtevékenységek bevételei)

Időszak	Létszám /fő/	Bevételek /eFt/ pü.műv.bev.nélk.
1 994	269	603 948
1 995	268	713 644

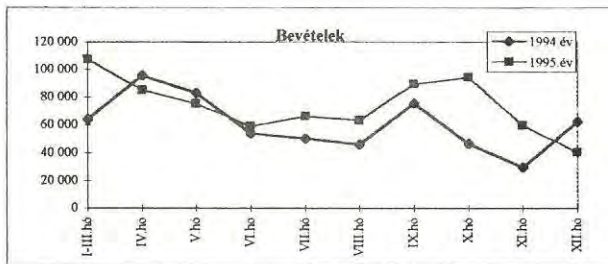
### 3./ Kft mérleg adatai

	Induló tőke	1994. dec.31.	1995. dec.31.
<b>Eszközök (aktívák)</b>			
<b>Befektetett eszközök</b>	<b>175 249</b>	<b>166 483</b>	<b>173 064</b>
- immat. javak	582	851	1 156
- tárgyi eszk.	174 667	165 632	171 017
- befektett pénzügyi eszközök		0	891
<b>Forgó tőke</b>	<b>235 231</b>	<b>360 259</b>	<b>358 808</b>
- készletek	95 231	83 086	98 439
- követelések	0	64 866	98 241
- pénzeszközök	140 000	212 307	162 128
<b>Aktív időbeli elhat.</b>	<b>0</b>	<b>1 669</b>	<b>1 058</b>
	<b>410 480</b>	<b>528 411</b>	<b>532 930</b>
<b>Források (passzívák)</b>			
<b>Saját tőke</b>	<b>410 480</b>	<b>411 909</b>	<b>452 490</b>
- jegyzett tőke	410 480	410 480	410 480
- eredménytartalék			1 429
- mérleg sz. "E"	0	1 429	40 581
<b>Kötelezettségek</b>	<b>0</b>	<b>112 769</b>	<b>78 611</b>
- rövid lejáratú	0	112 769	78 611
<b>Passzív időbeli elhat.</b>	<b>0</b>	<b>3 733</b>	<b>1 829</b>
	<b>410 480</b>	<b>528 411</b>	<b>532 930</b>

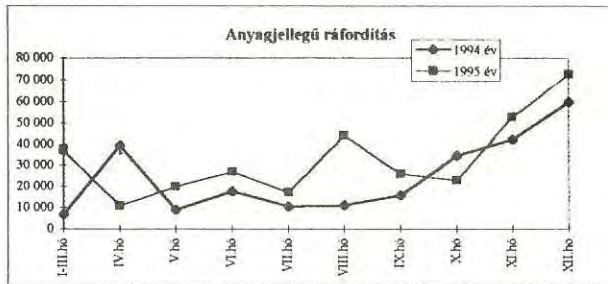


**4./ Kft bevételei és fontosabb költségei (1994. és 1995. években)**

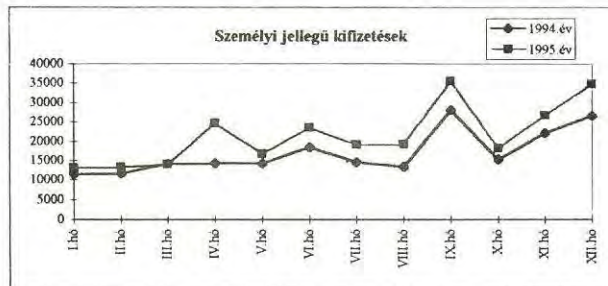
4.1./



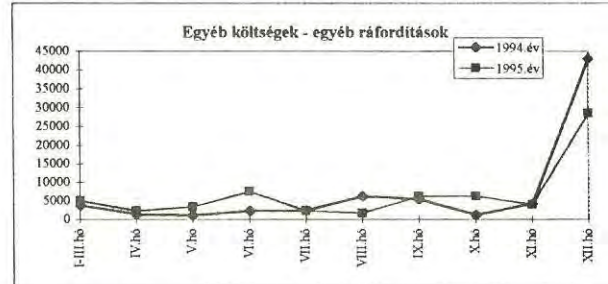
4.2./



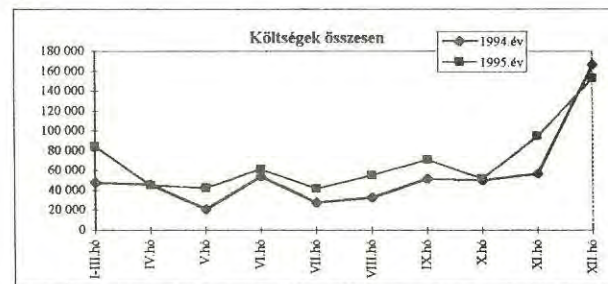
4.3./



4.4./

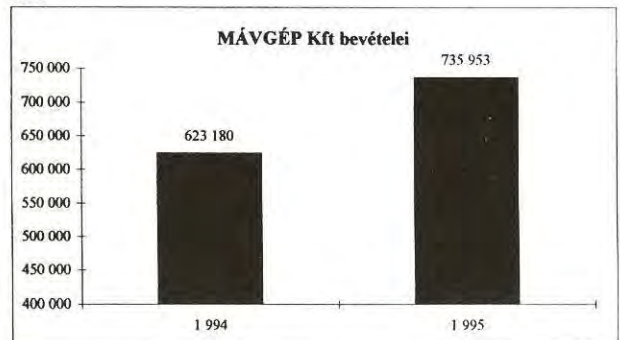


4.5./

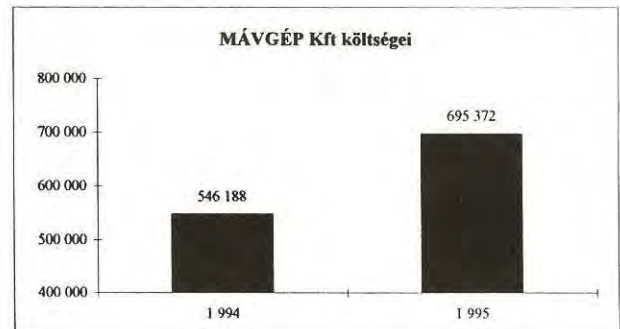


**5./ Kft 1994. és 1995. évi bevételei, költségei, mérleg szerinti eredményei**

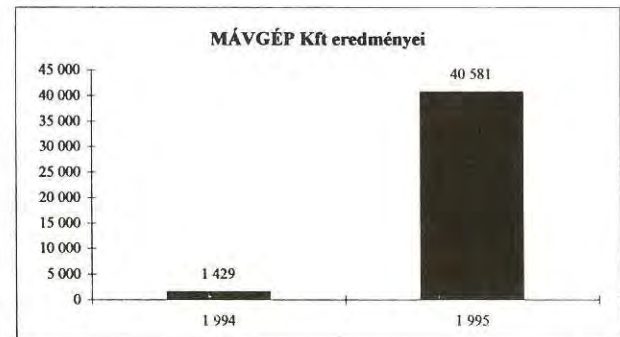
5.1./



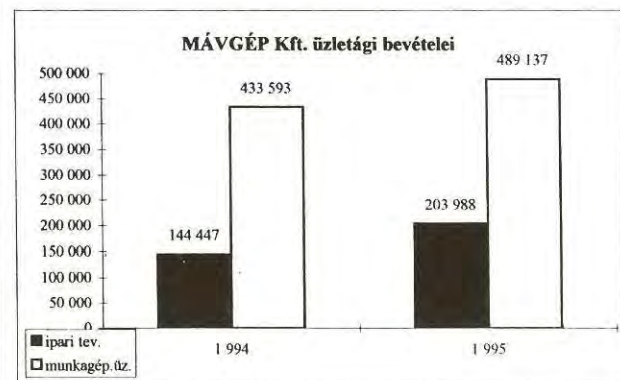
5.2./



5.3./



**6./ Kft üzleti bevételei 1994. és 1995. évben**





## 7./ Kft bevételei 1994. és 1995. évben havi bontásban

## 7.1./

1994. év

## Bevételek megoszlása

	I-III.hó	IV.hó	V.hó	VI.hó	VII.hó	VIII.hó	IX.hó	X.hó	XI.hó	XII.hó
Munkagép és J. Űz. Űá	51 214	66 348	68 602	52 184	43 994	38 775	61 590	34 648	15 360	3 933
Gépészeti Űá.	10 776	28 318	13 106	-575	4 309	3 675	11 673	8 568	8 959	55 748
Egyéb tevékenységek	1 894	922	1 073	2 256	1 954	3 785	2 146	3 112	5 511	2 913
<b>Összesen:</b>	<b>63 884</b>	<b>95 588</b>	<b>82 781</b>	<b>53 865</b>	<b>50 257</b>	<b>46 235</b>	<b>75 409</b>	<b>46 328</b>	<b>29 830</b>	<b>62 594</b>

## Költségek :

	I-III.hó	IV.hó	V.hó	VI.hó	VII.hó	VIII.hó	IX.hó	X.hó	XI.hó	XII.hó
Anyagjellegű ráf.	6 956	39 324	9 075	17 572	10 504	11 033	15 852	34 464	42 119	60 051
Személyi jell. kif.	37 233	14 176	14 256	18 503	14 590	13 402	28 091	15 312	22 094	27 785
Értécsökk.leírás	0	0	0	20 367	2 273	2 273	2 273	3 160	3 801	12 285
Egyéb költségek	565	875	583	1 575	1 918	5 767	3 681	806	2 151	8 245
<b>Közvetlen önktsz.össz.</b>	<b>44 754</b>	<b>54 375</b>	<b>23 914</b>	<b>58 017</b>	<b>29 285</b>	<b>32 475</b>	<b>49 897</b>	<b>53 742</b>	<b>70 165</b>	<b>108 366</b>
Aktiv.saját telj.	0	-9 169	-3 680	-4 871	-1 972	-46	0	-4 773	-15 433	23 535
Egyéb ráfordítás	3 169	546	496	676	469	470	1 740	1 262	2 134	34 784
<b>Költségek összesen:</b>	<b>47 923</b>	<b>45 752</b>	<b>20 730</b>	<b>53 822</b>	<b>27 782</b>	<b>32 899</b>	<b>51 637</b>	<b>50 231</b>	<b>56 866</b>	<b>166 685</b>
<b>Költségek átlaga:</b>	<b>46 194 Ft/hó</b>			<b>Bevételek átlaga:</b>			<b>50 564 Ft/hó</b>			

## 7.2./

1995. év

## Bevételek megoszlása

	I-III.hó	IV.hó	V.hó	VI.hó	VII.hó	VIII.hó	IX.hó	X.hó	XI.hó	XII.hó
Munkagép és J. Űz. Űá	65 061	65 052	60 109	39 929	42 784	55 926	53 263	59 413	21 704	25 174
Gépészeti Űá.	35 875	17 469	10 116	14 260	19 868	4 322	32 348	32 327	34 409	11 123
Egyéb tevékenységek	6 363	2 557	4 830	4 654	3 496	2 847	3 815	2 629	3 656	4 109
<b>Összesen:</b>	<b>107 299</b>	<b>85 078</b>	<b>75 055</b>	<b>58 843</b>	<b>66 148</b>	<b>63 098</b>	<b>89 426</b>	<b>94 369</b>	<b>59 769</b>	<b>40 406</b>

## Költségek :

	I-III.hó	IV.hó	V.hó	VI.hó	VII.hó	VIII.hó	IX.hó	X.hó	XI.hó	XII.hó
Anyagjellegű ráf.	36 883	10 720	19 874	26 898	17 282	44 182	25 971	23 051	52 679	72 524
Személyi jell. kif.	40 380	23 410	16 966	23 765	19 093	19 236	35 440	19 210	28 887	36 841
Értécsökk.leírás	6 996	2 364	2 364	2 934	2 901	3 029	3 104	3 591	9 379	-1 080
Egyéb költségek	3 601	1 413	2 633	4 358	804	1 006	1 593	5 370	1 996	4 067
<b>Közvetlen önktsz.össz.</b>	<b>87 860</b>	<b>37 907</b>	<b>41 837</b>	<b>57 955</b>	<b>40 074</b>	<b>67 453</b>	<b>66 108</b>	<b>51 222</b>	<b>92 941</b>	<b>112 352</b>
Aktiv.saját telj.	-4 620	5 975	0	0	0	-13 130	0	0	-596	15 908
Egyéb ráfordítás	1 307	905	618	3 104	1 410	680	4 582	760	1 884	24 406
<b>Költségek összesen:</b>	<b>84 547</b>	<b>44 787</b>	<b>42 455</b>	<b>61 059</b>	<b>41 484</b>	<b>55 003</b>	<b>70 690</b>	<b>51 982</b>	<b>94 229</b>	<b>152 666</b>
<b>Költségek átlaga:</b>	<b>58 242 Ft/hó</b>			<b>Bevételek átlaga:</b>			<b>61 624 Ft/hó</b>			



## 8./ Munkagépek 1994. és 1995. évi műszakóra teljesítménye

8.1./						
1994. évi MŰSZAKÓRATERV TELJESÍTÉSE						
sor- szám	MEGNEVEZÉS	TIPUS	1994.évi	1994.évi	eltérés	Tútelj. eFt bevétele
			Üzl.terv műó	tény műó		
1.	Ágyazatrostáló gépek	RM 76UHRS	2 500	2 797	297	11 138
2.	Rostaalj felhordó kocsi	MPD	600	1 033	433	2 685
3.	Rostaalj szállító kocsi	FAL	600	1 033	433	1 256
4.	Mozgó ell. hegesztőgép	PRSZM-3	1 000	1 847	847	13 213
5.	Sínáthelyező gép	DGKU-5	600	2 627	2 027	7 703
6.	Vágányszabályozó gép	BEAWER	1 000	1 011	11	100
7.	Ágyazatrendező gép	USP 3000C	1 000	945	-55	-473
8.	Aljköz tömörítő gép	AKT	1 000	898	-103	-510
9.	Sínm. bont-fekt. daru	PLATOV UK	500	1 810	1 310	11 135
10.	Sínm. görgős-csörlős kocsi	MPD	800	4 313	3 513	11 944
11.	Sínm. száll. kocsi	GSMSZ	24 000	92 000	68 000	20 400
12.	Kötőáll. darucsoport	MÁV	1 600	3 429	1 829	6 767
13.	Kitérőcserélő berendezés	UVG 151	1 600	2 166	566	10 697
14.	Kitérőszabályozó gép	08-275 SP	2 100	2 684	584	8 760
15.	Kétéltű forgórakodó gép	LIEBHEER	1 000	1 246	246	1 378
16.	Önjáró mot.daruskocsi	DGKU-5	2 000	3 442	1 442	5 480
17.	Vendégsín felszedő szerelv.	MÁV	0	466	466	1 142
18.	Gyomirtó szerelvény	MÁV	0	142	142	504
19.	Önürítő ágyazatkészítő kocsi	DOZÁTOR	3 000	4 255	1 255	426
20.	Hosszúsínszállító szerelvény	B ÜTZOW	1 000	2 807	1 807	508
Terv feletti bevétel						114 252



