

Sünek világa



XI. ÉVFOLYAM • 1968 •

4

TARTALOM.

1968 évi október hó

XI.évfolyam 4.szám.

CS.NAGY LAJOS	A baracskai bevágás helyre- állítás.	185
SIMONCSICS JÓZSEF	Uj felvételi épületek Zalaeger- szeg-Ukk között.	191
EVERS ANTAL	A bajai Dunahid uj közuti pálya- szerkezete.	195
GÁSPÁR LAJOS KERTÉSZ OTTÓ	Minőségi munkásprémium a pálya- fenntartási szolgálatnál.	200
ANTAL FERENC	A MÁV Építési Géptelep Főnökség 1969.január 1-től a Budapesti Igazgatóság szervezetébe tarto- zik.	205
VIOLA JÁNOS	Ujabb acélszerkezetű perontetők.	210
HARMATHY LAJOS	1968 évi sinfelülvizsgálat.	214
FERENCZI LAJOS	Balesetek...	217
	Személyi hírek.	218
	Bel- és külföldi hírek.	220

- . -

SINEK VILÁGA.

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

Kiadja a 6.szakosztály.

Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Felelős szerkesztő: Papp Károly.

Felelős kiadó: Doskar Ferenc.

Készült 1700 példányban a KPM Vasuti Főosztály Gazdasági Hivatal
nyomdájában. Felelős vezető: Magyar István.

Megjelenik negyedévenként kézirat gyanánt.

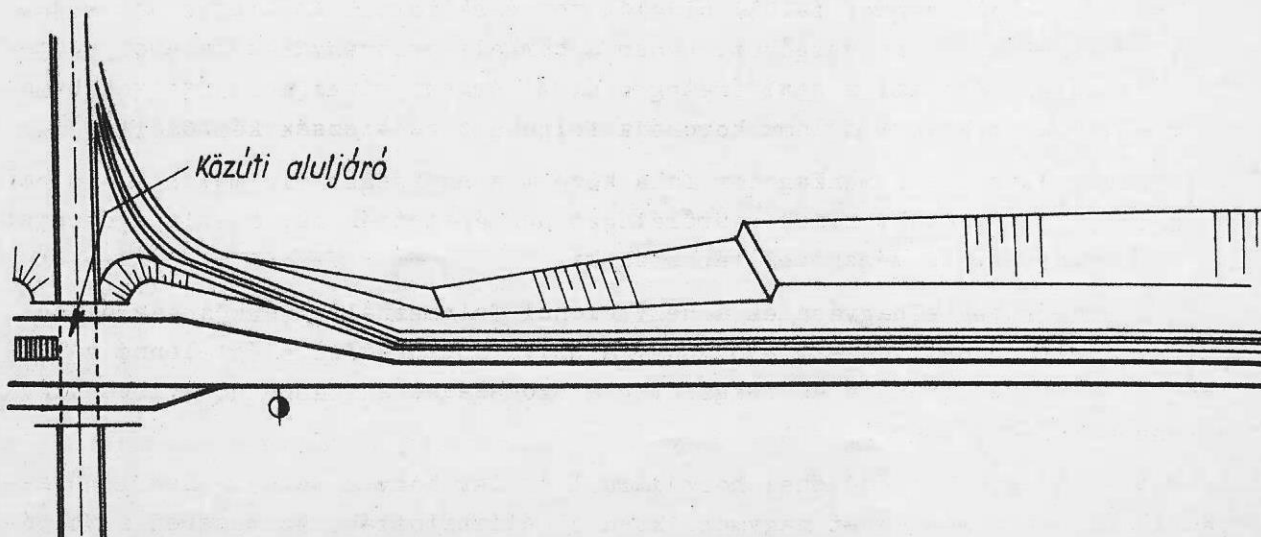
Engedély száma: 276.766/1962.KPM Titk.

A BARACSKAI BEVÁGÁS helyreállítása

A budapest-székesfehérvári vasutvonal Kápolnásnyék-Martonvásár közötti szakaszán az új második vágány építésére az 1950/52 években került sor. A régi egyvágányú pálya alépitménykoronáját az eredeti építés idején már úgy alakították ki, hogy a később építésre kerülő második vágányt is figyelembe véve a vízvázasztó a kettős vágány földmű tengelyébe kerül. A második vágány elhelyezésének lehetőségeit megvizsgálva, annak területét eleve biztosították.

A vágány 2943-2956 szelvények közötti szakasza bevágásban fekszik, melynek átlagos mélysége 7-8 m. A régi, vagyis a forgalmi balvágány víztele-
nitését annak idején - talajmechanikai ismeretek hiányában - nem végezték el, ennek szükségességét 1950 előtt a bevágás állapota sem igényelte. A bevágásnak a balvágány felőli oldalán, a 2947-2952 szelvényekben, mintegy 2 méter magasságban szilárd burkolatot építettek, amely jelenleg is jó állapotban van, ezen felül a rézsű biológiai védelméről füvesítéssel és fásítással gondoskodtak.

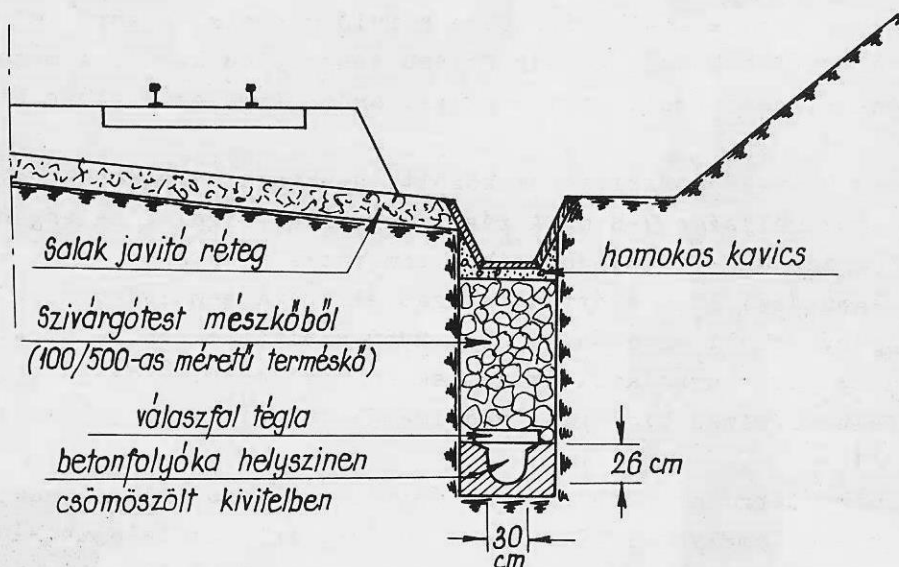
A második /forgalmi jobb/ vágány építését alapos talajmechanikai vizsgálat előzte meg, amelyet 1949 évben a Műszaki Egyetem talajmechanikai laboratóriuma végzett el, dr. Jáky professzor irányítása mellett. A vizsgálat az építendő bevágásban sárgaszínű iszapos homokliszt, illetve homoklisztes iszap és sovány agyag keverékű talajt állapított meg. A bevágásban lévő talajvíz nivója a tervezett pályaszintet olyan mértékben közelítette meg, hogy



1. ábra.

az alépitménykorona felpuhulásának veszélyétől kellett tartani, ezért a sinkorona alatt 2,85 - 3,20 m mély szivárgót építettek a 2945+00 - 2950+70 szelvények között, 570 fm hosszban. A szivárgó tengelye a vágánytengelytől átlagosan 4,80 m távolságban van. A szivárgó vizét a 2943-2945 szelvényekben 40 cm átmérőjű zárt csőben vezették és a 2943 szelvényben nyíltszelvényű árok vezeti a vizet a közuti árokba /1.ábra/.

Az alépitmény koronáját a tervezett földmű 4%-os kifelé esésével elkészített koronáján elhelyezett 20 cm vastag szénsalakból képezték ki. Az alépitménykorona kifelé 2%-os eséssel készült /2.ábra/.



2.ábra.