## 8.2./

1995. évi MŰSZAKÓRATERV TELJESÍTÉSE						
sor- szám		Típus	1995. évi Üzl.terv m	1995. évi tény műő	eltérés	Túltelj. eFt bevétele
1.	Ágyazatrostáló gépek	RM 76 UHRS	1 640	2 612	972	44 712
2.	Vágánykiemelő	HGR 230	200	655	455	569
3.	Rostaalj feldobókocsik	MPD	780	1 395	615	4 736
4.	Rostaalj szállító kocsik	Fal (12 kocsi)	780	962	182	655
5.	Mozgóellenállás heg.	PRSZM-3	1 700	2 251	551	10 579
6.	Sínáthelyezőgépek	DGKU-5 alapg.	2 000	1 314	-686	-3 430
7.	Vágányszabályozógép	BEAWER	750	135	-615	-6 888
8.	Ágyazatredezógép	USP 3000 C	750	134	-616	-6 530
9.	Aljköztömörítőgép	AKT	750	103	-647	-4 011
10.	Sínmezőbontó-fekt.daruk	Platov UK 25/18	1 500	2 802	1 302	14 062
11.	Kötőállomási darucsop.	MÁV	2 500	3 042	542	2 493
12.	Motoros pórekocsik	MPD	2 500	5 001	2 501	11 004
13.	Görgős sín.szállító kocsik	SAP	72 000	136 415	64 415	28 987
14.	Kitérőcserélő gépsorok	UWG 151	2 150	1 661	-489	-11 394
15.	Kitérőszabályozó gép	08-275 SP	2 500	2 538	38	703
16.	Forgór.gumikerekes kotró	Liebherr A902 ZW	1 200	1 098	-102	-612
17.	Aljcsereológép	UDJ alapgépen	200	0	-200	-1 160
18.	Síncsavarbehajtó többfej.	MZ-S	200	0	-200	-1 200
19.	Univerzális pft.munkagép	SUP 74	300	16	-284	-1 590
20.	Vágányirányító gépek	Matissa RL-1	300	110	-190	-969
21.	Önjáró mot.daruskocsik	DGKU-5	3 000	5 135	2 135	10 675
22.	Önjáró mot.daruskocsik	UDJ Rezsi	0	592	592	3 552
23.	Diesel mozdony (M-28)	A-179 Rezsi	0		0	0
24.	Vendégsínfelszedő szerelv.	MÁV	400	178	-222	-688
25.	Gyomirtó szerelvény	MÁV	200	940	740	3 626
26.	Hosszúsín száll. szerelvény		1 500	576	-924	-16 170
27.	Betonalj szállító kocsik		0		0	0
28.	Kü kocsik (10 db)		0		0	0
29.	Munkagép szállító kocsik		0		0	0
<b>Terv feletti bevétel:</b>						<b>81 710</b>





**DR. UNYI BÉLA**  
a műszaki tud. doktora  
MÁV mérnök főtanácsos

## 40 éves az első hazai hézag nélküli pályarész

**1956. augusztus 9-től napjainkig ismerteti a szerző a hazai hézag nélküli pályák történetét.**

A/ A magyar vasút történetében az 1956. augusztus 9-e egyszerű szürke napnak számít, pedig e napon a Budapest - Debrecen közti vonalon közlekedett 1716. számú vonat volt az első, amely a Hajdúszoboszló - Ebes közti jobb vágányon haladva már nem zakatolt, hanem siklott, suhant...

Ez a vonat volt az első, amely átgördült a legelső hazai folyamatosan összehegesztett sínekkel kialakított hézag nélküli pályarészen.

A villamos vontatás bevezetése mellett a korszerű hézag nélküli pályák megteremtése, illetve bevezetése, majd elterjedése volt a legnagyobb minőségi és gazdaságossági szempontból is a legjelentősebb változás, pontosabban fejlődés a vasúti közlekedésben. Amellett, hogy a kulturált vasúti közlekedést messzemenően előbbre vitte, ma már évenként százmillió forint nagyságrendű költségáfordítás-megtakarítást is eredményez.

Nemcsak az utazás kényelmét szolgálják a hézag nélküli sínekkel kialakított vágányok és az összehegesztett kitérők, hanem rendkívüli az anyagi, pénzben kimutatható megtakarítás is a régebbi, hevederes sínillesztésű pályákhoz viszonyítva.

A vasútvonalak melletti településeken érezhető környezetkímélő hatásokon kívül a hézag nélküli vasúti pályákon közlekedő vasúti járműveket is kímélik a sínillesztések elmaradása révén. De még a szükséges vonóerő nagysága is kisebb a korszerű pályákon közlekedő vonatoknál.

A sínek élettartama szintén jelentősen megnő az ilyen pályákon. A sínek elhasználódása és így a pálya felújítási ciklusideje nagyobb, mint a régebbi, hevederes illesztésű pályáké, mert éppen a leggyakoribb hibaforrás: a sínvégek lehajlása és elverődése elmarad.

Régebben a pályafenntartási ráfordítások 60%-a mind munkaórákban, mind pénzben a sínillesztések jókarbantartására merült fel.

B./ Az említett első hézag nélküli pályaszakaszt - a Püspökladány - Debrecen közti vonalrész felújítása során "48" rendszerű, 24 m hosszban hengerelt sínekből 120 m hosszúságúra - a gyöngyösi sínhegesztő telepen leolvasztó villamos hegesztéssel alakították ki. A 120 m hosszú síneket - a beépítésük után - a vágányban hegesztették össze több km hosszúságban. Ezeket a pályában készített hegesztett sínkötéseket a MÁV-nál kezdetben villamos ívhegesztéssel létesítették.

A most 40 esztendő, első korszerű vonalon a pályában előállított hegesztett sínkötéseket a Csehszlovák Vasutak ((CSD) szakemberei készítették, mert a MÁV-nak akkor még nem voltak ilyen munkára kiképzett hegesztői. (A következő évben már rendelkezett a MÁV megfelelő berendezésekkel és betanított hegesztő iparosokkal.)

Az első, mintegy 7 km hosszú összehegesztett állomásközből, az említett vonalrész jobb vágányában a térközhatároknál és a csatlakozó állomások bejárati, illetve kijárati kitérőinél a több km hosszúságú sínszalak végeinél ún. dilatációs készüléket hegesztettek be. Később ezeket már mellőzni lehetett és a hosszú hegesztett síneket a térközhatároknál lévő sínszigeteléseknél, valamint a csatlakozó ki- és bejárati kitérők-nél is hevederes sínillesztésekkel csatlakoztatták.

Meg kell említenünk, hogy az első hazai hézag nélküli pályarészt a MÁV Debreceni Építési Főnöksége Erdőhegyi György főmérnök irányítása alatt építette.

A MÁV - saját hegesztőivel - 1957-ben létesített először hézag nélküli pályarészt, mégpedig meglévő, jókarban lévő hevederes illesztésű vágányba beépített



24 m hosszúságú sínek - a pályában végzett - utólagos összehegesztésével. Az első ilyen pályarész a Takta-harkány - Szerencs közti bal vágány volt.

A megfelelő tapasztalatok megszerzése céljából a következő évben minden vasútigazgatóság területén állomási mellékvágányokban lévő sínek teljes hosszban történt összehegesztését végezték el.

Minőségi javulást jelentett az 1959-ben az esseni Goldschmidt cég által - minden ellenszolgáltatás nélkül - átengedett, a szabadalmát képező alumínotermitikus (AT) sínhegesztés, mégpedig a legfejlettebb formájának, az ún. gyors-sínhegesztésnek hazai bevezetése. Ebben az évben már pályafelújítás alkalmával is létesítettek AT sínhegesztéssel hézagnélküli pályarészt, és kezdetét vette a kitérőkben a hevederes illesztések összehegesztése is. Az első, felújítás során létesített, új anyagok felhasználásával készült hézagnélküli pályarész Csugar - Mezőtúr közt létesült.

C./ A hazai hézagnélküli pályák élettartamuk első évtizedének végén, azaz 1965. végén már 2420,8 km hézagnélküli vágány volt a MÁV vonalhálózatában, amiből mintegy 700 km volt a meglévő pályarészek utólagos összehegesztésével létesített pályarész.

A hegesztett pályákon a hegesztett sínkötések közül - 91,66%-a volt AT eljárással,  
- 8,16%-a villamos ívfény-hegesztéssel,  
- 0,18% a pályában végzett villamos ellenállás-hegesztéssel készített sínkötés.

Az utolsónak említett sínkötések a Román Vasutak (CFR) vágányon gördülő sínhegesztő gépével végrehajtott - villamos ellenállásos - hegesztett sínkötései voltak, amelyeket a Taksony - Dunavarsány közti állomásközben készítettek. A 24 m hosszúságú új síneket a teljes állomásközben egybe hegesztették. (A CFR szakemberei és gépi berendezési egy bemutató alkalmával "vendégeskedtek" a MÁV-nál.)

1965. év végéig a hegesztett sínkötéseknek mindössze 3,09 ezreléke hibásodott meg, de ezeknek sem volt következménye.

D./ A hézagnélküli pályák gazdaságossági vizsgálata

A hézagnélküli pályáink első évtizedének 3 utolsó évében - elszámolási okmányok felhasználásával - megvizsgáltuk a pályafenntartási ráfordítások alakulását a fővonalai hézagnélküli és hevederes sínillesztésű pályákon.

A felmerült **munkaórák** a hézagnélküli pályákon évi átlagban 1136 óra/vágánykm, míg a hevederes illesztésű pályákon 1536 óra/vkm, azaz 33,7% a megtakarítás az azonos igénybevételű hézagnélküli pályáknál.

A **költségráfordításoknál** a forintban kimutatott fajlagos értékek: 13 197 Ft/vkm, illetve 30 589 Ft/vkm

voltak, azaz 54,9%-os megtakarítás jelentkezett a hézagnélküli vágányoknál.

Összességében 1963-1965. években évente 26,72 millió Ft csak a pályafenntartási munkáknál a kimutatott megtakarítás. Ismételten utalunk arra, hogy 1965. végén 2420,8 km volt a hézagnélküli vágányok hossza.

**Kitérőknél** 1963-1965 években a fenntartási költség a hézagnélküli, tehát az összehegesztett kitérők-nél: 866 Ft - 3 év átlagában -, míg a hevederes sínillesztésű kitérőknél ez az érték: 3415 Ft kitérő csoportonként. A kimutatott megtakarítás: 74,6%.

Csak a pályafenntartási ráfordítások vizsgálata is igazolta már a hézagnélküli felépítmény első évtizedében rendkívüli gazdaságosságát.

E./ **25 év múltán** ismét vizsgálat alá vontuk a hézagnélküli vasúti pályák gazdaságosságát. Most a fenntartási ráfordításokon kívül a sínek élettartamának - mindössze 3 évre felvett - növekedését vettük figyelembe.

A pályafelújítási munkák ciklusidejének vizsgálatánál a sínen kívüli többi alkatrésznél nyilvánvaló megtakarítások megállapítása a jelenlegi és a megelőző adatszolgáltatások miatt nem volt lehetséges. Ugyanez áll - egyebek mellett - a járművek élettartam növekedésének és a vonóerő-csökkenés kívánatos meghatározására is.

Nagyon részletes és alapos vizsgálataink szerint a pályafenntartási **munkaórák** 25 éves időtartam alatti megtakarítása - a hézagnélküli pályák javára - **34,4%**-nak adódott.

A vágányok fajlagos fenntartási **költségráfordítása** ugyanezen időszak alatt a 3564 km-nyi hézagnélküli vágányhálózaton évente 82 840 Ft/vkm, míg a 4968 km hosszúságú hevederes sínillesztésű hálózaton 116 770 Ft/vkm. Ezek az adatok a nyílt vonalra és az állomási átmenő fővágányokra vonatkoznak. A megtakarítás vkm-ként 33 930 Ft, azaz 29,06%.

1980. évben, amikor az első hézagnélküli pálya 25 éves volt, a fenntartási bérköltség-megtakarítás, az akkor kereken 5000 vkm hézagnélküli hálózaton 158 millió Ft volt...

Az állomási "egyéb" (tehát az átmenő vágányokon kívüli) vágányoknál a hézagnélküli vágányok javára megállapított megtakarítás: 60,24%-nak adódott.

A sínek **élettartam-növekedéséből** a vizsgálatok alapján - az 1980. évi sínárak figyelembevételével - évente 71 millió Ft megtakarítás volt megállapítható.

A rendkívül magas megtakarításoknál tekintetbe kell venni még azt a tényt is, hogy a vasúti összerhelés 80%-a a hézagnélküli fővonalakon bonyolódott le.

A **kitérőknél** felmerülő munkaóra- és költségráfordításokat a MÁV-nál csak a hézagnélküli pályák létesítésének első időszakában tartották külön-külön a



hevederes sínillesztésű és az összehegesztett kitérők-nél. Ebben az időszakban - mint azt a D. jelű fejezetben rögzítettük - a megtakarítás csaknem 75% volt az összehegesztett kitérők "javára". Ez az érték később, a kitérők elhasználódása során nyilván csökkent. Erre utal az a tényadat, amit a Német Szövetségi Vasutaknál is megállapítottak. A DB-nél ugyanis 34%-os megtakarítást tartanak nyilván.

Sajnálatos, hogy az elszámolási nyilvántartások megváltoztatása miatt a 60-as évek közepe óta nem lehetett figyelembe venni, illetve kísérni a kitérők - az eltérő szerkezetek ellenére - fenntartási ráfordításokat, illetve azok különbözésüket.

F./ A gazdaságossági pozitív hatások kidomborításán kívül le kell szögezni azt is, hogy az elmúlt 40 év alatt folyamatosan foglalkoztak a MÁV-nál a korszerű felépítmény további fejlesztésével. Így a szigetelt térközhatároknál a szigetelt sínillesztéseket 1964. óta műanyaggal ragasztott kivitelben valósították meg. A műhelyben előre gyártott ilyen illesztéseket beheszesztették az összehegesztett szakaszok végén, így az utolsó zökkenést okozó sínillesztés is kikerült a hézag nélküli vonalokról. További minőségi javítást jelentett a vágányon közlekedhető villamos ellenállá-

sos sínhegesztő gépek beállítása a gépláncba. Ezzel lehetővé vált a minőségileg legjobb sínkötéseknek a pályában történő megvalósítása.

Mindezekon kívül a vágányépítési technológia állandó kisebb-nagyobb javítása is pozitív hatást eredményezett.

G./ **Összefoglalva:** a jelenleg már négy évtizedes első hazai korszerű, folyamatosan összehegesztett sínekkel kialakított pályarészre visszatekintve; 15 és 30 éve megállapított - csak részleges - pozitív hatásokat elemezve, levonható az a következtetés, hogy helyesen jártak el azok, akik a korszerű, hegesztett sínekkel kialakítható felépítmény hazai bevezetésénél az annak idején megnyilvánult ellenzések, sőt ellenállások dacára, biztos, akkor is megalapozott, ma már beigazolt elgondolásuk mellett kitartottak, és azokat folyamatosan keresztül is vitték.

Befejezésül megemlíjtjük, hogy jelenleg már a MÁV "A" kategóriájú valamennyi fővonalán hézag nélküli vágányok és összehegesztett kitérők vannak. A hézag nélküli felépítmény hossza összesen 5946,1 vkm, ebből nyíltvonali és állomási átmenő vágány 4643,8 vkm.

## RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK

A vasúti építésben gyakori eset, hogy egy kétvágányú vonal földmunkáit építik meg akkor, amikor a pillanatnyi terv csak egyvágányú vonal megépítését írja elő. Hasonlóan lehet kétvágányú vonal hídpilléreit is előre megépíteni, bár egyelőre csak egy vágány kerül rá. Ezzel a megoldással a későbbi munkákat teszik olcsóbbá, viszont az elsődlegesen épülő mű drágább lesz. Ahhoz, hogy megállapítsák, hogy ez az elgondolás mennyire gazdaságos, költség-hason elemzést célszerű előzetesen végezni. Ebben figyelembe veszik az első építés költségeit, a későbbi munkák költségeit, azt az időt, ami a két építkezés között eltelik és a munkákkal összefüggő egyéb tervek megvalósításának költségét. Az elemzések több lehetőséget is felszínre hozhatnak, amelyek között a jelen és a jövő feltehető helyzete alapján kell dönteni.

(*Schienen Welt* 1995. 12. sz.)

A párizs-normandiai forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében határozták el, hogy új, a nagysebességű vonatok fogadására szolgáló pályaudvart építenek Párizsban a Défense negyedben, 600 m-re az új diadalívtől, a Grande Arche-től. Innen irányul majd a forgalom Rouen, Le Havre, Caen és Cherbourg felé. A munkálatokat több fázisban végeznék, melyek 7,5 milliárd frankba kerülnek. Ehhez kell most megtalálni a finanszírozási lehetőségeket.

(*VIE RAIL* 1995. 10. 25.)

A japán mágneses vasút legújabb prototípusát mutatták be, mely Tokiót Osakával fogja összekötni a XXI. század elején. A szerelvény hossza 77,6 m, mely három kocsiból áll és 120 utas befogadására képes. A forgóvázakat a kocsiszekrények között helyezték el. Sebessége 550 km/h. A prototípus különlegessége a két orr-rész különböző kialakítása, melyek viselkedését aerodinamikai és zajkeltési szempontból vizsgálják a kísérletek során. A következő hónapokban egy öt kocsiból álló második szerelvényt bocsátanak ki tesztelésre, ami egy 18,4 km-es, főként alagútban fekvő kísérleti szakaszon fog történni.

(*Vie rail* 1996. 01. 03.)

Az NS-nek (Holland Vasutak) nem sikerült megvalósítania azt a javaslatát, amelyben 1996-tól kereskedelmi szabadságot kértek a kormánytól. A holland parlament elutasította az NS 5 évre tervezett javaslatát, s a Holland Vasutak vezetőségének továbbra is szigorú kormányzati előírások szerint kell üzemeltetnie a vasúti közlekedési ágazatot. A parlamenti képviselők döntése alapján az NS csak a vonatok hosszát csökkentheti, de vonalakat nem szüntethet meg. A kormány azt is előírta, hogy a viteldíjak évente átlagosan csak 2%-kal emelkedhetnek. A gazdaságtalan helyi vonalak üzemeltetési költségeit a kormány meg fogja téríteni a vasútnak.

(*Int. railw. j. rapid transit rev.* 1996. 2. sz.)





**HORGOS FERENC**  
MÁV Bp. Ig. II. osztály  
néhai vonalbiztosa



**VIRÁG JÓZSEF**  
mém. tan.  
a PHM Szakig. főmunkatársa

## Budapest - Hegyeshalom vonalszakasz átépítésének 1968-1988. évek közötti eseményei

Horgos Ferenc emlékiratait a család publikálás céljából Virág József rendelkezésére bocsátotta, aki előszóval ellátva "Egy életút emlékei" címmel megismertet bennünket az egykori vonalbiztos véleményével. Azt a hegyeshalmi vonalat mutatja be, amelyet Moldova György: Akit a mozdonyfüstje megcsapott . . . című riportkönyvében hasonló kritikával illett

### ELŐSZÓ

A Budapest - Hegyeshalom vonal hazánk egyik legjelentősebb vasútvonala, a nyugati irány főútjére. Rése az európai nemzetközi törzshálózatnak, az Európai Unió tagországait összekötő Nürnberg - Athén tengelynek. Ebből eredően nem közömbös az itteni szolgáltatási színvonala, a kiépítési paraméter és a műszaki állapot által biztosítható utazó sebesség, eljutási idő, illetve komfort.

A háborús károk helyreállítása utáni több mint két évtized e meghatározó vonal történetében jelentős változást alig hozott, pedig a növekvő szállítási teljesítmények, a generációkat váltó, új vontató és vontatott járművek egyre nagyobb igénybevételt jelentettek, melyek következtében a pálya műszaki állapota rohamosan leromlott.

Már-már a forgalom biztonságának a határán járt a vonal jelentős része, amikor a hatvanas évek végén eldőrdült a startpisztoly. A gigantikus méretű tervek, elképzelések a megvalósítás szakaszába értek, s végre elkezdődhetett a várva várt folyamat, az átépítés, a rekonstrukció.

Ekkor még nem sokan gondolták, hogy ez a munka harminc évet vesz majd igénybe. Nem gondolta ezt az elején az ember sem, aki - 1948-ban, 17 évesen a szívét, a lelkét a vasút oltárára téve, végig járva a "szamárlétra" lépcsőfokait, - 1967. évben mint a MÁV. Budapesti Igazgatóság, II. Építési és Pályafenntartási Osztályának vonalbiztosa kezdetétől részese, felelőse lett a hegyeshalmi vonal rekonstrukciós munkáinak.

A sors fintora, hogy még ez sem adatott meg neki. Hosszú, kegyetlen betegség után, nyugdíj-korhatárát

néhány nappal meghaladva, 1991. évben, öt évvel ezelőtt eltávozott közülünk.

Ez a nagyszerű ember **HORGOS FERENC** volt.

Naplója megjelentetésének egyik indítéka ezen évforduló, a másik pedig az, hogy a jelen kor is képet kaphasson a tíz-harminc évvel ezelőtti helyzetről és eseményekről, valamint - idézve sorait - "célom az, hogy bemutassam azt az óriási küzdelmet, melyet munkatársaimmal vívtam a vonal fenntartásáért és korszerűsítéséért."

A napló dokumentumszerűen, eredeti okiratokra alapozva állít emléket a hegyeshalmi vonal 1967 és 1987 közötti évek történetének, eseményeinek és szereplőinek, feldolgozva az építés harminc évéből az első húsz esztendő.

A hegyeshalmi vonal rekonstrukciója az 1990-es évek elejétől új fordulatot vett. A "német hitel" meggyorsította a munkát, új tartalmat adott az eredeti elképzeléseknek.

A jelenlegi ismeretek, tervek szerint e gigantikus folyamat jövőre befejeződik, az alkalmazandó nagyobb sebesség révén új feladatot, új kihívást adva a vasutas társadalomnak, ezen belül a szakmának.

A napló tartalmának közreadásával reméljük, hogy más történetírók is tudnak meríteni belőle, s reméljük lesz majd valaki, aki a hiányzó korszakot, illetve az építés utolsó harmadát is feldolgozza az utókor számára.

Budapest, 1996. február 20.

A barátok és kollégák nevében

**VIRÁG JÓZSEF**



## Egy életút emlékei

### BEVEZETŐ

Nevem Horgos Ferenc, 1931. szeptember hó 4.-én születtem Budafokon.

Azzal a szerencsés életpályával áldott meg a sors, hogy 1967. április hó 1.-től nagy elődöm, Forrai Sándor utódként a hegyeshalmi vasúti fővonal pályás vonalbiztososa lehettem. Ezt a megelőlegzett bizalmat Császár Gézától, az akkori II. Építési és Pályafenntartási Osztály vezetőjétől kaptam.

Az emlékiratot e csodálatos izgalomokkal tele pályafutásom huszadik évfordulóján kezdem meg. Célom az, hogy bemutassam azt az óriási küzdelmet, amelyet munkatársaimmal vívtam a vonal fenntartásáért és korszerűsítéséért.

Visszaemlékezéseimet eredeti okiratokra és emlékeimre alapozom. Senkit sem vádolok, - mert tudom, hogy a nehéz időkben mindenkinek megvolt az oka, hogy hibás döntéseket is hozzon - csupán azt szeretném, hogy az utánunk jövők, de még a jelenlegi fiatalok is okuljanak a történetekből, és azokat munkájuk során jól hasznosítsák.

Amikor megbíztak a vonalbiztosi teendők ellátásával a Győri Pályafenntartási Főnökség területére, még létezett a Budapest-Krisztinavárosi Pályafenntartási Főnökség is. Vonalhálózatához tartozott a hegyeshalmi vonalból a Bp.Kelenföld pu. - Szárliget közötti vonalszakasz.

A vonal alsó szakaszának átépítése még e Főnökség életének idejére esik. Bicske-alsó térségében járt a korszerűsítés, amikor a Főnökséget megszüntették és e vonalát a Győri Pft. Főnökséghez csatolták.

Tekintettel arra, hogy rövid ideig kezeltem a Bp. Krisztinavárosi Főnökséget is, az eseményekre jól emlékszem, ezért vállalom leírni e szakasz átépítésének történetét is.

### A KEZDET

#### Budaörs állomás:

A vonal átépítésének első hivatalos aktusa 1968. augusztus hó 6.-án volt Budaörs állomáson. A bejárás az állomás átépítésének építési engedélyezési bejárása volt.

A bizottság vezetője Stadler Tamás, aki ezután hamarosan a Győri Főiskola tanára lett.

A Miniszter rendeletének száma 106630/1968. Az Igazgatóságot Borbás István képviselte, de a bejárásán részt vett Dudás Márton is, a Krisztinavárosi Pft. Főn. akkori vonalbiztososa.

A munka igen soká elhúzódott, mert az első ütem használatbavételi bejárása 1975. szeptember 3.-án, a második ütemé 1976. november 17.-én volt csak. A

Bizottság vezetője Tóth András volt, a jelenlegi 6.B. Osztály vezetője.

Az Igazgatóságot Farkas Iván képviselte. A használatbavételi engedély száma: 100233/1977. 6.B.

Az építés során elkövették azt a hibát, hogy a bal átmenő fővágányban fekvő ideiglenes kitérő kivételekor az ágyazatot nem cserélték ki. Ez évekig állandó fekszinthiba forrása volt. A hiányosságot a Győri Pft. szüntette meg 1987. évben ágyazatrostálással.

Az állomás átépítésének elsődleges célja volt, hogy Kelenföld állomás átépítése előtt készüljön el, s így Kelenföld átépítése alatt az elegyrendezés nagy része itt történjen.

Hiba volt továbbá, hogy az állomási mellékvágányok közül néhány nyíltlemez hézagnélküli kivitelben készült, így állandóan torlódott és kinyomódott. A 18. sz. kitérőre csatlakozó vágányok 50 °C körüli sínhőmérsékletnél kinyomódtak.

A legnagyobb hiba az volt, hogy az állomás páratlan végénél R=660 m sugarú íveket alkalmaztak, mert a vágány mellett lévő őrházban lakóknak nem tudtak másutt lakást biztosítani. Ezzel a max.100 km/h sebességet örökre konzerválták.

Budaörs állomással egyidőben kell megemlíteni az állomásból kiágazó Annahegyi iparvágányt, melynek "i" felépítményét ekkor cserélték le 48-as használt anyagból. Az eltelt 20 év alatt Budaörs térségében az iparvágányok egymás után épültek. Itt van az ún. "DE-PÓ"-raktárváros.

### A FOLYTATÁS:

#### Bp.Kelenföld kiz. - Törökbálint nyíltvonal a 226 sz. szelvényig:

Budaörs - Biatorbágy állomásköz úgy épült át, hogy Törökbálint megállóhelynél egy kisállomást építettek be, tekintettel arra, hogy ez az állomásköz nagyon hosszú volt. Az engedélyezési bejárás 1972. október hó 5.-én volt. A bizottságot Ács András vezette, aki nyugállományba vonulásáig az egész vonal építési engedélyezési majd használatbavételi bejárásait csinálta. Óriási teljesítmény volt !

Bp.Kelenföld - Budaörs nyíltvonal átépítésének nagy hibája volt, hogy a vágánytengely széthúzásával a bevágást nem szélesítették ki, az árkokat a rézsűbe erőltették. Nem szabvány szerint készült. Hiba volt továbbá, hogy az állomásközben megmaradt egy szintbeni keresztvezés, az ún. HM. telepre vezető útátjáró, mely a korszerű vasút jellegét megakadályozta.

A vonalszakasz használatbavételi bejárása 1974. május hó 24.-én volt, Tóth András vezetésével. Az Igazgatóságot Farkas Iván képviselte. A vonalszakaszt és Budaörs állomást Nyilas István építésvezető építette át. Főépítésvezető Gólya Mihály volt.



Miska bácsi ma már nincs közöttünk. Jó szakember volt.