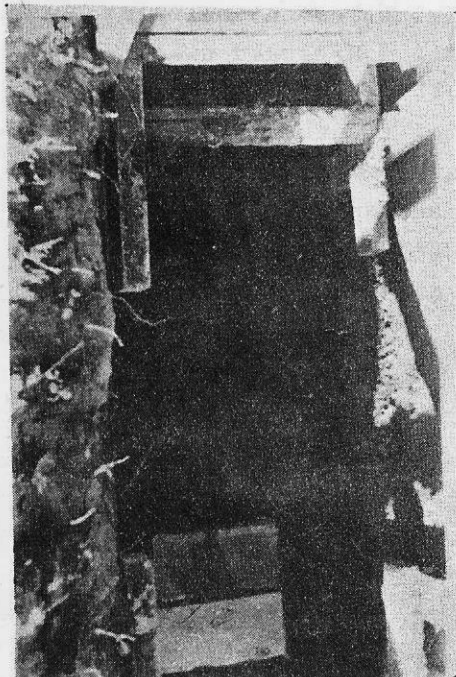
A szivárgó kivitelezése teljesen szakszerűtlenül történt, ami a 2.ábrából is látható:

- a szivárgógödör vágány felőli oldalát nem sarkították le, így a salak javítóréteget nem a szivárgóhoz, hanem a burkolt szabványárok falához csatlakoztatták. Ezáltal a javítórétegen átszivárgott vizek nem jutottak be a szivárgóba, a kötött földmű koronája felpuhult és vizzsák képződött;
- a szivárgótest és a munkagödör fala között a szükséges minimális 10-10 cm vastag, jól graduált homok szűrőréteget nem építették be, a szivárgótestet 100/500-as méretű mészkővel képezték ki.

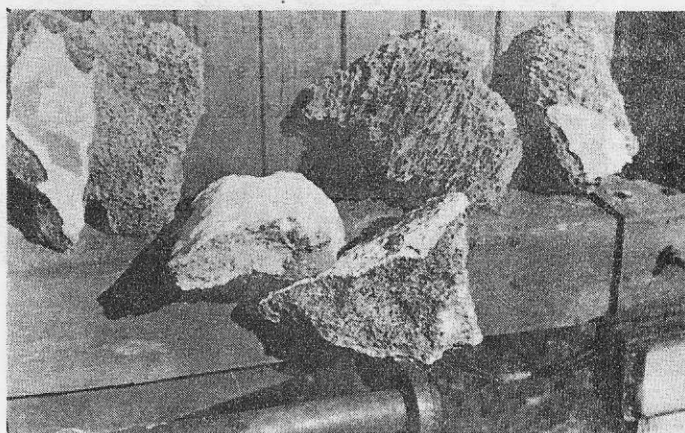
A szűrőréteg elhagyása és a helytelenül felhasznált mészkőanyag olyan szivárgó eltömődést idézett elő, hogy a szivárgó működése elégtelenné vált, ezáltal a pályát irányra és fekszintre a szomszédos szakaszokhoz viszonyítva sűrűbben kellett szabályozni.

A szivárgó eltömődéséhez hozzájárult az is, hogy a talajvizben lévő ásványi anyagok a mészkövet nagymértékben elmállasztották, ez részben a folyókába jutott és annak mintegy kétharmad részét eltömte. Ez az elmállott anyag a folyóka fenekén finomszerkezetű fehér mészkőként lerakódott, s a szivárgó

víz hatására szálas-szivacsos elrendezésben szilárdult meg. Az így képződött szivacsos szerkezetet a 3.a., b., c. ábrákon mutatjuk be. Jól kivehető a 40 cm átmérőjű zárt cső majdnem teljesen eltömődött szelvénye.



3.a. ábra.



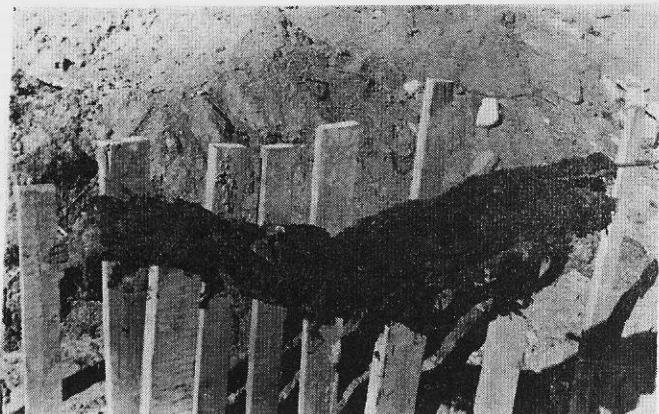
3.b. ábra.



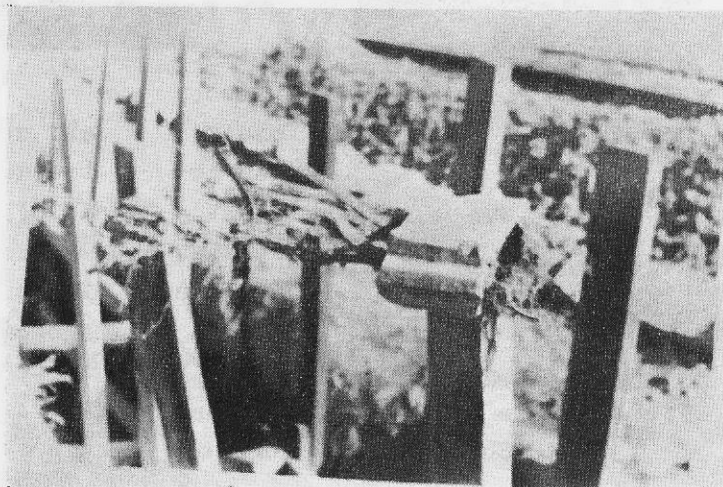
3.c. ábra.

A 2949-2950 szelvények között a bevágás részü alsó szakaszán, a szivárgó tengelyétől 2-3 méterre fűz- és nyárfákat telepítettek. E fák szövet-szerű gyökérzete teljesen eltömte a szivárgótestet és a folyókát, a gyökérzet a folyókát lefedő válaszfaltégla réseit, likacsait is teljesen átszótte /4.a.b. ábrák/.

Az eddig közölteket okulás céljából kívántuk bemutatni, hogy a helytelen és szakszerűtlen építési mód milyen következményekkel járhat.



4.a. ábra.



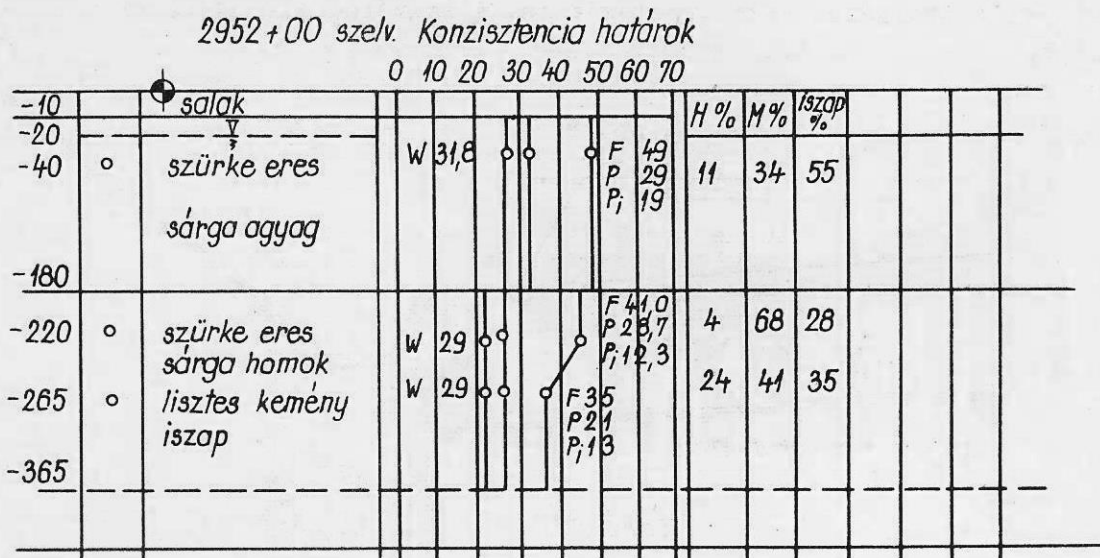
4.b. ábra.