Használatbavételi engedély száma: 110306/1974. 6.B. és 114380/1973. 6.B.

A második bejárásn három is vezették a bizottságot: Tóth András, Ács András, Szilágyi István.

Az átépítés ideje alatt a szakaszkezelő pályamester Kelemen János volt, az akkori Bp.Krisztinavárosi Pft. Főnökség budaörsi szakaszának vezetője. Vonala Bp.Kelenföld pu. kizár - Biatorbágy kizár tartott. Ehhez a vonalszakaszhoz tartozott a történelmi viadukt, melyet Matuska Szilveszter 1931. szeptember 13.-án felrobbantott. A lezuhant vonatot a 301001 pályaszámú mozdony vontatta. E területet az új nyomvonal elkerüli. A MÁV a helyi Tanácsnak adta át ipari műemléknek. A Tanács most sem tudja, mit kezdjen vele.

Kelemen régi vonala olyan avult állapotban volt, hogy szinte hetenként siklottak a tím földet szállító tartálykocsik. Főként Budaörs - Biatorbágy bal vágányában. Egyik éjszakai siklás balesetvizsgálója jómagam is voltam. Egy ködös éjszakán a páratlan számú vonat egyik kocsija siklott. Akkorát esett a kocsí, hogy a jobb vágányt is felszántotta. Nagy szerencse volt, hogy a vonal jelzői vörösbe estek és így a szembejövő gyorsvonat megállt, mielőtt a roncsokba ütközött volna.

Ezt a vonalat kezelte Pál József is, Mihalecz Károly vezetőmérnökével együtt.

Kelemen nekem elmondta, hogy idegeit a balesetek nagyon megviselték. Már a harmadik után azt hitte megbolondul. Kelemen ma is él, mostani vonala már jobb, mint a régi volt. Az idén nyugállományba vonul. Hősiesen helytállt, köszönet neki.

Nagy építési hiba volt, hogy amikor a kisállomást felbontották, az ágyazatot nem szedték ki, így ezen a helyen is tartós fekszinthiba maradt. A vágányszakaszt 1984. évben fel kellett bontani és újraépíteni azért, hogy a 120 km/h sebesség tartósan biztosítható legyen. Azóta jó!

Ebben az állomásközben a 240. szelvény környékén volt egy magasfeszültségű átvétel, melynek megemelését az új nyomvonal felett az utolsó percre halogatták. A forgalombahelyezés közeledtével ezt a rövid töltésszakaszt tömörítetlenül építették meg. Évekig fekszinthibákkal küszködtünk!

Nagy hiba volt továbbá, hogy kevés burkolt árok készült, ezért az ágyazat hamar elsárosodott. 1986-87 években már rostálni kellett!

A 227-278 sz. szelvények közötti pályaszakasz használatbavételi bejárása 1975. október 30.-án volt. A bizottságot Tóth András vezette. Az Igazgatóságot Farkas Iván képviselte. Használatbavételi engedély száma: 114524/1975. 6.B.

### **Biatorbágy állomás:**

Helyszíni építési engedélyezési bejárása 1972. június 27.-én volt. A bizottságot Ács András vezette. Építési engedély száma: 100173/1976. 6.A.

Használatbavételi bejárása 1977. október 12. és 13. A bizottságot Tóth András vezette. Ez az engedélyezés

magába foglalta a Biatorbágy - Herceghalom vonalszakaszból a 363 sz. szelvényig terjedő részt is. Az állomás új felvételi épületet kapott. A használatbavételi engedély száma: 112644/1977. 6.B.

Ezen munkák építésvezetője Tözsér András volt, ma már sajnos ő sincs közöttünk.

Komoly szakember volt, nagyon jó felépítményt épített. Mikor az Orient Express mozdonyán mozdonymentet tartok és ezen a szakaszon száguldunk, mindig rá gondolok. Az Újpalotai temetőben nyugszik, évente viszlend virágot a sírjára.

Az alépítményt a Betonútépítő Vállalat csinálta. Az építésvezető Szirányi Miklós volt. Csapnivaló munkát végeztek!

E terület régi nyomvonalának szakaszos pályamestere Váradi Mihály volt. Szakasa, székhelye a régi Biatorbágy állomás volt.

Pál Józsefnek - jelenlegi Főosztályvezetőnknek - a lelkivilágában élnek még azok a szép emlékek, melyet nem a pálya jósága, hanem az emberek együttérzése táplált.

Váradi nagyon bátor pályamester volt. A 40 éves, avult felépítményt Biatorbágy bez. - Bicske kiz. kezelte. A szakasz vezetését egy olyan előzmény után merte vállalni, ami nem volt mindennapos a vasútnál. Elődje, Máté István pályamester ideje alatt 1964. december 4.-én Herceghalom állomáson, az 1. sz. kitérőn kisiklott az 1301 sz. gyorsvonat. Letarolta az állomás páratlan fejét, a személykocsik elhagyták a mozdonyt, oldalra dőltek. Hihetetlen, hogy haláleset nem történt, csak súlyos sérülések! Máté pályamester idegösszeomlást kapott. Tudta, hogy vonala milyen avult állapotú. A szakasz vezetéséről azonnal lemondott. Fiatal léteire megőszült!

A vizsgálatnál senkit sem érdekelt, hogy embere nem volt, valamint az sem, hogy pénzt sem kapott elegendőt a fenntartáshoz. Tima pft. főnök azzal hitegette, hogy a vonala hamarosan átépül.

Váradi vágány legény volt. Nem félt senkitől és semmitől sem. Ahogy barátai elmesélték, a háború után összetakolt katonai autón közlekedett árkon-bokron át. Háborúból visszamaradt puskákkal vadászott nyúlra. Barátja volt mindenki. A lángossütő, a hentes, a kocsmáros, a cipész. Talán ez a bohém élet segítette át azon az óriási felelősségtudaton, melyet magán viselt. Évekig embere sem volt. A vonalán néha napi három sántörés is volt. Maga vitte a rövid síneket a PVG-n és cserélte, hogy a vasút menjen. Pályafutása alatt elmondása szerint 3,5 kg fegyelmi papírt gyűjtött be. Ez volt a köszönet munkájáért, és azért, hogy feltételek nélkül vállalta ezt az iszonyatosan nagy felelősséget. Túlélte! Ma már ő is nyugdíjban van. Köszönet neki!

Itt kell ugyancsak megemlíteni egy névtelen hőst, Topa Lajos pályamesterét, ki korábban Kelemen, majd Váradi előmunkása volt. Nagy szaktudású és tűrőképeségű ember volt. Szinte mágus módjára tudta, hogy hova kell menni szabályozni, hogy a vonat ki ne essen. Szerintem elévülhetetlen érdemei vannak, melyet rajtam kívül senki sem ismert el neki. 1985. évi vasutasnapra el



tudtam intézni, hogy műszaki főfelügyelőnek kinevezék! Ugyan nem volt Tiszti Tanfolyama, de az arany csillagokra érdemeket szerzett. Most is köszönöm Lajos!

**Biatorbágy kiz. - Herceghalom kiz. 333 - 360 sz. szelvény :**

A pályaszakasz építési engedélyezési bejárása 1973. május 8.-án volt. A bejárást Ács András vezette. Építési engedély száma: 106061/1973. 6.A.

### **Herceghalom állomás:**

Nem sokkal később, 1973. június 21.-én építési engedélyezési bejárása következett. A bizottságot itt is Ács András vezette. Építési engedély száma: 108172/1973. 6.A. Az Igazgatóságot Ungi Mihály és Borsi János képviselte.

A használatbavételi bejárás 1976. december 15.-én volt. Engedély száma: 100230/1977. 6.B.

Ezeket a szakaszokat az építésvezető Erdélyi István vezette. A felépítményt jól megépítették, az alépítmény viszont kritikán aluli hiányosságokkal épült meg.

Az 1982. január 2-4.-i hirtelen hóolvadás, és az ezt követő zuhatagos esőzés az alépítményben több helyen rézsűszakadást, töltéscsúszást okozott. Számátalan sebességkorlátozást kellett bevezetni. 1.sz. fénykép



1. kép

Herceghalom állomás új felvételi épületet kapott. A régi azonban sokkal szebb volt. 2.sz. fénykép



2. kép

### **Herceghalom kiz. - Bicske-alsó mh.:**

Engedélyezési bejárása 1973. május 9.-én volt. Engedély száma: 106602/1973. 6.A. A bejárást Ács András vezette.

A Budapesti Igazgatóságot Ungi Mihály és Borsi János képviselte.

### **Bicske-alsó mh. - Bicske kiz.:**

Építési engedélyezési bejárása 1975. március 13.-án volt. A bizottságot ismét Ács András vezette. Engedély száma: 103071/1975. 6.A.

Az Igazgatóságot Farkas Iván és Tamás Gyula képviselték.

Az építés legnagyobb hiányosságai Herceghalom - Bicske állomások között voltak. A 416-419 sz. szelvényben 1978. évben az építés befejezése után, heteken belül a forgalombahelyezést követően az alépítmény, a töltés szétfolyt. Huzamos ideig 5 km/h sebességkorlátozás volt bevezetve. Támtöltést kellett építeni! Herceghalom állomás és a Békás-patak közötti töltésrészsük leszakadtak. A Békás-patak és az Etyeki-aluljáró közötti szakaszon a hidak háttöltései megrokkadtak. A Szent László-patakot áthidaló magas töltés rézsűje leszakadt, és még sorolhatnám.

Büszke vagyok rá, hogy ezeket a súlyos gondokat is sikerült megoldanunk. A feladatokra szinte egyedül maradtam, mert munkatársaim egyrésze meghalt, nyugállományba vonult, vagy elmenekült a felelősség súlya miatt. Én is elmehettem volna kecsegtető beosztásokba, de nem mentem el. Mindig azt gondoltam, legalább nekem kell maradni. Ezt azért is tudtam önmagammal megbeszélni, mert biztos voltam a dolgomban, a hiányosságok nem engem terhelnek és biztosan éreztem, hogy úrrá tudok lenni rajtuk!

A legnehezebb évek 1982 - 1986 között voltak. Elmondhatom, hogy ezen évek alatt megfontolt következetességgel és szervezéssel valamennyi forgalomveszélyes alépítményi hiányosságot felszámoltunk. Ezen öt év erőfeszítései beérték.



### Bicske állomás:

Építési engedélyezési bejárása 1975. március hó 14.-én volt. A bizottságot Ács András vezette. Engedély száma: 103071/1975. 6.A. A használatbavételi bejárás 1979. december 11. Az Igazgatóságot Sinkó László képviselte. Ezen engedély száma: 101706/1980. 6.B., majd a következőt Ács András vezette 1980. december 4.-én. Itt az engedély száma: 113191/1980. 6.B. Az utolsó bejárás 1983. február 5.-én volt.

Mindenek előtt itt egy percre meg kell állni és fejte hajtani a hegyesi vonal nagy "hősi halottja" előtt. Szegedi György pályamesternek ez volt a szakasz székhelye. A szakasz területe Bicske bez. - Szár bez. volt. A régi nyomvonal terület iszonyatosan forgalomveszélyes állapotú volt. Egy napon, 1974. november 14.-én reggel néhány főből álló munkáscsapatát elosztotta. Elbúcsúzott tőlük, s azt mondta nekik, hogy a vonalra megy gyalogbejárásra. Útközben egy felsővezeteki oszlop mellett megállt. Levette vasutasköpenyét, óráját, kirakta személyi okmányait. Így várta az utolsó pillanatot. Mikor az Orient Express vonat közeledett hozzá, az oszlop mögül kilépett és a vonat alá vetette magát. A mozdony halálra gázolta.

Szegedi Gyuri bácsi mártírként halt meg! Figyelmeztetni akart ezzel is a pályafenntartási szakszolgálat iszonyatos gondjaira. Az állapotok sajnos azóta sem javultak megnyugtatóan! Oda kéne végre figyelni valakinek, hogy ne legyenek Szegedi Györgyök, hogy ez a szép hivatás ne öngyilkossággal, szívinfarktussal, vagy halállal végződjön.

Nemsokkal később halt meg szívinfarktusban Kincse János is. Ő volt a vonali munkák műszaki ellenőre. Annyi munkát sóztak a nyakába, hogy beleszakadt. Ugyanazon az osztályon, ahol ő dolgozott, számtalan "fizetett néző" volt. Szegény János, jutalmad az Örökkévalóság lett! 3.sz. fénykép



3. kép

Bicske állomás új felvételi épületet kapott, mely úgy készült, mint a "Luca-széke". Az állomás építéséhez még hozzátartozik, hogy ide tervezték a Bicskei Hőerőművet, melyhez az iparvágányt 52 M Ft-ért építették meg. Az állomási vágányokat is erre méretezték. Tudo-

másom szerint, több mint 1 milliárd Ft-ot dobtak ki, mire eldöntötték, hogy az erőmű végül nem is kell. Ilyen dolgok miatt omlott össze a népgazdaság!

- De ha egy kis ember csinál valamit!? - úgy tudom, senkit sem vontak felelősségre.

Nagy melléfogás volt a központi kazán megépítése is, melyet kétszer építettek nagy pénzért. Szegény Ország bocsásd meg Fiainak!

Itt kell megemlékezni azokról a külső szervekről, Rendőrségről, Bíróságról, kik az eléjük kerülő kisembereket sokszor reálisabban ítélik meg a munkaadónál. Tudják, hogy a munkájuk közepette követnek el hibákat, de nem milliárdos tételekben. Tapasztalatom szerint, több munkatárs tőlük kapott védelmet az eltűzött ügyekben.

### Bicske kizár - Szárliget kizár:

Építési engedélyezési bejárása 1975. április hó 24.-én volt. A bejárást Ács András vezette. Építési engedély száma: 106264/1975. 6.A. Az Igazgatóságot Farkas Iván és Tamás Gyula képviselték.

Az állomásköz a Bicske utáni nagy bevágást követő szakaszon új nyomvonalra került. Okulva a korábbi súlyos alépitményi problémákból, itt már jobb töltések épültek. Nagy gondot okozott a Bicske utáni bevágás. Itt a vasút a régi nyomon épült át. A víztelenítési rendszer a régi maradt. Az átépítés után hamar elsárosodott. A bal vágányt a bevágásban el kellett bontani, és az alépitményre 20 cm aszfalterítést helyeztek. A jobb vágányt talajjavító és műszaki textília behelyezésével javították. Ezután a felépitmény fekszintje maradandó lett, a 120 km/h sebességet biztosítani lehetett.

Gondot okozott az 533-539 sz. szelvényekben lévő "Vezér-domb", melynek áttörését robbantással hajtották végre. Ebben a térségben volt a jobb vágány melletti rézsűben egy élő forrás. A hiányosság, a probléma megoldására Kézdy prof.-tól kértek szakvéleményt. Itt is megmutatkozott a régi mondás: aki tud, az tud. Nem javasolt milliós értékű műtárgy-építést, forrásfoglalást, csak annyit mondott, hogy a rézsűből a talajt 2 m szélességig ki kell szedni, s helyette murvát beépíteni. A rézsűt így készítették el. Igaza volt, a víz a talaj rétegeiben örökre eltűnt, azóta sincs vele bajunk.

Jobban tette volna a MÁV, ha a bal vágány mellé sem épít - a viszonylag alacsony rézsűbe - vasbeton rézsűvédő megoldást, hanem az előző módszerrel oldja meg a feladatot. Ez a példa is egyértelműen bizonyítja, hogy a vasút műszaki vonalába is kellenek a "sztárok", akik tudnak is, akarnak is. Munkájuk révén milliókat lehet megtakarítani. Ennél az esetnél is az illetékeseknek csak a régi nyomvonalat kellett volna megnézni, mely a domb túlsó oldalán haladt évtizedekig, ugyanilyen körülmények között, mindenféle rézsűvédelem nélkül.

### Szár - Szárliget állomás:

Építési engedélyezési bejárása 1977. szeptember hó 26.-án volt. A bizottságot Ács András vezette. Engedély száma 112958/1977. 6.A.

A használatbavételi bejárása 1986. március 6.-án volt. A bejárást Tóth Ferenc vezette, mert a "Nagy



Mágus", Ács András nyugállományba vonult, s közben az eljárás rendje is megváltozott. Engedély száma: 6456/1986. Közl. Főfelügyelet.

A régi állomás páros feje a térségben lévő források miatt állandóan sáros volt. A MÁVTI az új állomásfejet ugyanoda tervezte. A terveket Mócsán József a Bp.Építési Főnökség tervezési csoportvezetője úgy megújította, hogy az állomás Felsőgalla felé eltolódott mintegy 100 métert, így a páros fej a sárból kikerült. Véleményem szerint nagy hiba volt az új állomást úgy megtervezni, hogy a régi felvételi épület elbontásra kerüljön. Szigetperonos állomással megoldható lett volna. Ebben az esetben a szép, régi felvételi épület megmaradhatott volna, szemben a csúnya, újjal, amely egyáltalán nem illeszkedik a tájba. Megléte így csak csúfítja a kellemes környezetet. A dolog könnyebbik oldalát fogták meg, ide egyszerűen a herceghalmi felvételi épületet adaptálták.

Említésre méltó, hogy innen ágazik ki a Tatabánya Szénbányák által megépített Bauxittrakodó iparvágány, amely a régi nyomvonal alépítményének felhasználásával készült.

Szárliget állomás magán hordozza a sok gazda átkait. Építési évei alatt négy főépítés-vezető volt: Tózsér András, Kamarás Attila, Zsákai Tibor, Drencsán Jánosné. Sokszor mégis a főmérnöknek, dr. Ritoók Pálnak kellett a munkákat irányítani.

#### Szárliget - Tatabánya-felső (a Szurdok völgyéig):

Építési engedélyezési bejárása 1976. július 29.-én volt. A bejárást Ács András vezette. Az Igazgatóságot Pelek Dezső és jómagam képviseltem.

Az egész állomásköz új nyomon épült át az utolsó, 24. órában.

Használatbavételi bejárása 1980. december 30.-án volt. A bejárást Ács András vezette. Használatbavételi engedély száma: 115315/1980. 6.B.

A régi pálya annyira avult, hogy már 1967 év tavaszán a "Hargita" - Expressz vonat a jobb vágányban kisiklott. A vonat jelenleg Herceghalom állomáson a VATUKI - telepen mint iroda és raktár teljesít szolgáltatott. 4.sz. fénykép



4. kép

Ebben az időben Papp Gyula volt a pályamester. Székhelye Tatabánya-felső állomás volt. A baleset idegeit rendkívül megviselte, s utána hamarosan le is mondott.

Az új nyomvonal töltés rézsűi igen sok helyen leszakadtak, de ezeket a beruházó még a jótállási idő alatt megcsináltatta. Nagymennyiségű támtöltés épült.

#### Tatabánya-felső (Felsőgalla) elkerülő szakasz, 628-659 sz. új szelvény:

Építési engedélyezési bejárása 1979. december 6.-án volt. A bejárást Ács András vezette. Engedély száma: 113607/1979. 6.A. Az Igazgatóságot Békési Máttyás és Lóránt Pál képviselték.

5.sz. fénykép



5. kép

Az elkerülő szakasz tervezője a MÁVTI volt. Szerény véleményem szerint ez volt a vonalépítés legnagyobb melléfogása. A memoár írásának idején - 1987. április 19. Húsvét vasárnap - tehát az eltelt nyolc év alatt szinte csak robbantottak. Az új nyomvonal kialakításához egy 67 méter magas hegyet kellett átvágni, óriási műtárgyakat és töltéseket építeni. Az új, 3,10 pályakilométer hosszúságú szakasz többet fog kerülni, mint másik három állomásköz. Tekintettel arra, hogy a térségben a cement, a karbid és a mészgártás megszűnt, ezen öreg vállalatok szanálásával, a jelenlegi nyomvonal korrekciójával megoldhatták volna a kérdést. Biztos, hogy egy tizedébe sem került volna, tekintettel arra, hogy a szurdokvölgyet egyszer már átvágták. Az engedélyokiratot Csanádi József hagyta jóvá.

#### Tatabánya-felső (ma Felsőgalla) - Tatabánya-alsó (ma Tatabánya):

Az állomásköz több szakaszban épült át.

Tatabánya megállóhely (jelenleg Alsógalla) - Tatabánya közötti szakasz:

Ebben a szakaszban épült egy híd, melyet a vasutasok "Csámpás"-hídnak kereszteltek el, mert úgy lett építve, hogy a vasút nem centrikusan haladt keresztül rajta, hanem ferdén. A hibát a végleges nyomvonal kialakításával igazították ki, a csatlakozó töltéseket úgy építették meg, hogy az átvezetés centrikus legyen.



Építési engedélyezési bejárása 1972. január 5.-én volt. A bejárást Ács András vezette. Engedély száma: 100102/1972. 6.A.

### Tatabánya-felső - Tatabánya megállóhely:

Engedélyezési bejárása 1977. április hó 7.-én volt.

Tatabánya mh. kizár - Tatabánya-alsó kiz:

Építési engedélyezési bejárása 1978. március 9.-én volt. Engedély száma: 105559/1978. 6.A. A bejárást Ács András vezette, az Igazgatóságot Horgos Ferenc képviselte.

Itt kell megemlíteni, hogy a régi nyomvonal idején Tatabánya-felső és Tatabánya-alsó állomások között élt egy ún. összekötő vágány, melyet a rekonstrukció során újjátásból kifolyólag nem építettek meg. Súlyos hiba volt!

Ennek az állomásköznek a történetéhez tartozik, hogy a MÁVTI tervei szerint az új nyomvonal megépítéséhez 52 db házra kellett volna szánálni. Mócsán József és csapata a tervet megújították úgy, hogy csak 9 db ház esett útbá. Ekkor kezdődött a MÁVTI és Mócsánék között az ellentét. Kontraként a MÁVTI kijelentette, hogy erre a nyomvonalra nem lehet Tatabánya-alsót ráépíteni. Mócsán József kivett egy hét szabadságot, vállára tette a teodolitot, és megtervezte Tatabánya-alsó állomást, melyet a közigazgatási bejárás a MÁVTI terével szemben el is fogadott.

Tatabánya-felső - Tatabánya-alsó állomásköz nagyfokú építési hibája, hogy az állomásközben egy szintbeni keresztezés - Mátyás király út - maradt. Az eltelt néhány év alatt a halálos balesetek száma tíz felett van.

Ebben az állomásközben van a Tatabányai Szénbányák Brikettgyári ipartelepe rendkívül avult felépítménnyel. A bánya a vasútnak évente több millió Ft fuvar költséget fizet ki, hisz napi 70-80 db kocsit rak. Az iparvágány állapotával a Komárom megyei Szállítási Bizottság is foglalkozott, melynek tagja volt Nagyrónai László, volt vasútigazgató-helyettes. 1985. év tavaszán a tárgyalásról úgy jött haza, hogy az iparvágányra soron kívül kivitelezőt kell keresni, - ad rá 2,0 MFt-ot - azonnal meg kell csináltatni. A területi Győri Pft.-nek rendelkeztem, hogy szerezzen kivitelezőt a munkákhoz. Németh István vezetőmérnök ajánlotta az ARTEK nevű kisszövetkezetet, mely a Hangonyi TSz égisze alatt dolgozott. Ezt jelentettem a feletteseimnek, elrendelték, hogy szerződni kell velük, s a munkát meg kell csináltatni. Továbbhúzni nem lehet, mert egyszerűen nem lehetett a vágányon forgalmat bonyolítani az állapotok miatt. Iszonyatos sok munkába került, amíg a hozzá szükséges anyagokat összeszedtem. A munkát elég hamar és elég drágán - de nem a legjobban - csinálták meg. Azonban nem volt más választás. Szorult helyzetében mindig ráfizet az ember!

Az átépítés során Tatabánya megállóhelyet Tatabánya-felső irányába eltolták mintegy 800 méterrel. Ha valaha a Tanácsnak pénze lesz, visszahozzák az eredeti helyére, s a Mátyás király útnál aluljárót építenek.

Vajon hányan fognak addig itt meghalni?!

### Tatabánya-alsó (ma Tatabánya) állomás:

Építési engedélyezési bejárása 1982. március 9.-én volt. A bejárást Ács András vezette. Engedély száma: 102791/1982. 6.B. Az alapengedély 1984. és 1985. években újabb engedélyezésekkel módosítva lett.

Az állomás átépítése a jegyzetírás időpontjában folyamatban van. 1987. április 17.-én helyeztem forgalomba több, új mellékvágányt, mely eddigi pályafutásom 150. forgalomba helyezési bejárása volt, melyet vezettem.

Nagyon büszke vagyok rá, hogy ez idáig az építési hiányosságokat annyira ki tudtam szűrni, hogy ezekből probléma sosem keletkezett.

Ezt a teljesítményt azonban senki sem köszönte meg nekem. Julialmul az 1987. évben történt pártvezetőségi beszámolóban megkaptam, hogy a munkámmal baj van. Világ, világ, cudar világ! Hol van az igazság ?!

A T. olvasóra bízom, döntse el, kinek van igaza.

Egyébként itt mondok köszönetet mindazoknak, akik ebben a nehéz helyzetben, felelősségteljes munkában velem együtt dolgoztak és támogattak.

Tatabánya-alsó (ma Tatabánya) állomás rendkívül fontos vasúti csomópont. Innen ágazik ki a nagyon fontos oroszlányi vonal, mely szénszállítási szempontból igen jelentős.

Ezen az állomáson volt a Győri Pft. Főnökség régi pályamesteri szakasza is, melyet elég sokáig Vanya Ferenc pályamester kezelte. Szegény mire nyugdíjba ment, már csak a negyed gyomra maradt meg, s mintegy 50 kg-ra lefogyott. Ilyen könnyű a pályamesteri élet. Több becsületet és anyagi megbecsülést érdemelnének.

### Tatabánya kiz - Tata kiz. 752-795 szelv.:

Engedélyezési bejárása 1984. január 3.-án volt. A bizottságot Ács András vezette. Engedély száma: 101592/1984. 6.A. A jegyzetírás időpontjáig csak a földmunka készült el. A VÉRTES-VOLÁN készítette elég jó minőségben. A VOLÁN építésvezetője Gelmen Ferenc volt. Az állomásköz második felének bejárása ezután fog megtörténni.

### Tata állomás 6.sz. fénykép



6. kép

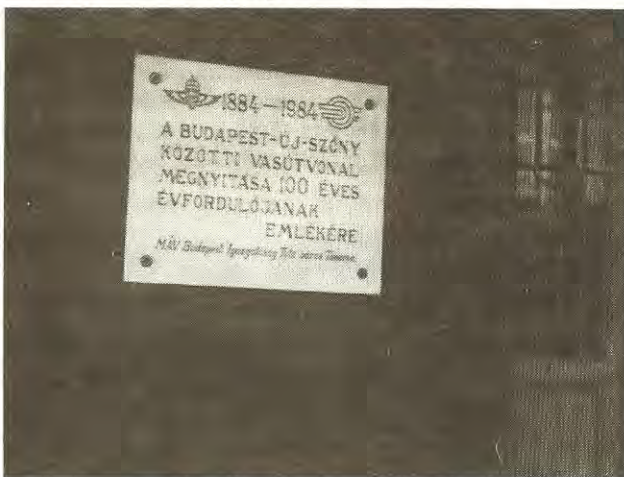


Ez úgy kezdődött 1967.-ben, pályafutásom kezdetén, hogy ezt az állomást elsőként építik át. A mai napon - 1987. július 7.-én - még engedélyezési terve sincs!

A jelenlegi felvételi épület műemlék jellegű, a vonal őskorából származik. Jó lenne az utókor számára átmeníteni.

Ezen az állomáson a felvételi épület pályaudvar felőli homlokzatán van elhelyezve a vonal 100 éves évfordulóját reprezentáló, fehér sőtői márványból készült emléktábla.

Az emlékvonat 1984. július hó 16.-án közlekedett. Tatán és Komáromban zenés ünnepségek és emléktáblavatások voltak. A tatai ünnepséghez a 60 tagú bányászzenekart én szereztem meg. Igaz barátom Mátyás Béla, a Szénbányák főmérnöke adta oda. Az ünnepség színvonalas volt. Az emléktáblát egy hölgy avatta a Tanács részéről. Akkori igazgatónk, Tongori Imre nagyon elégedett volt. 7.sz. fénykép



7. kép

(Itt jegyzem meg, hogy Komáromban és a Bp.Keleti pu. indulási oldalon elhelyezett "Kandó" mozdony emléktábláit is én csináltattam.)

Nagy megtiszteltetésnek vettem, hogy a Nostalgia Bizottság tagja lehettem.

#### Tata kiz. - Almásfüzitő kiz. :

Építés engedélyezési bejárás 1976. június 1.-én volt. A bejárást Ács András vezette. Engedély száma: 107521/1976. 6.A. A jobb vágány engedély száma: 108642/1981.