Az építést követő 16-17 év után tehát a vágányban vizzsák képződött, a szivárgó eltömődött, így a forgalombiztos pálya érdekében talajcsere és a szivárgó teljes átépítése vált szükségessé. A helyreállítási tervek elkészítése előtt végzett talajmechanikai vizsgálatok ismeretében szükségessé vált az átépítésre kerülő szivárgó további 300 méterrel való meghosszabbítása is.

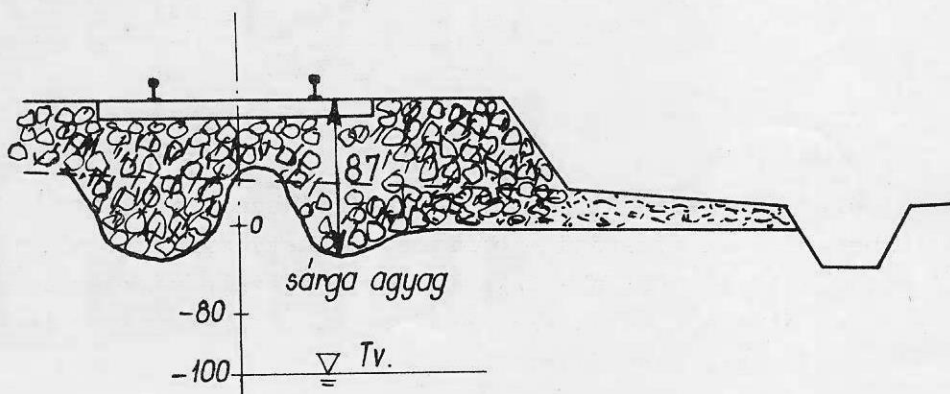
A talajmechanikai vizsgálat során egy-egy jellemző helyen végzett feltárást és kiértékelést az 5.a. és b. ábrán mutatunk be.

Az építési technológia rövid leírása.

A forgalmi jobbágányt az építés időtartamára a forgalomból kizárták. A szivárgó feletti szabványárok betonlapburkolatának eltávolítása után a régi szivárgótestet gumikerekes kotróval elbontották. A munkaárok kitisztítása után a szivárgó betonfolyókából csákány hegyes végével a 3.a. és b. ábrákon látható elmállott és megszilárdult szivacsos szerkezetű anyagot ki-



5.a. ábra



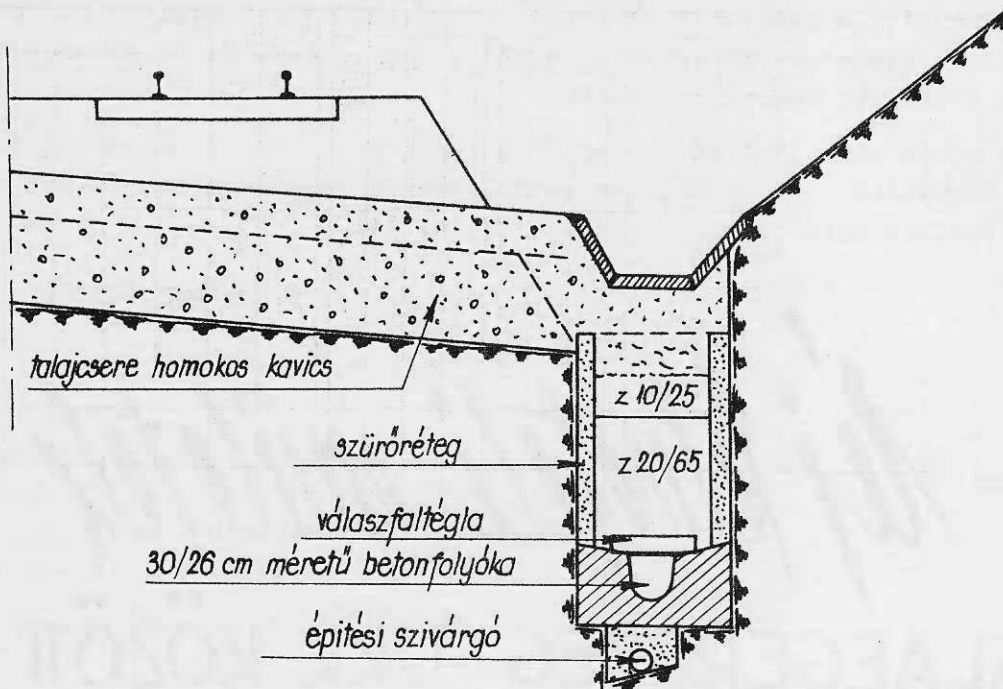
5.b. ábra.

törték. A betonfolyóka ép állapotban maradt, csak a tisztítás során megrogn-
gált folyókafelületet kellett cementhabarccsal lesimitani. Ezt követően meg-
kezdték a szivárgó folyamatos építését.

A szivárgót a tervek szerint kétoldali szűrőréteggel ellátott zuzottkő
kitöltő résszel építették és a homokos-kavics talajcsere anyagot közvetlenül
csatlakoztatták a szűrőréteghez, vagyis az ágyazaton keresztül leszivárgott
vizeknek a szivárgóba való levezetését biztosították. Az átépített szivárgó-
szakaszon a betonfolyóka a fentiekben rögzítettek szerint kijavítva fel-
használásra került.

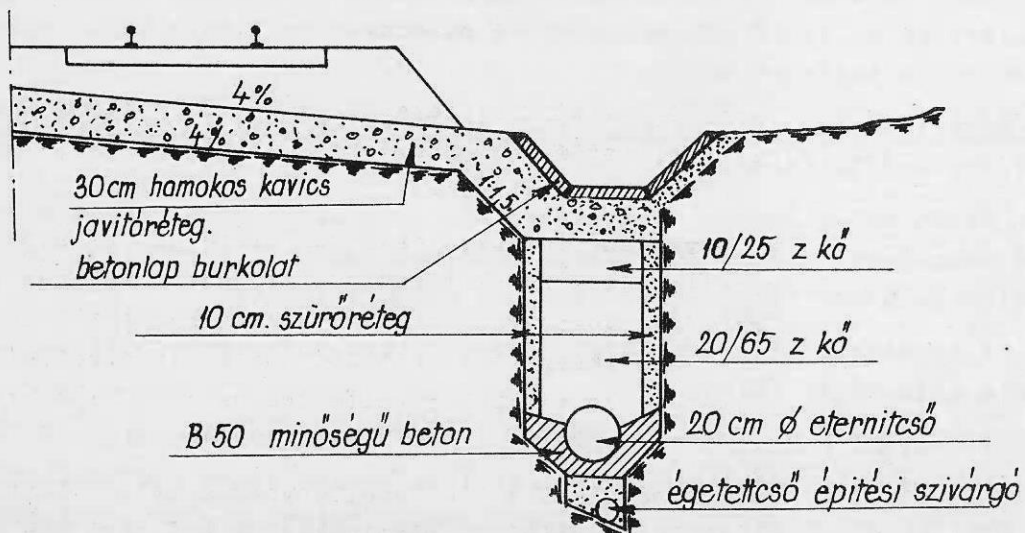
A jobboldali szivárgó vizét a 2945 szelvényben a pálya alatt kiépített
csőátvezetővel, a baloldali szivárgó vizeinek elvezető zárt szelvényű csa-
tornájába kötötték be. Ez a kialakítás szükségtelenné tette az eltömődött

csatorna cseréjét és véglegesen megoldotta a szivárgó vizeknek a közelben lévő élővízfolyásba való vezetését is. A szivárgó elrendezését a 6. ábra mutatja.



6. ábra.

A szivárgó új szakaszát hasonló elrendezésben építették, betonfolyóka helyett azonban 20 cm átmérőjű eternitcsövet helyeztek el. Az eternitcső folyókát B.50 minőségű betonba ágyazták és kétoldalt sakktábla-szerű elrendezéssel 30 mm átmérőjű furatokkal perforálták. A szivárgó keresztmetszeti elrendezését a 7. ábra szemlélteti.



7. ábra.

A munka teljes befejezése - a talajcserét és a teljes felépítményi munkát is beleértve - folyó év végére várható.

A szivárgó és a felette lévő szabványárok kialakítása után a szükséges rézsürendezési munkákat is elvégzik. A 2949-2950 szelvényekben az összes fűz- és nyárfát kiszedték gyökerestől együtt, hogy a 4.a. és b. ábrákon is bemutatott állapotot megszüntethessék.

A bevágásban lévő pályaszakasz a fentiekben vázolt víztelenítési munkával várhatóan olyan állapotba kerül, mely a nagyforgalmu fővonal megkívánta követelményeket teljes mértékben kielégíti.

Cs.Nagy Lajos.

Új felvételi épületek

ZALAEGERSZEG-UKK KÖZÖTT.

Az ország vágányhálózatának korszerűsítési munkáival kapcsolatban sor került a zalaegerszeg-ukki vonal korszerűsítésére is. A korszerűsítést indokolja egyrészt a pálya már kifogásolható állaga, másrészt a gazdaságosabb vonalvezetéssel elérhető gyorsabb és gazdaságosabb közlekedés. A pálya korszerűsítésével egyidejűleg a kulturált utazás igényeit kielégítő felvételi épületek is épültek, illetve épülnek.

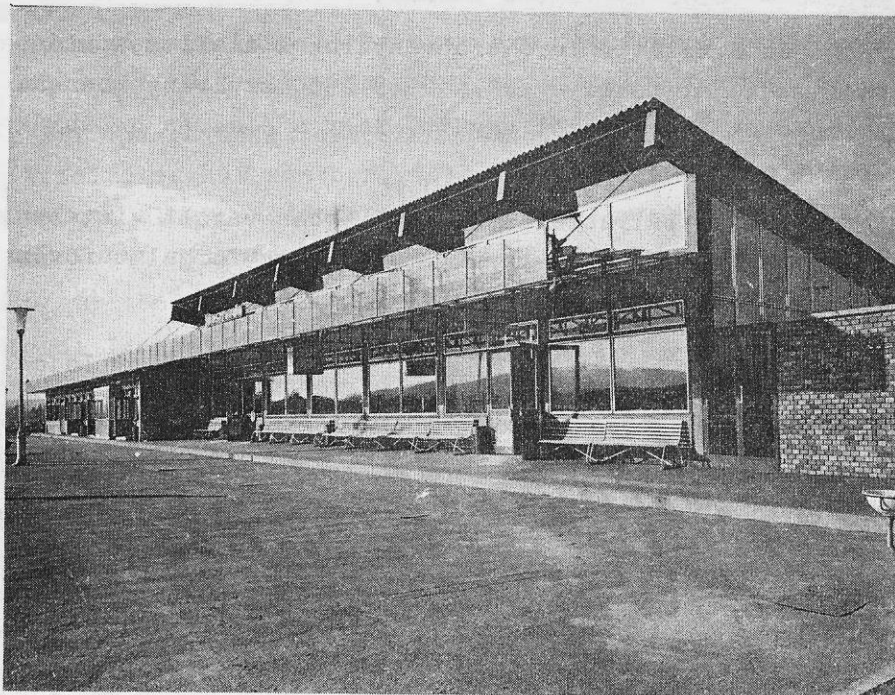
Elsőnek a már elkészült új zalaszentiváni felvételi épületet ismertetjük. Azután az épülő pókaszepetki és zalabér-batyki felvételi épületekről adunk rövid tájékoztatást.

1.- Zalaszentiván állomás felvételi épülete. Építész tervező: Walkó Zoltán /MÁV Tervező Intézet/-

Három zalai község, Szentiván, Kisfaludpuszta és Alibánfa egymás mellett fekszenek, szelid dombokkal, erdőkkel, mezőkkel körülvéve. Az új vasutvonalon Zalaszentiván elnevezéssel új állomás épült.

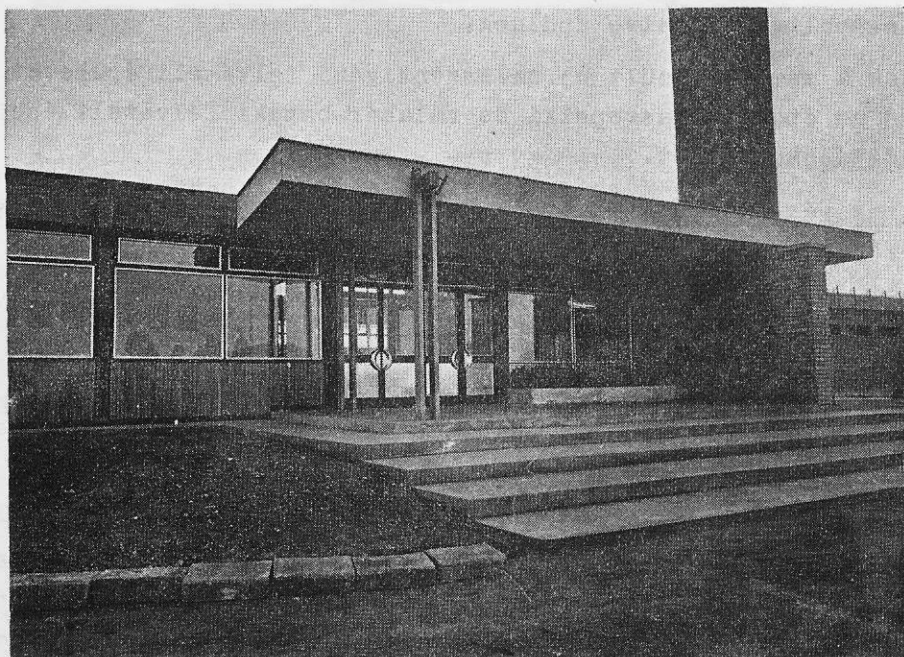
A felvételi épület hosszan elnyúló, tagolt tömegével jól illeszkedik ebbe a szép tájba /1.kép/.

A tervező a helyiségek csoportosítása során arra törekedett, hogy a vasuti üzem helyiségei az utasforgalomtól határozottan elkülönüljenek. Ennek megfelelően alakult ki egy alacsonyabb tömegbe foglalt, hagyományos, téglafal szerkezetű üzemi szárny és egy kiemelkedő vasbeton csarnok, amely az utasok által igénybevett helyiségeket tartalmazza.

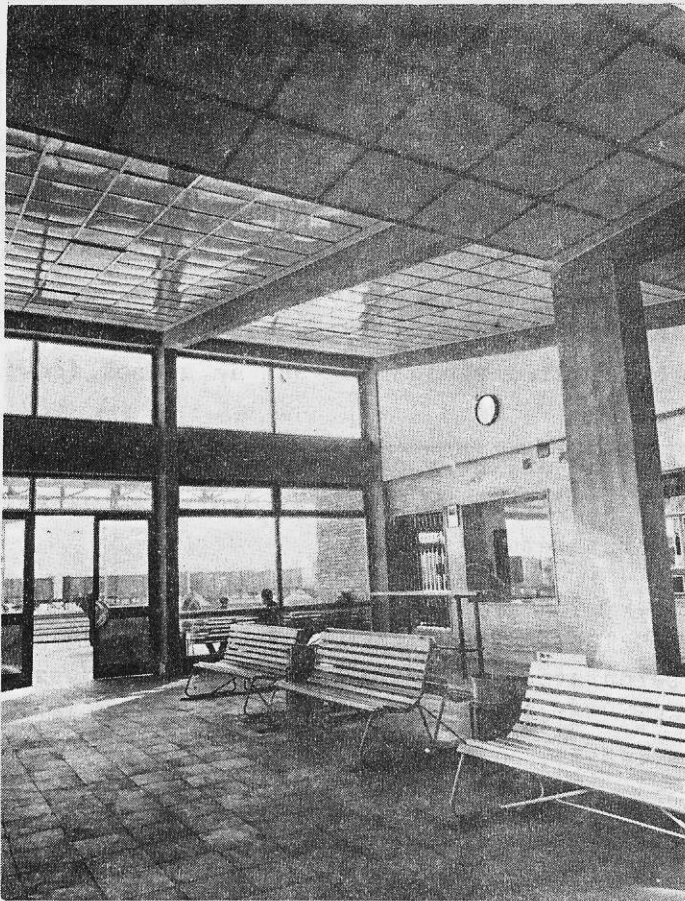


1.kép.