A bal vágány használatbavételi bejárása 1976. december 10.-én volt. A bizottságot Tóth András vezette. Engedély száma: 100228/1977. 6.B.

A jobb vágány használatbavételi bejárása 1982. december 17.-én volt. Vezette Ács András. (Ebben az engedélyben szerepel Almásfüzitő két átmenő fővágánya is. A két átmenő helyben-csere volt, közöttük szivárgóborda építéssel.)

Ebben az állomásközben korszerűsítésre kerültek az Által-ér és a Fényes-patak hídjai is. A régi nyomvonal szakaszkezelő pályamestere Burlovics Pál volt. Évekig nem volt embere, ezért a felelősség súlya alatt összerop-

pant, s leszálalékolták. Burlovics nagyon lelkiismeretes ember volt. Nem tudta elviselni, hogy pályamunkás hiány miatt a vonal a szeme előtt megy tönkre. Felesége elmondta, hogy öngyilkossági gondolatokkal is foglalkozott. A kilátástalanság néha annyira gyötörte, hogy párnaival eltakarta szenvedő arcát, s órákon át csak nyögött.

Ezzel az állomásközzel a vonalátépítés legnehezebb részei befejeződtek. Innen a régi nyomon, jó geometriai körülmények között folytatódott tovább.

#### Almásfüzitő kiz. - Komárom kiz. :

A jobb vágány építési engedélyezési bejárása 1980. február 21.-én volt.

A bizottságot Ács András vezette. Építés engedély száma: 102531/1980. 6.A.

Az Igazgatóságot Szalánczy Gabriella képviselte.

A bal vágány építési engedélyezése 1976. december 16.-án volt. A bizottság vezetője Ács András. A Budapesti Igazgatóságot Horgos Ferenc és Pelek Dezső képviselték.

Az építés különös gondot nem jelentett. A vágánytengelyt 4,10 m-re széthúzták, a vágány mellé új oszlopokat állítottak, s ide új felső vezeték épült.

A bal vágány használatbavételi bejárása 1978. november 15.-én volt. A bizottság vezetője Tóth András. Az Igazgatóságot Horgos Ferenc képviselte. Használatbavételi engedély száma: 101161/1979. 6.B. (Ebben a jegyzőkönyvben szerepel Almásfüzitő-felső két átmenő fővágánya /935-1026 sz. szelv./ is.)

A jobb vágánynak két használatbavételi bejárása volt. Az egyik 1980. október 28.-án.

A Bizottság vezetője Ács András volt. Engedély száma 112624/1980. 6.B. Az Igazgatóságot Balogh László képviselte. A második bejárás 1981. október 22.-én volt. A bizottság vezetője ismét Ács András. Az Igazgatóságot jómagam képviseltem.

Az engedély száma: 114614/1981. 6.B.

#### Komárom állomás:

Korszerűsítés csak annyit jelentett, hogy a személy pályaudvari II, III, IV, V sz. vágányokat helyben lecserélték. Hatósági engedélyezési bejárása nem volt. Cserére kerültek továbbá a páratlan fej kitérői is.

Sajnos a teljesen avult rendező-pályaudvar korszerűsítése elmaradt. A rendező pu. 100 évvel ezelőtt 800 kocsis gurítására épült. A mai vasút a teljesen avult felépítményen sokszor 1200 db kocsit is legurít. Ha kiesik egy kocsi ki a hibás ?

Ki lehetne más, mint a pályamester!

Itt kell megemlítenem Papp Gyula pályamestert, aki a szakaszt jelenleg is kezeli.

A hetvenes években az állomás páros oldalán a kitérőkön volt egy súlyos baleset, nagy anyagi kárral. Okként pályahibát állapítottak meg. Papp Gyulát erősen kikezdték. Szegény Gyula 16 kg-t fogyott, mire az ügynek vége lett. Egész további szolgálata alatt súlyos gyomor és epe panaszai vannak. Nem tudom, meddig bírja még! Innen, az ő területéről sem hiányzott más, csak a kétkézi ember!



**Komárom kiz.- Ács kiz.:**

A jobb és a bal vágány építési engedélyezési bejárása 1977. március 17.-én volt. Engedély száma: 102634/1977. 6.A. A bizottságot Ács András vezette. Az Igazgatóságot ismét Horgos Ferenc képviselte.

A vágányok használatbavételi bejárása 1978. szeptember 6.-án volt, Tóth András vezetésével.

A felépítményt jól megépítették, ma sincs gond vele. Építésvezető Hollósi Rosti.

**Ács állomás:** 8.sz. fénykép



8. kép

Építési engedélyezési bejárása 1980. augusztus 28.-án volt, Ács András vezetésével. A Bp. Igazgatóságot Kapusi János képviselte. Engedély száma: 111653/1980. 6.B. Az állomás napjainkban ha lassan is, de épülget. Talán 1988 évben befejeződik. Gondot jelentett a Conco-patak új hídja és a gyalogos aluljáró meghosszabbítása. A kitérők állapota jelenleg is olyan, hogy bármikor bekövetkezhet rajta egy baleset.

Itt a régi szakasz kezelője Csebik Pál volt. Évekig neki sem volt embere. Az új szakaszkezelő pályamester Czvikovszki Tamás a felelősség súlyát nem tudta elviselni, s kilépett a vasúttól. Vele egyidőben a szakaszmérnök Szijjártó István is távozott. Szerencse, hogy még mindig vannak bátor emberek. Helyükbe lépett Varga Dénes pályamester, illetve Virágh István szakaszmérnök.

**Ács kiz. - Nagyszentjános kiz. - Györszentiván kiz.:**

Engedélyezési bejárás a jobb vágányon 1982. szeptember 23. és 24.-én volt. A bizottságot Ács András vezette. Az Igazgatóságot én képviseltem. Az engedély száma: 100098/1982. 6.A.

A vágányok ezideig nem épültek meg, mert viszonylag jó állapotuk miatt elhalasztásukat kértük. Ezeknek a vágányoknak a korábbi években történt átépítés utáni forgalomba helyezésüket már én tartottam 1967. december 12.-én.

Ács kiz.- Nagyszentjános kiz. bal vágány építési engedélyezési bejárása 1978. február 9.-én volt, Ács András vezetésével, Farkas Iván és Horgos Ferenc igazgatósági képviselőkkel. Engedély száma: 102674/1979. 6.A.

Az átépítés különös gondot nem jelentett.

Nagyszentjános kiz. - Györszentiván kiz. bal vágány hatósági bejárása Ács András vezetésével szintén 1978. februárjában volt. Építési engedély számok: 103836/1978. 6.A., 111338/1978. 6.A., 104432/1978. 6.A., 113768/1978. 6.A.

Itt a használatbavételi bejárás 1978. december 6.-án volt. A bizottságot Tóth András vezette. Az Igazgatóságot Németh István vezetőmérnök képviselte megbízásból. Engedély száma: 101160/1979 6.B.

**Nagyszentjános állomás:**

Az engedélyezési bejárás 1979. január 25.-én volt. A bejárást Ács András vezette. Az Igazgatóságot Kapusi János képviselte. Engedély száma: 101084/1979. 6.A. Használatba vételi bejárás 1980. december 23.-án volt, szintén Ács András vezérletével. Az Igazgatóságot senki sem képviselte, kiváltva ezzel a bizottság vezetőjének dühét. Engedély száma: 105063/1981. 6.B.

Az átépítés különösebb gondot nem jelentett.

Érdekes, hogy egy gyorsvonat váltóállítási mulasztás miatt 100 km/ó sebességgel kitérőbe szaladt. Nem siklott ki! Szerencsére sérültek sem voltak, mivel a vonat a másik vonat mögött még meg tudott állni.

**Györszentiván állomás:** 9.sz. fénykép



9. kép

Engedélyezési bejárása 1979. február 1.-én volt Ács András vezetésével. Engedélyezési száma: 101085/1979. 6.A. Az Igazgatóságot Farkas Iván és én képviseltem.

Használatbavételi bejárása 1985. december 5.-én volt Tóth Ferenc (Főfelügyelet) vezetésével. Az Igazgatóságot Dobos András képviselte.

Az állomást a Celldömölki Építési Főnökség építette át, Tanyi József építésvezető vezetésével. A beruházó műszaki ellenőre Virágh Antal, ki korábban a Győri Pft. szakaszmérnöke volt. Kitűnő szakember, nagyon jó barátom volt. Györszentivánban volt neki egy kis szőlője, amit mintaszerűen kezelte. Sok szép emlékem van az itteni meghitt beszélgetésekről. Szegény Tónt is elszólitotta közülünk a halál, fiatalon elment. Béke poraira, emlékét örökké megőrzöm.



**Győrszentiván kiz. - Győr Ipartelepek bez.:**

Hatósági bejárása 1978. szeptember 22.-én volt. A bizottságot Ács András vezette, az Igazgatóságot személyem képviselte. Engedély száma: 111363/1978. 6.A.

A használatbavételi bejárások 1978. december 13.-án és 1980. október 21.-én voltak. Az első bejárást Tóth András, a másodikat Ács András vezették.

Később, 1984. évben a "Delta I." kapcsolat széthúzás történt meg. 1984. május 25.-én én helyeztem forgalomba 106147/1984. 6.B. engedélyszámmal.

**Győr állomás:**

Sajnos nem épült át. Ha igaz, a két átmenő fővágány 1988. évben átépül. Különösen a páros fej kívánna a víztelenítést, esők után állandóan zártatos.

**Győr kizár. - Öttevény kizár.:**

Helyszíni engedélyezési bejárása 1978. november 28.-án volt, Ács András vezetésével. Az Igazgatóságot Farkas Iván és Köller László képviselték. Engedély száma: 113972/1978. 6.A.

A használatbavételi bejárása több részben volt megtartva. Győr kizár. - Rába-híd kizár. 1980. szeptember 11.-én volt Ács András vezetésével, Lipovszky Péterné igazgatósági képviselővel. (Szegény, már ő is eltávozott közülünk.) Engedély száma: 110775/1980. 6.B.

Győr - Öttevény jobb vágány bejárása 1979. december 5.-én Tóth András vezetésével, Sinkó László igazgatósági képviselővel történt.

Ugyanitt a bal vágányon a bejárás 1979. június 20.-án történt, egykori technikai tanárunk, most vonalbiztosunk, Tóth István vezetésével. Az Igazgatóságot Pelek Dezső és Ragányi József képviselték. Az engedély száma: 108633/1979. 6.B.

**Öttevény állomás:**

Építési engedélye 102756/1979. 6.A. számon született az 1979. március 1.-i bejárás alapján. A bizottság vezetője Ács András volt. Az Igazgatóság részéről Farkas Iván, Pelek Dezső és Köller László voltak jelen.

Használatbavételi bejárása 1980. december 19.-én volt, Ács András vezetésével. Az Igazgatóságot megbízással Heresznyei Jenő Pft.főnök képviselte. Engedély száma: 102898/1981. 6.B.

Itt jegyzem meg, hogy Ács állomástól a vonalat és az állomásokat a Celldömölki Építési Főnökség építette és építi. Az építésvezető végig Tanyi József, míg a főépítés-vezető sokáig Miklós Ferenc volt, aki jelenleg az Építési Főnökség főmérnöke.

**Lébénymiklós állomás:**

A helyszíni bejárás 1979. szeptember 25.-én volt. Vezetője Ács András, igazgatósági képviselők Farkas Iván és Pelek Dezső voltak. Engedély száma: 111305/1979. 6.A. Használatbavétele 1983. december 13.-án, 112596/1983. 6.B. szám alatt történt Ács András vezetésével. Az Igazgatóságot Sinkó László és Juhász László képviselte

**Kimle kiz. - Mosonmagyaróvár kiz. - Hegyeshalom kizár.:**

Az építési engedélyezési bejárása 1981. április 7.-én volt megtartva Ács András vezetésével. Engedélyt 103990/1981. 6.A. számon kapott. A bejáráson az Igazgatóság részéről jómagam voltam jelen.

Az állomásközpök gyorsan, jól megépültek a Celldömölki Építési Főnökség kivitelezésében.

A használatbavételi bejárások több hullámban készültek. 1983. július 14.-én Kimle kizár. - Mosonmagyaróvár kizár. jobb vágány használatbavétele történt meg Ács András vezetésével. Az Igazgatóságot megbízásos alapon Dömötör Tibor szakaszmérnök képviselte. Engedélyt 113538/1982. 6.B. számon kapott.

Mosonmagyaróvár - Hegyeshalom jobb vágány 1983. december 6.-án kapott engedélyt 103084/1984. 6.B. szám alatt, Ács András vezette bizottságtól, melynek tagja volt az Igazgatóság részéről Sinkó László is.

Mosonmagyaróvár - Hegyeshalom bal vágány engedélyezési ideje 1982. június 29. Száma: 107086/1982. 6.B. A bizottságot Ács András vezette, az Igazgatóságot Horgos Ferenc képviselte.

**Kimle állomás:**

1979. szeptember 25.-én történt az engedélyezési bejárás. A bejárás vezetője ismét Ács András volt. Az Igazgatóság részéről Farkas Iván és Pelek Dezső vettek részt. Építési engedély száma: 111306/1979. 6.A.

A használatbavétel Tóth Ferenc vezetésével 1986. április 22.-én született meg 6406/1986. Közl. Főfelügyelet számon.

**Mosonmagyaróvár állomás:**

Napjainkig az állomás átmenő fővágányai, a két állomásfej egy-egy része épült át. Épült továbbá a páratlan oldalon egy gyalogos aluljáró igen nagy nehézségek árán. Ugyanis a szigetelést-védő fal többször leomlott!

Az állomás építési engedélyt Ács András vezette bizottságtól - melynek én is tagja voltam - 112117/1982. 6.A. számon kapott. A páratlan fej alig hogy készen lett, egy forgalmi baleset alkalmával 1987. májusában összetört. A bal átmenő fővágány egy részét, és néhány kitérőt újra kellett építeni. Az építési engedély 6914/1985. szám alatt lett meghosszabbítva.

**Hegyeshalom állomás:** 10.sz. fénykép



10. kép



A személypályaudvar építési engedélyezési bejárása 1976. november 27.-én volt. A bejárást Tóth Ferenc vezette. Talán 1988. évben átépül.