A két épülettömeget a pálya felőli oldalon végigfutó előtető kapcsolja egybe, amely a csarnok előtt mint fedett váró peron, jó időben kellemes tartózkodóhely. Az előtető vasszerkezetű és sárga hullám polieszterrel van lefedve. Szerkezeti érdekessége, hogy a tervező elkerülte a zavaró hatású alátámasztó oszlopokat. Ehelyett a tetőt acélsodrony kötélzárral a csarnok vasbeton keretszerkezetének konzolosan kinyuló végeire függesztette fel.



2.kép.



3. ábra.

Az épület üzemi szárnyában vasutforgalmi helyiségek és a dominó biztosítóberendezés helyiségcsoportja helyezkedik el /2.kép/.

A felvételi épület központi fűtőberendezéssel van ellátva. A csarnok mennyezete hangnyelző /akusztikus/ burkolatot kapott. Ebben süllyesztetten van szerelve a korszerű világítóberendezés /3.kép/.

Az állomás környezetét a hozzávezető ut kiépítésével és egy kis kert létesítésével tették rendezetté. Esti kivilágításban az épület és környéke imponálóan hat.

A létesítmény megvalósítása jelentős lépés annak érdekében, hogy a feladatukat végző vasutas dolgozók kedvező munkakörülmények között dolgozhassanak, az utasok részé-



4. ábra.

re pedig kulturált környezet biztosítsa a várakozás idő kellemes eltöltését /4.kép/.

2.- Pókaszepetk állomás felvételi épülete. Építész tervező: Balázs Péter /MÁV Tervező Intézet/

A Zalabér-Zalaszentiván közötti vonalszakasz korszerűsítésével egyidejűen Pókaszepetk állomáson is dominó biztosítóberendezés létesül. Az áruforgalom körzetesítése következtében megszűnik a közforgalmu árurakodás. Bár az utasforgalom számottevően nem növekedett, a jelenlegi felvételi épület már régen nem felelt meg sem a forgalmi szolgálat, sem az utasok igényének.

A felsorolt indokok lehetőséget adtak, hogy a környezet képét rontó, elszórt raktár- és melléképületeket elbontsuk és a megváltozott igényeket kielégítő, korszerű felvételi épületet létesítsünk.

A régi felvételi épületet teljes egészében korszerű lakássá alakítottuk. Az új és régi épületrészt az egész felvételi épület hosszában végighuzódó, a vágány felőli oldalon perontetővé szélesedő párkány fogja össze. A kettő közötti szerkezeti és funkcionális elválasztást adó fedett átjáró lehetővé teszi az utasok gyors távozását.

Alaprajzilag tisztán elkülönülnek a négyféle rendeltetésű: a lakás, az utasforgalom, a forgalmi szolgálat és a biztosítóberendezés helyiségcsoportjai.

A szerkezet megválasztásánál arra törekedtünk, hogy lehetőleg kevés helyszini betonozással, hagyományos falazat, előregyártott födépalló és fa-nyílászárók felhasználásával is az épületnek mind belső, mind külső megjelenése modern és érdekes legyen, ugyanakkor beilleszkedjék a zalai dombvidék hangulatába.

A külön helyiségbe helyezett "Expressz heating" fűtés, amely egyesíti a kályha és központi fűtés előnyeit, a lépcsőzetes mennyezet reflex hatását is hasznosító korszerű világítás, a váró- és előcsarnok egyszerű anyagokkal és eszközökkel elért igényes kiképzése kifejezni szándékozik a városi és vidéki élet-gondolkodásmód közötti különbség megszüntetésének haladó szemléletét.

3.- Zalabér-Batyk felvételi épülete. Építész tervező: Szeredai Zoltán /MÁV Tervező Intézet/

Zalabér-Batyk állomás felvételi épülete Zalabér és Batyk összevonásával közös felvételi épületként épül.

A zalai táj hangulatába való beilleszkedést a tervező ezuttal kontraszt hatáson alapulva igyekezett elérni. Míg Zalaszentiván esetében a megmozgott épülettömegek maguk is hű kifejezői a dimbes-dombos, változatos szépségeket magukban foglaló vidéknek, a Zalabér-Batyk felvételi épület szigorú horizontális vonalvezetésével a táj szépségeit kívánja aláhúzni. A négyszögű nyújtott épülettömeg, a mélyen kiülő, teljes hosszban végigfutó, mély árnyé-

kot vető perontető nem igyekszik azonosulni a tájjal, éppen ellenkezőleg merevségével teremt összhangot, emeli ki mind a vidék, mind pedig egy visszafogott modern épület egymáshoz viszonyított egységét.

A felvételi épület Zalaszentiván felé eső végén egy ivókutból és zászlótartókból kialakított együttes helyezkedik el. A térplasztikaként összefogott vertikális fém zászlótartók nem engedik, hogy a szem a beépítetlen levegős területen kifusson az épület mellett, annak horizontális vonalvezetését követve.

Simoncsics József.

- . -

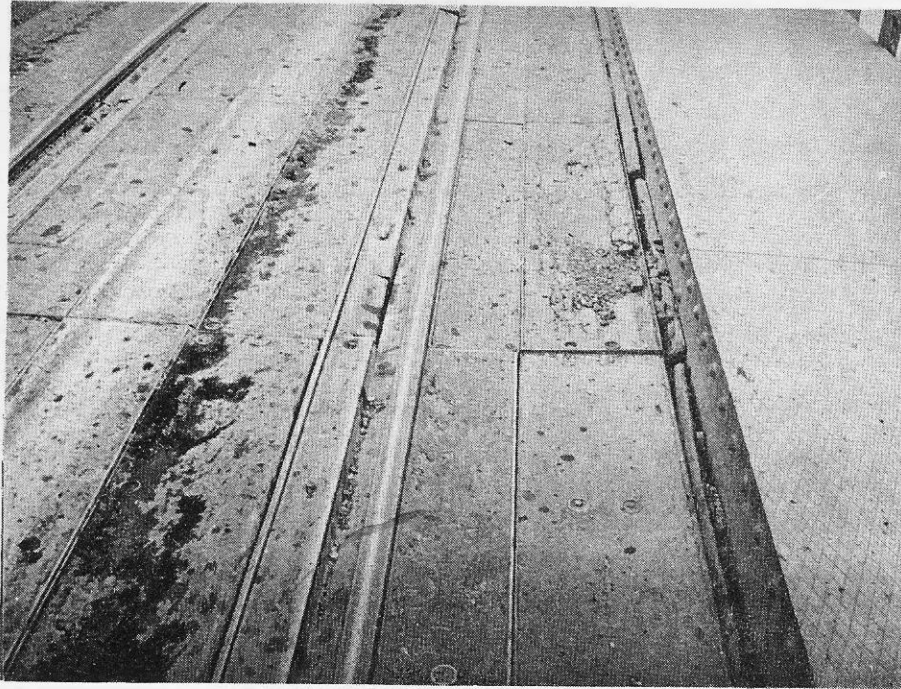
A BAJAI DUNAHID

új közúti
pályaszervezete.

A bajai Dunahid közös közúti-vasúti, azaz vegyesforgalmu hid. A többi nagy folyami hidunkhoz hasonlóan a második világháború folyamán ezt a hidat is felrobbantották. Ujjáépítésére 1952-ben került sor. Az ujjáépítéshez a korszerű igényeknek megfelelő új tervek készültek. Ezek szerint a közúti forgalmat a főtartókon kívül kétoldalt elhelyezett pályán bonyolították volna le. A rendelkezésre álló anyagi fedezet hiánya, valamint az akkor még csekély közúti forgalom miatt az oldalpályákat egyelőre nem építették meg. A közúti pályát így ideiglenesen - hasonlóan még néhány más hidunkhoz - a vasúti pályával közösen alakították ki. Ez a közúti pálya úgynevezett "tálcalemez" pályaburkoló elemekkel épült. A 20-40 cm széles és 1,30 m hosszú hullámosított acéllemezből készült, betonnal és aszfalttal kitöltött pályaelemek közvetlenül a vasúti hídfákra feküdtek fel. Leerősítésük facsavarokkal történt. A hidon a vasúti sín és a terelő-szögacél közötti 180 mm széles hézagot hajlított, úgynevezett vályulemezzel töltötték ki.

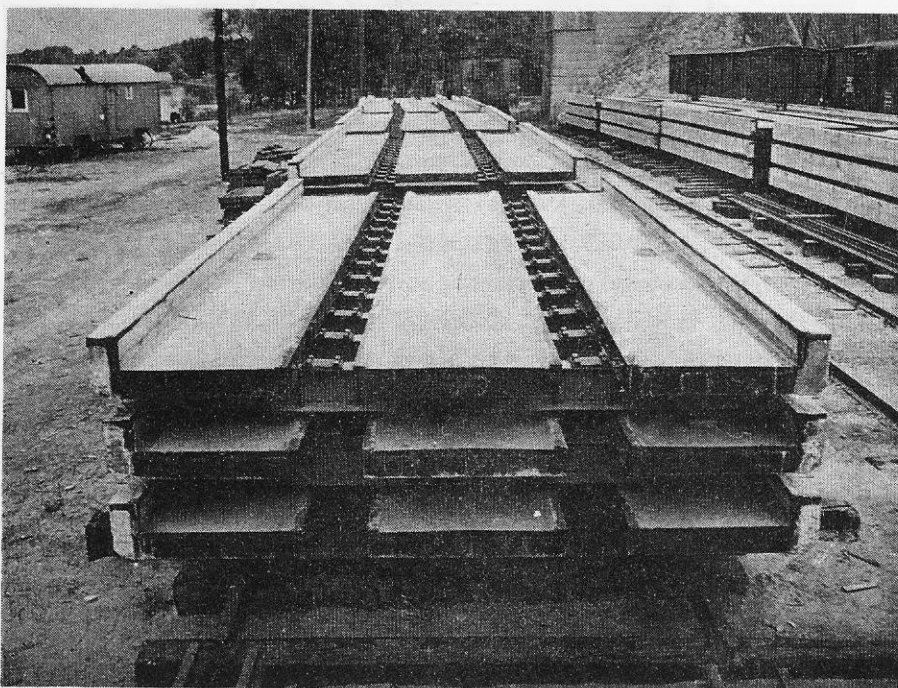
A tálcás pályaelemeket a közúti forgalom az idők folyamán erősen megromgálta. A csavarok meglazultak, kiszakadtak a hídfából, az aszfaltréteg elkopott, kitöredezett, a vályulemezek pedig behorpadtak, elrepedtek /l.kép/.

A burkolat elhasználódása, valamint az egyre nagyobb méretű és súlyú közúti járművek a közúti pályaburkolat teljes átépítését és egyben szélesítését tették szükségessé. Az átépítés a főtartókon kívül közúti oldalpályák későbbi megépíthetőségének változatlan fenntartásával történt.

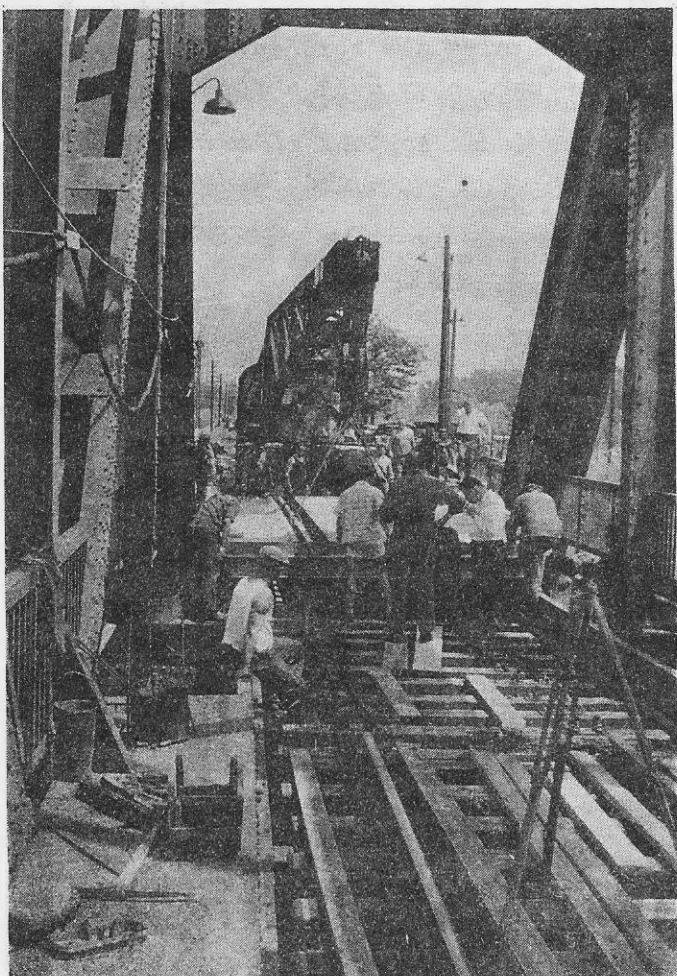


1.kép.

Az új közúti hidpálya a hidgerendák helyett beépített acélkeresztaljakhoz betonozott, aszfalttal burkolt vasbetonlemez. Az acélkeresztaljak a vasuti hossztartókra felfekvő konzolos, gerinclemez, szegecselt tartók, melyeknek egyetlen felső övlemeze az övszögacélokhoz van hegesztve. A vasbetonlemez rögzítésére az övlemezre hegesztett betonacélkampók szolgálnak.



2.kép.



3.kép.

A hidon végzett munkák három csoportba sorolhatók: előkészítő, elhelyező és befejező munkákra. Az előkészítés során eltávolították a régi közuti pályaszerkezetet, az áthelyezendő kábelcsatornákat, stb., majd a hidgerendák átrendezése után a hossztartók felső övében az új acélkeresztaljak felfekvési helyén lévő félgömbfejű szegecsket süllyesztett fejűekre cserélték ki. Az elhelyezés fázisában a vasuti felépítményt a szükséges hosszban elbontották, elhelyezték az előregyártott közuti pályaelemeket – esetenként kettőt, vagy hármat – ezeket csavarokkal rögzítették a hossztartóhoz, majd helyreállították a vasuti pályát. A befejezés során helyreállították a gyalogjárókat, elkészítették az aszfaltburkolatot, majd elhelyezték a vályulemezeket és a közuti dilatációs szerkezeteket.

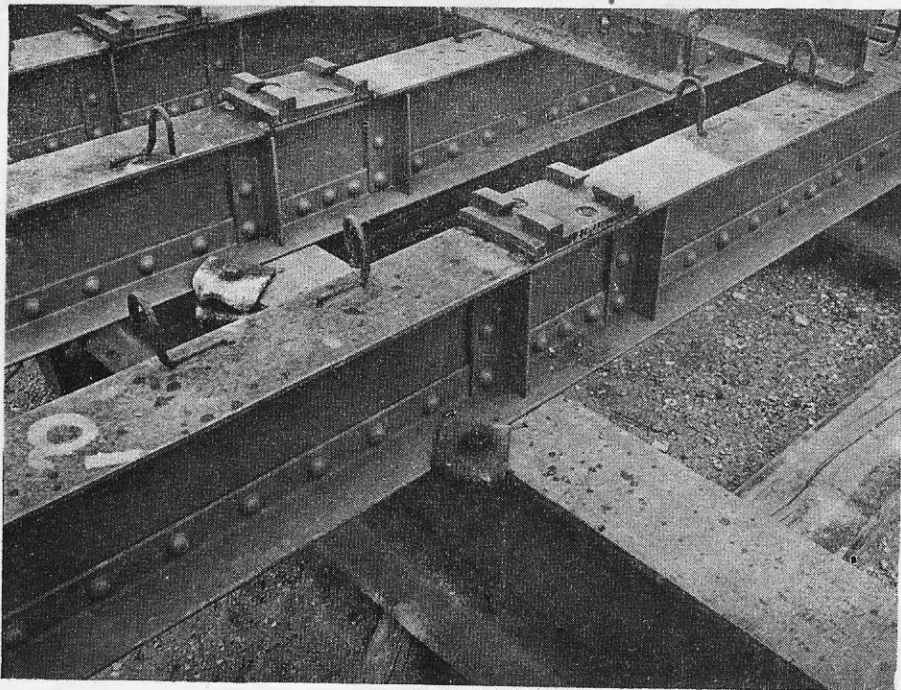
A vasuti pálya tervszerinti magasságát a keresztaljak és hossztartó közé helyezett acéllemezekkel biztosították. A lemezalátétek vastagsága helyenként az 50 mm-t is eléri. Az alátéteket a rögzítő csavarok elhelyezéséig ideiglenesen hegesztéssel fűtték a keresztaljakhoz.