#### Hegyeshalom kiz. - Osztrák országhatár :

A vágányok 1986. évben átépültek, pedig várható volt még

#### Hegyeshalom - Rajka - Csehszlovák országhatár:

Most rátérek egy külön világra. A nyugalom és a csend világa ez, drága hazánk határa mentén.

Rajka állomás korábban kis két vágányú állomás, szinte semmi jelentősége nem volt. A közös magyar-csehszlovák határállomás Rusovce volt. A fejlődés oda-vezetett, hogy a két ország megegyezése alapján a közös határállomásnak Rajkát jelölték ki.

A vonal átépítésének engedélyezési bejárása 1971. február 2.-án volt. A bejárást Ács András vezette. Az Igazgatóságot Padi Géza és Horgos Ferenc képviselték. Az építési engedély száma: 101996/1971. 6.A.

Rajka állomás átépítésének engedélyezési bejárását 1969. január 10.-én tartották meg Stadler Tamás vezetésével. Az engedély száma: 102797/1969. 6.A. Az Igazgatóság részéről Gajtkó József, Ungi Mihály és Borsi János voltak jelen.

A használatbavételi bejárások több hullámban készültek. 1973. június 15.-én Rajka - Országhatár (1063+00 - 1074+10 szelv.) kapott engedélyt 109691/1973. 6.B számon Tóth András vezette bizottságtól, ahol az Igazgatóságot én képviseltem.

Rajka állomás II. ütem (1057+60 - 1063+00 szelv.) bejárás időpontja 1973. november 15.-e. A bejárást Tóth András vezette, az Igazgatóság részéről Horgos Ferenc volt jelen. Engedélyt 106029/1973. 6.B. számon kapott.

Hegyeshalom kiz. - Rajka kiz. (955 - 1037 szelv.) bejárása 1975. október 16.-án volt. A bejárást Tóth András vezette, az Igazgatóságot szintén én képviseltem. Engedély száma: 100181/1975. 6.B.

Rajka állomás mellékvágányai 1974. augusztus 29.-én kaptak engedélyt 100180/1975. 6.B. számon az előző összetételű bizottság által.

Hegyeshalom-Rajka további nyílt vonala 1979. december 20.-án 102992/1980. 6.B. számon kapott engedélyt a Tóth András vezette bizottságtól, ahol az Igazgatóságot Heresznyei Jenő képviselte. 11.sz. fénykép



11. kép

Amint látható Hegyeshalom kiz. - Rajka - Országhatár vonal építése 1971 és 1980 évek között történt. A vonal és az állomás átépítését a Budapesti Építési Főnökség készítette. Az építésvezető Hollósi László volt. A Tatabánya-alsói építésvezetőség járt ide naponta autóbuszos munkás-szállítással. Elképesztő mibe került a szállítás!

A kilenc év alatt rengeteget kellett Rajkára járnom, hisz valamennyi vágányt és kitérőt én helyeztem forgalomba. Óriási történelem a számomra. Rajkára az utazás csak nyolc órát vett igénybe. Kiutazáskor innen éjjel előtt sohasem értem haza. Nagy sikernek éreztem, mikor átadták az új határállomást, s a kitüntetettek között - egy Igazgatói Dicsérettel - az én nevem is megemlítték.

#### Általános tények:

A jegyzetírás időpontjáig nem épült át:

- Tatabánya-felső (ma Felsőgalla) elkerülő szakasz
- Tatabánya-felső állomás személy és rendező pu.
- Tatabánya-alsó (ma Tatabánya) állomás
- Tatabánya - Tata állomásköz
- Tata állomás
- Komárom állomás rendező pu.
- Ács állomás
- Ács - Nagyszentjános - Györszentiván jobb vágány
- Győr állomás személy és rendező pu.
- Mosonmagyaróvár állomás mellékvágányai
- Hegyeshalom állomás személy és rendező pu.

Tehát az eltelt húsz év alatt kb. a vonal fele épült át. Az a gyanúm, hogy a következő húsz év sem lesz elegendő a másik felének átépítéséhez. Pedig ezeken a felépítmény állapotai ?!

A vonal rekonstrukció óriási hibája volt még az is, hogy a felső vezeték sok helyen nem építették át. A pálya alkalmas lett nagyobb sebességre, de a felső vezetéki okok miatt sebességet emelni nem lehetett.

A rengeteg szintbeni keresztezés megmaradt, melyek örökös baleseti veszélyt rejtenek magukban.

Sajnos a kordélyos kubikusok idejében sokkal gyorsabban építettek vasutat, mint a mai modern időben. Jobban kéne szervezni egy ilyen nagy vonalátépítést. Nem volt soha senki, aki összefogta volna az építést. A sok baba között elveszett a gyerek !

Visszaemlékezéseimhez elkészítettem egy táblázatot, melyet mellékelek. Ebből látszik, egy-egy területen hogy megrekedt az építkezés. Merem állítani, hogy a Bicskei Hőerműre kidobott kettő milliárd és a "Tatafelső" elkerülő szakasz költségeiből a vonal egészét meg lehetett volna csinálni. Sajnos a közös még sok embernek nem a magáé. Drága árat fizetünk amíg rájövünk, hogy a közös az egyéné is.

Igen nagy hátránynak tartom a rengeteg vezetői változást is.

Végezetül néhány szót újításaimról:

Világ életemben nyughatatlan természetű ember voltam. Mindig kerestem az újat, a jobbat. Az elmúlt negyven éves szolgálatom alatt mintegy 40 darab újítást



adtam be, melyből 16 darabot fogadtak el. Közülük csak egy-két kiemelkedőt említék meg:

- A sínkopás-mérés a MÁV-nál nem volt egységes. Újításom révén egységesítették. Az általam szerkesztett kopásmérő valamennyi sínrendszer kopását - oldal és magassági - tudja mérni. Szerkesztettem hozzá egy csúcssínkopás-mérőnyelvet is, így a csúcssín kopás-mérése is lehetővé vált.

A mérőeszköz használatát a Főiskolán tanítják, a tankönyvbe is bekerült. Egy öreg barátom egyszer azt mondta - amikor megmondtam neki milyen csekély újítási összeget adtak -, hogy pld. az NSzK.-ban ezért legalább egy családi ház árát kaptam volna.

- Nagy gondot okozott az első három sínészék elvágása után az átszelési kitérők tősin megtámasztása. Nagyronai László, volt műszaki igazgatóhelyettesünk elkeseredve hívta össze a vezetőmérnököket, hogy adjanak javaslatot a megoldásra. Nem tudtak adni. Én javasoltam a "Z" alakú, hevederes megtámasztást. Hogy minél előbb elháruljon a baj és kivitelezhető legyen az újítás, odaadtam egy lakatosnak, aki ezután a támhevedereket legyártotta. Nagy örömmre szolgált, hogy a következő évtől a kitérő-szerkesztők felhasználták a megoldást, s ettől az időtől az új kitérőket már így gyártották.

- Az 54 XIV. rendszerű kitérőknél nem volt megoldva a csúcssín hosszirányú elmozdulásának meggátlása. Ez mindig üzemzavart okozott. Ezt is megoldottam.

Nem sorolom tovább, ezek az újítások csak a biztonságot szolgálták az üzemvitelben. Nekem már az is elég volt, hogy embertársaim biztonságos vasúti utazásaihoz egy kicsit hozzájárulhattam.

### Az utánpótlásról:

Valahol itt is kisiklottunk! Nincs megfelelő pályamunkás-létszám, nincsenek megfelelő munkavezetők,

vonalgondozók, kitérőlakatosok. Így nem lehet nagysebességre vasutat fenntartani ilyen pályarekonstrukciós haladás mellett.

Vegye végre mindenki tudomásul, hogy hiába vannak modern gépek, ha nincs mellette a lelkiismeretes vasutas műszaki emberek hadserege! Sürgősen gondoskodni kell magas pályamunkás-órabérről és valamennyi szakterületen utánpótlásról. Nincs halasztás!

Nem lehet tovább tűrni, hogy az emberek öngyilkosságba meneküljenek, szívinfarktusban meghaljanak, vagy súlyos betegségekkel menjenek nyugdíjba. Van megoldás, s én bízom abban, hogy a mai vezetés ezeket a súlyos örökségeket nem fogja továbbhordozni, hanem úrrá lesz rajtuk.

### Utolsó szavak:

#### Mai Vezető Bajtársak !

Most Madách Imrét kell idéznem, mikor hozzátok kiáltok - Az Ember tragédiája, 4. szín: Éva, mint a rabszolga felesége a Fáraó előtt leborulva, félig agyonvert férjének kiáltja - idézet: "Hiába kéred azt, ki kínjainknak nem volt részese, nem ért, nem ért, halk a jajnak szava, s a Trón magas!"

Én most itt azt a vezetőt keresem, aki a "rabszolgák" közül került ki és remélem, hogy érteni fog.

Budapest, 1987. július hó 28.

Végző tisztelettel

HORGOS FERENC sk.  
hegyeshalmi vonalbiztos

## RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK • RÖVID HÍREK

Mialatt a pályaszerkezetek legláthatóbb részei - a sín, a kötések, az ágyazat - gyakran a legtöbb figyelemben részesülnek, addig a pályafenntartási nehézségek legnagyobb részét az alépítmény állapota, illetve elhasználódása okozza. Az alépítmény rendszerint az eredeti vagy feltöltött anyagból áll, s általában nem tervezett műtárgyként funkcionál. Az alépítményi hiányosságokat három részre lehet osztani: a terheléstől függő, a talajtól függő és a környezettől függő tényezők által előidézett hibákra. Gyakran ezek kombinációival is számolni kell.

Az ismétlődő terhelések, a tengelyterhelés és a víz hatására létrejövő alépítmény süllyedéseket egy ideig megpróbálják az ágyazat utánigazításával korrigálni.

(*Railw. track struct. 1995.8-9. sz.*)

A berlini vasúti közlekedés újjárendezésének fontos eleme az ún. Lehrter állomás kérdése. Az eredeti állomás 1871-ben fejállomásként épült, és a Berlin-Lehrter vonal végállomása volt. Később átmenő állomássá építették át. A város fejlődésével, főleg az egyesítés után, ez az állomás már keresztező állomás jelleget kapott. Észak-dél és kelet-nyugat irányban metszik itt egymást már nemcsak a vasúti, de a földalatti vasút vonalai is. Mivel Berlin Németország fővárosa immár, és a kormányzati szervek is ide fognak költözni, ez a hely és az állomás különös jelentőségű. A tervezett, többszintes és nyolc-vágányosra tervezett komplexum a város döntő helye, meghatározó része lesz. Az építésről történt döntés nyomán a tervek készülnek, és az 1995. évi kezdés után a hatalmas állomást 2002-ben kívánják teljes egészében üzembe helyezni.

(*Eisenbahntech. Rundsch. 1995. 9. sz.*)



## 1. sz. melléklet

	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
	6	6	7	7	7	7	7	7	7	7	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	9
	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0
Bp-Kelenföld - Börs																							
Budaörs állomás	+	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	o
Budaörs-Biatorbágy																							
Biatorbágy állomás																							
Biatorbágy-																							
Herceghalom																							
Herceghalom állomás																							
Herceghalom-Bicske																							
Bicske a - Bicske																							
Bicske állomás																							
Bicske - Szárliget																							
Szárliget állomás																							
Szárliget - Felsőgalla																							
Elkerülő szakasz																							
Felsőgalla - Tatabánya																							
Tatabánya állomás																							
Tatabánya - Tata																							
Tata állomás																							
Tata - Almásfüzitő b.																							
Tata - Almásfüzitő j.																							
Afűzitő - Komárom j																							
Afűzitő - Komárom b																							
Komárom - Ács																							
Komárom állomás																							
Ács állomás																							
Ács - Nagysztjános b																							
Ács - Nagysztjános j																							
Nagysztjános áll.																							
Nagysztj.-Győrszti. b																							
Nagysztj.-Győrszti. j																							
Győrszentiván áll.																							
Győrszti. - Győr																							
Győr állomás																							
Győr - Öttevény																							
Öttevény állomás																							
Öttevény - Lébény																							
Lébény állomás																							
Lébény - Kimle																							
Kimle állomás																							
Kimle - Mosonmóvár																							
Mosonmagyaróvár áll																							
Mosonmóvár-Hegyesh																							
Hegyeshalom áll.																							
Hegyeshalom - oh																							

Hegyeshalom-Rajka	+	.....	o
Rajka állomás	+	.....	o
Rajka oh.	+	.....	o

+ építési engedély éve  
o használatbavétel éve



## Egy főpályamester vallomásai

### Sárközi Ilona interjúja Szabó Sándor főpályamesterrel

Szabó Sándor ma már 51 éves és Szajolban tevékenykedik mint főpályamester. Az alkotó munka, családnevelés mellett máig több mint 16 ezer verset írt a szerelemről, a politikáról, az egyetemes emberi sorsról.



#### Egy verselő főpályamester

Szabó Sándor ma már 51 éves, és Szajolban tevékenykedik, mint főpályamester. Az alkotó munka, családnevelés mellett máig több mint 16 ezer verset írt, a szerelemről, a politikáról, az egyetemes emberi sorsról.

A szajoli főpályamester több évtizede dolgozik a vasút kötelékében. Göröngyös úton jutott el a főpályamesterségre. Rá igazán elmondható, hogy nehéz gyermekkor volt. Tizenkét évesen már a cséplőgépnél dolgozott, sokszor egyedül szántott, vetett. A sok megpróbáltatás, megaláztatás elől a vasúthoz menekült. A vasúti munka megedzette, a pálya menti nyár tüze, úgy mint a töltésen eltöltött telek dermesztő hidege. Munkásszállón lakott, ahol sokat volt egyedül. Hordhatott vizet ötforintos órabérért, foghatta a krampácsot, vibrátort, salinemelőt, hordhatta a havat 1963 telén Neszmély - Látatlan állomáson, dolgozhatott pályamunkásként. A katona évek után munkavezető lett. Elmondhatjuk róla, hogy folyton tanulva végig járta a ranglétrát, míg eljutott mai beosztásához. A küzdelmes életét példamutató, hogy hol a csúcs, csupán akarat és kitartás kérdése.

Az örök nyughatalatlan, mindig újat kutató Szabó Sándor így vall verseiről: - " Ezek a versek magukban rejtik a volt és a jelenlegi gazdasági, politikai, társadalmi életet és az ahhoz kapcsolódó érzésvilágomat.