A hidon az új geó-lemezes 48 kg-os felépítmény össze van hegesztve. A csonkított geó-lemezeket az előregyártás során süllyesztettfejű szegecs-

A 2.kép az előregyártott, egymásra helyezetten tárolt pályaelemeket mutatja. Látható, hogy a vasuti sinek a közuti pályát három részre osztják. A szélső lemezsávval a kerékvető egybe van betonozva. A kerékvetőket és a sinek felől a lemezsávokat szegélyszögacél, illetve élvédő szögacél zárja el. A szögacél a belső sávon a terelősin szerepét is betölti. A terelő-szögacélok és a vasuti sín közötti 180 mm-es hézagot vályulemez tölti ki. A vályulemez a közuti járművek megcsuszásának elkerülése végett recézett felületű.

A lehető legrövidebb építési idő biztosítása érdekében a közuti pályaelemeket a hid közelében berendezett telephelyen előregyártották. Egy-egy hossztartó hosszúságu pályaelem súlya 8-13 tonna. Elhelyezésük vágányzárok alatt, vasuti kocsidaruval történt /3.kép/.

kel rögzítették a keresztaljakhoz /4.kép/. A sín rugalmas felfekvésének biztosítása végett a geó-lemezekre, a sín talpa alá bordázott, műanyaglemez helyeztek. Ezek a lemezek olyan alakúak, hogy azok a forgalom alatt nem csuszhatnak ki a sín talpa alól.



4.kép.

A mozgósaruk fölé a hőmérsékletváltozás okozta szerkezetmozgások biztosítására a vágányba 160 mm nyitású Csilléry-készüléket hegesztettek be.

Az építés alatt a hidról a közuti forgalmat ki kellett zárni, azt a Dunán keresztül, a hidtól kb. 100 méterre délre közlekedő 45 tonna teherbírásu motoros komppal bonyolították le. Az építési időszakban többször is jelentkező alacsony vízállás, valamint az esetenként nagyon is egyenlőtlen közuti forgalom ellenére a Pestmegyei Kishajózási és Javitó Vállalat a kompolást zökkenőmentesen hajtotta végre.

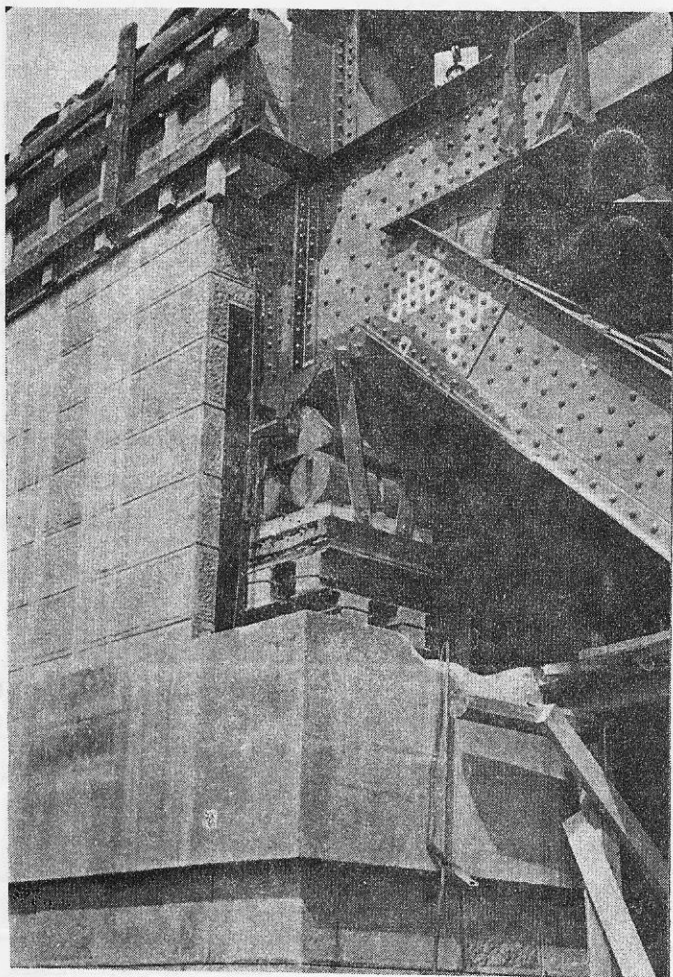
A vasuti forgalom a hidon korlátozással fenntartható volt. Az átépítést 8 órás vágányzárak alatt végezték. A vágányzárak miatt kizárt személyszállító vonatok helyett vonatpótló autóbuszok közlekedtek Baja állomás és Duna balpart, valamint Bátaszék állomás és Duna jobbpart között. Az utasokat a Dunán keresztül a közuti forgalommal együtt komppal szállították át.

Ezzel a munkával kapcsolatban egyuttal a hid Bátaszék felé eső háromnyílású felsőpályás hullámtéri szerkezetét is megemelték. A hidszerkezet Bátaszék felőli legalacsonyabban fekvő végénél ugyanis az 1956 évi, eddigi legmagasabb jeges árvíz elérte a főtartó alsó övét. Ennek következtében ott jégtorlasz keletkezett, mely azonkívül, hogy akadályozta a jég és víz levozulását, a szerkezet állapotát is veszélyeztette. Ettől függetlenül, mint ismeretes, a rendkívül jeges árvíz a bajai térségben átlépte a védőgátat és

jelentékeny károkat okozott. A hidszerkezetben szerencsére csak kisebb rongálódások keletkeztek.

Hasonló esetek elkerülése végett a vízügyi szervek a védőgátakat egy méterrel megfejezték és egyben javasolták, hogy a hid Bátaszék felőli végét emeljük meg. Így került sor a közuti hidpálya átépítése során a hid megemelésére. Az emelés mértéke a hidfőn 102 cm, a közbelső pilléreken pedig 68, illetve 34 cm volt. Az emelés végrehajtása után a hullámtéri szerkezet vízszintes lett.

A hid megemelése miatt a Bátaszék felőli oldalon csatlakozó vasuti és közuti pályát is meg kell emelni. A hidemelést és a csatlakozó vasuti pálya átépítését vágányzárok alatt kellett végezni, ami azt jelentette, hogy a munkát csak lépcsőzetesen lehetett végrehajtani. A hidszerkezet emelését



5.kép.

a hidfőn és pilléreken elhelyezett 200, illetve 300 tonna emelőképeségű hidraulikus emelőkkel végezték. A hidfőn az emelési lépcső 20, illetve 22 cm volt. Ennek megfelelően a munkát öt vágányzári nap alatt hajtották végre. A szerkezetet sarukkal együtt emelték. Az emelés előrehaladtával a saruk és az emelők alá hengerelt "I" tartókat helyeztek /5.kép/. A saru alatti tartókat később vasbeton köppennyel vették körül.

A közuti pályaszerkezet és a hidemelés tervét az Ut-Vasuttervező Vállalat készítette. A kivitelezést a MÁV Hidépítési Főnökség végezte.

A jól megszervezett, kifogástalan munka eredményeképpen a megemelt hidon az új közuti pályát több

mint egy hónappal a kitűzött határidő előtt, ez év november 7-én át lehetett adni a forgalomnak. Ennek eléréséhez nagyban hozzájárult a Kommunisták Magyarországi Pártja megalakulásának 50.évfordulója tiszteletére indított munkaverseny is.

Evers Antal.

MINŐSÉGI MUNKÁSPRÉMIUM

a pályafenntartási szolgálatnál.