*Káoszt érzek magam körül, s mivel nem tudom az okát, megpróbálom megfejteni. Vizsgálódom és látom, hogy semmi nem változott. Megszűntek a tiszta emberi kapcsolatok, egyre általánosabb a befeléfordulás, a gyűlölködés, szegényedés, kilátástalanság mindenütt. Lehet, hogy ami most történik, az jó, de ezt nem lehet érezni. "*

Versei között feltűnően sok a szerelmes vers. Van az életnek szép oldalai, melyeket Szabó Sándor megtalál és a velük kapcsolatos csodákat megpróbálja versbe szedni. Ezekben a sorokban csodás érzelmegzetség jelenik meg. Honnan ez az ihletés?

- *Nem a feleségemről, nem csak a feleségemről, de nem is csak egy nőről van szó. Általában a nőről. Elég egy kis részlet, mely megragad és én köré teremtek egy egész világot. Ebben a világban boldognak érzem magam.*

Szabó Sándor stílusa egyéni, önmaga alakította ki önmagának. A mondanivalóját a látvány, a napi hírek, események, benyomások határozzák meg. Verseiben nincsenek rímek, nincsenek ritmusok, illetve ritkán találni rájuk.

- *Amikor valamiről a gondolatok feltolulnak bennem, olyan elemi erővel törnek fel, hogy nem tűrnek semmi kööttséget. A mondanivalómat tartom fontosnak, nem a formát. Nekem talán nem is igazán a versírás a lényeg, hanem az önkifejezés: bánatom, bajom, örömöm, gondom papírra rögzítése.*

Milyenek is ezek a versek? Nem könnyű megérteni a sorokban húzódo képeket, gondolattársításokat. Úgy érzem a versek megértéséhez nem elég csak átfutni



őket. Hosszú vonatozásra van szükség, ahol bőven van ideje az embernek olvasgatni.

*- A világ megértése sem könnyű. Nagyon is bonyolult, dinamikus, áttekinthetetlen és én ezt a világot szeretném tükrözi. Úgy gondolom, amit leírok kordokumentumnak is felfogható. Tizenhatezer versemben a mai világ van benne. Meggyőződésem, hogy sokan éreznek úgy, mint én és nekik megéri a fáradságot, hogy elolvassák őket.*

Vajon kik ezeknek a verseknek az ismerői? Barátok, rokonok, ismerősök olvassák, érdeklődnek irántuk, de a szélesebb közönség még nem ismeri. Kötete nem jelent meg, bár érzésem szerint megérné a fáradozást, hogy ezeket a "rakoncátlan" gondolatokat valaki kötetbe rendezze.

Kollégaként őszinte szeretettel tekintjük át a külön főpályamester életútját, aki egy munkahelyen negyvenkét éven át negyvenkét különböző munkakörben dolgozott, és gondolatban a ma indulóknak is hasonló hitet és sikereket kívánunk. Reméljük Sándor további céljai is teljesülnek és hamarosan találkozunk vele abból az alkalomból, hogy dedikálja első önálló kötetét.

- SILA -

## ZAKATOLÓ VONAT

*Fényes ablakok  
a sötét éjszakában, zakatoló vonat  
régóta pöfög,  
a vasútnál dolgozom  
immáron harminc  
kemény éve....  
Mégis elmélkedem  
a bazalt, vasbeton,  
csavarok, váltók,  
dilatációs szerkezetek,  
a végtelen sínpárok  
hogyan bírják  
tengelynyomás, sebesség  
örjítő hadát....  
Időjárás szeszélyes  
embert emésztő furfangját.  
Maradandóan őrzik  
régit s legújabb  
tudomány ötvözetét.  
Valami itt fogott,  
a pályaudvar csendjében  
szebb jövőt remélve.  
Zakatol a vonat  
előre, hátra tologatnak...*

1994.04.12. Szabó Sándor



Szabó Sándor kertjében





**ZSOLNAI GYULA**  
MÁV felügyelő főpályamester  
Székesfehérvári PGF

## Hajtánnyal Székesfehérvártól Baselig

**A szerző és "megszállott" barátai azt a célt tűzték ki maguk elé, hogy az 1997. évi baseli UIC közgyűlésre ú.n. drezina hajtánnyal jutnak el.**

### Ahogy kezdődött:

Fa Nándor újra indul a föld megkerülésére (igaz hogy vízen és vitorlás hajóval). A kollégáimmal beszélgettünk és mi is felállítottunk egy célt magunk elé, ami talán megszállottság vagy megméretés, de lehet, hogy csak vasút iránti vonzalom, illetve szeretet. Van egy használaton kívüli teljesen lepusztult ún. drezina hajtányunk és arra az elhatározásra jutottunk, hogy soproni eredeti mintára felújítjuk, mi több, 1997. évben az UIC az éves közgyűlés kezdetére elmegyünk Baselba. Az út, ha az osztrák, illetve svájci vasutak a fővonalon engednek közlekedni, akkor a számításaink szerint 1322 km lenne.

A felújításhoz sok-sok fénykép, méretek, mérési adatok állnak rendelkezésre. A teljes felújítás azzal kezdődne, hogy a jelenlegi csúszócsapágyas megoldás helyett golyós csapágyat kívánunk alkalmazni, és úgy felújítani, hogy korhű maradjon ugyan, de a mai ki-, illetve megvilágításnak megfeleljen. A felújítás ezt az évet igénybe veszi, mert minden alkatrészt - kivéve az esztergályozási és csapágyazási részt - saját magunk kívánunk elkészíteni, a helyére tenni és végül lefesteni.

A távolság, amit említettem, az a nemzetközi vonalra van számítva, ha mellékvonalon kellene közlekedni, akkor ez a távolság lényegesen megnövekedne. A MÁV területén a vonatvezetés megoldott, de problémát jelent a két külföldi ország - igaz ott ugyanilyen jelzők vannak és a vonalismeret sem feltétlen szükséges -. Ha a külföldi vasutak pályahasználati díjat számítanak fel - ami nem kevés pénzt emészt fel - részünkről talán az is megoldható, mivel a tervezés alatti beszélgetés alapján kettő-négy vállalat, illetve Kft. 250-300 ezer Ft-ot ajánlott fel szponzorként a

megvalósítás esetén. Az út során a vasúti járművön 6 fő tartózkodna.

- 4 fő az izomerő
- 1 fő vonatvezető
- 1 fő tartalék

2 db, egyenként 8 főt befogadó mikrobusz követne minket.

1. gépkocsi fedett utánfutóval

sátor, camping ágyak, hűtőszekrény, élelem  
1 fő tartalék izomerő és a szakács

2. gépkocsi nehéz utánfutóval és rajta foglal helyet az orvos.

A gépkocsivezetők, illetve a többi kísérőnek feladata az, hogy a napi uticél végén felállítsák a sátrat, főtt étellel várjanak bennünket.

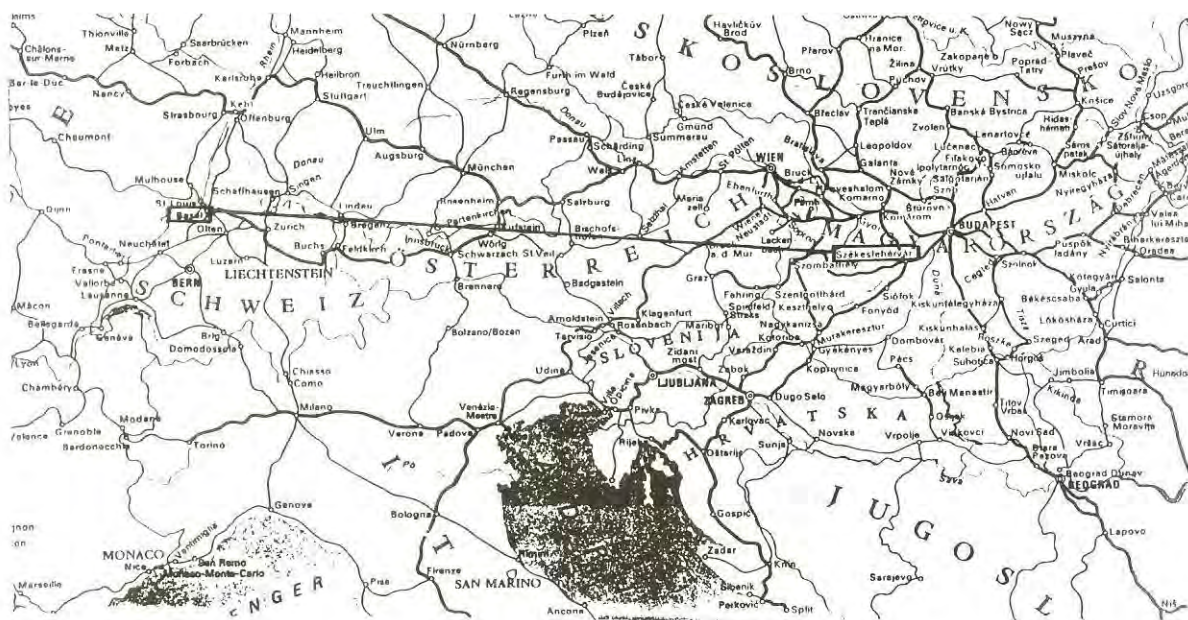
A nehéz utánfutóra azért van szükség, hogy utunk végeztével a drezinát visszahozza, illetve valószínűleg Sinplon alagúton nem engednek át bennünket, ott is át kellene szállítani.

A távolság teljesítése hét napot venne igénybe, figyelembe véve, hogy csak 30 km/h sebességgel közlekedhetünk. Az egy hetet három hétre emeltük, mert nagyobb állomásokon szeretnénk megállni, tartózkodni, ismerkedni: pl.: Bécs, Salzburg, Innsbruck, stb.

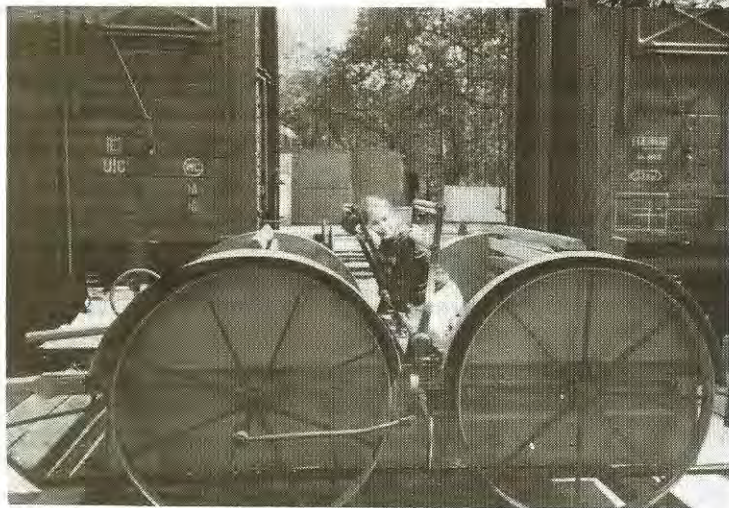
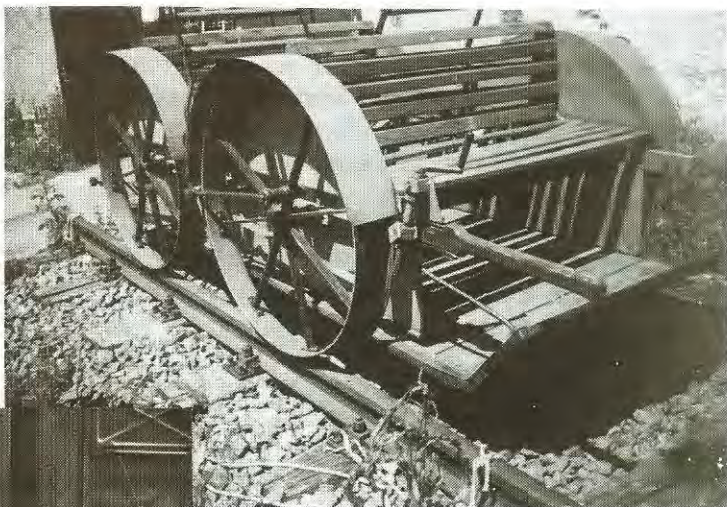
Célunk nem a feltűnősködés, hanem annak bemutatása, hogy a MÁV Rt. dolgozói is képesek komoly kihívásnak eleget tenni, illetve a maguk által kitűzött célt megvalósítani. Elismerést szeretnénk szerezni a MÁV Rt. dolgozóinak és öregbíteni a hírnevet. Szeretnénk sok-sok külföldi barátot, illetve tapasztalatot gyűjteni.

Ha tervünk szerint minden megvalósul, akkor az indulásunkról, utunkról, megérkezésünkről, fogadtatásunkról hazaérkezésünk után szeretnénk beszámolni.

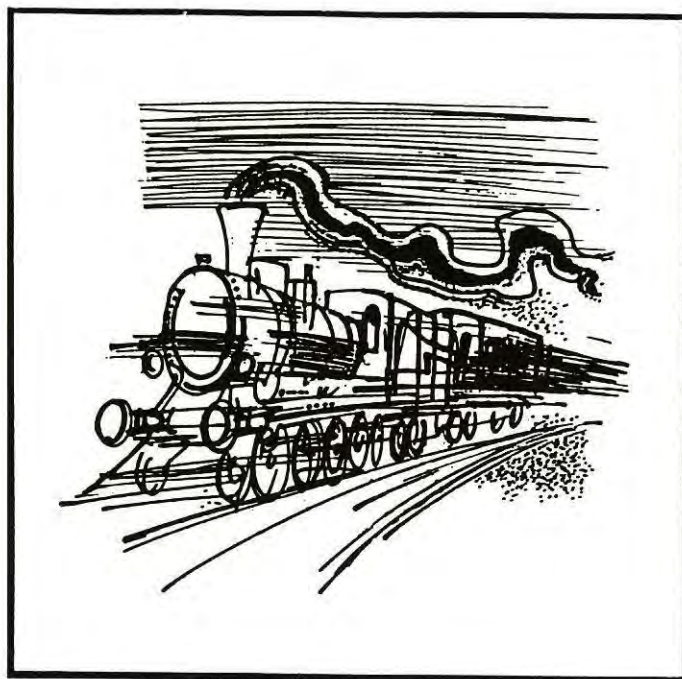




Székesfehérvár — Basel légvonalban "csak" mintegy 800 km,  
gyorsvonattal 1250 km, hajtánnyal . . . ?







# Vonatok balladája

MAGYAR KÖLTŐK VALLOMÁSAI  
A VASÚTRÓL





Ára: 50, - Ft.



"Tata állomás felvételi épülete"