A pályafenntartási szolgálatnál 1966 július 1-i hatállyal vezettük be a minőségi munkásprémiumot. A bevezetést felsőbb szerveknek a pályafenntartási szolgálat bérezésével szemben támasztott igénye tette elsődlegesen szükségessé, mert az un. sima időbérben történő foglalkoztatás nem felelt meg a szocialista ösztönző bérezési; továbbá a minőségi és mennyiségi követelményeknek.

A rendelkezésre bocsájtott összeget csak minőségi munkásprémium címen használhattuk fel, tehát eleve le kellett mondanunk arról, hogy ezt az összeget a kialakult személyi órabérekre építsük rá. Ez lett volna az egyszerűbb és jóval kevesebb adminisztratív és műszaki munkával járó megoldás, de bérezés és elszámolás, valamint gazdasági eredmények tekintetében ezzel nem léptünk volna előre. Meg kellett oldanunk a minőségi munkásprémium feltételeinek és fizetésének megfelelő módon történő szabályozását, amely végeredményben munkafegyelmi, valamint műszaki minőségi és mennyiségi jellemzőkön alapulva az alaprendeletben került rugzításra.

Az alaprendelet az időközben szerzett gyakorlati tapasztalatok, a végrehajtó külszolgálat javaslatainak figyelembe vételével többször módosult, tökéletesedett és nyugodtan kijelenthetjük, hogy napjainkban a célnak megfelelően teljesíti funkcióját.

Tény, hogy eleinte - különösen a bevezetés első félévében - a minőségi munkásprémium feltételeinek értelmezésével, a technikai lebonyolítással, az elszámolási kérdések sokrétűségével problémák voltak, mert túlzottan és sok esetben feleslegesnek látszott az elrendelt műszaki és pénzügyi, illetve elszámolási adminisztráció. A gyakorlat hiánya, az újtól való ösztönszerű idegenkedés, a komplikáltnak tűnő értékelés, az ezzel járó többletmunka - valljuk be őszintén - nem lelkesítette túlságosan a műszaki és pénzügyi dolgozóink egy részét.

Az első félév és az azt követő félévek kedvező eredményei azt igazolták, hogy a minőségi munkásprémium elérte célját és beváltotta a hozzáfűzött reményeket. Ennek - a dolgozók felé jelentkező - kedvező hatását az I.sz. táblázatban szemléltetjük.

A táblázatban szereplő számok érdekes tényre világítanak rá, például:

- a.- 1966 második félévben 15.971 fő dolgozó részesült minőségi munkásprémiumban, az egy főre jutó átlag 373.- Ft volt. 1968 első félévben 14.274 fő, az egy főre jutó átlag 463.- Ft volt. A létszámcsökkenés csak látszólagos, mert menetközben tisztázódott a helyes és egyértelmű létszámképzés.

I.sz.táblázat.

A pályafenntartási szolgáltatásnál bevezetett minőségi munkáspremium létszám és bérkihatás adatai
1966. II.félévtől - 1968. I.félévig terjedő időszakban.

Igazgató- ság	Létszám				Kifizetett prémium					
	1966 II.	1967 I.	1967 II.	1968 I. átlag	1966 II.	1967 I.	1967 II.	1968 I.	4 félévi összes	
Budapest	4802	4557	4388	3927	4419	2,049.259	2,348.470	2,103.962	2,068.630	8,570.321
Debrecen	1987	2027	2207	2096	2079	693.750	1,050.139	924.185	919.751	3,587.751
Miskolc	1614	1520	1449	1479	1515	876.422	878.499	812.250	701.438	3,268.609
Pécs	2614	2691	2846	2745	2724	900.059	1,379.667	1,091.403	965.173	4,336.302
Szeged	2307	2362	1906	1848	2106	634.434	816.770	829.154	888.214	3,168.572
Szombathely	2647	2470	2579	2179	2469	808.319	1,135.174	1,132.324	1,061.506	4,137.323
Összesen:	15971	15627	15373	14294	15312	5,962.243	7,608.719	6,893.278	6,604.712	27,068.952

Igazgató- ság	Egy főre jutó prémium				
	1966 II.	1967 I.	1967 II.	1968 I.	4 félévi összesen
Budapest	428	515	480	527	1939
Debrecen	349	518	419	439	1726
Miskolc	543	578	561	474	2157
Pécs	344	513	384	352	1592
Szeged	271	346	435	481	1505
Szombathely	305	460	439	487	1676
Összesen	373	487	448	463	1768

b.- A legmagasabb egy főre jutó prémium összege 1966 II.félévben a Miskolci Igazgatóságnál 543.- Ft, 1968.I.félévében pedig a Budapesti Igazgatóságnál 527.- Ft volt.

A legalacsonyabb egy főre eső prémium a Szegedi Igazgatóságnál 271.- Ft, illetve a Pécsi Igazgatóságnál 352.- Ft volt.

Végeredményben az elmúlt négy félévben kifizettünk dolgozóinknak összesen 27,068.952 forintot, az egy főre jutó prémiumösszeg ugyanerre az időszakra 1768 Ft volt.

A prémiumfeltételek időközben csiszolódtak, közelebb kerültek az élethez és jelentőségét a prémium sem összegszerűségében, sem pedig a műszaki követelmények teljesítésében nem vesztette el. A további higitás, a prémiumfeltételek enyhítése a kívánt célt már nem tudná teljesíteni és ennek érdekében a további engedményektől el kellett tekintenünk, /például a hidvizsgáló dolgozók, vízfordással foglalkoztatottak minőségi munkásprémiumban való részesítése, stb./ mert az a prémium összegének felaprózását jelentené.

Nem lehet vitás, hogy a kifizetett prémium mögött megfelelő mennyiségi és minőségi munka található.

A minőségi munkásprémium bevezetésével számos olyan előny is jár, melyet csak a prémiumrendelet maradéktalan betartásával lehet biztosítani. Köztudomásu a pályafenntartási dolgozóknál bekövetkezett fokozatos létszámcsökkenés, valamint a meglévő létszámnak is egy bizonyos időszakban nagyarányú fluktuációja.

A vasutüzem teljesítőkéességétől népgazdasági szinten nagyon sok függ. Ahhoz viszont, hogy a vasutra háruló szállítási feladatok maradéktalanul ki legyenek elégítve, a szállítási teljesítmények növekedése, a vonatok sebességének a növekedésével párosulva jelentkezik. Ez a tény fokozott fenntartási igényvel jár, melyet a csökkentett létszámmal kell megoldani.

Ebből a kettősségből a kivezető út - de a gazdaságos és ésszerű munkáltatás is egyértelműen ezt követeli - hogy ott kell munkát végezni, ahol a pálya állapota azt megköveteli, valamint azt a munkát kell elvégezni, mellyel a megállapított hiányosság megszüntetését a szükséges ráfordítással a leg- radikálisabban lehet megoldani, hogy azonos munka végzésére azon a helyen bizonyos időn belül ismételten ne kerüljön sor. Ezt úgy lehet megvalósítani, hogy a kötelezően előírt felügyeleti szolgálat alkalmával - vonalbeutazás, mozdonymenet, gyalogbejárás, stb. - megállapított hibákat és helyét tudva, a megszüntetést programozni lehet anélkül, hogy a tervszerű fenntartás elvét megsértenénk, vagyis az ugrásszerű fenntartási módhoz térnénk vissza.

Eddig tehát a prémium bevezetését megelőző időszakhoz viszonyítva semmi többlet munkavégzés nem szükséges, csak a megállapításokat kell súlyozni és a megszüntetésre programot készíteni.

A cél érdekében nagyon jól felhasználható eszköz - mely az értékelés alapját is szolgálja - a Bereznai-féle felépitményi mérőkocsi által évente két alkalommal készített grafikon.

A minőségi munkásprémium bevezetése előtti időszakban több rendelet jelent meg, ellenőrzések, vizsgálatok alkalmával számtalanszor hangzott el, hogy e grafikont a munkák végzése során fel kell használni, hasznosítani kell. Nem mondhatjuk el, hogy ennek maradéktalanul eleget tettünk. Az pedig senki előtt sem kétséges, hogy ezek a mérések jelentős anyagi ráfordítással járnak.

A cél az volt - és az ma is - hogy a pálya állapotáról terhelés és sebesség alatt minden keresztmetszetében kapjunk egy jellemző képet azon jellemzőkről, amelyek a közlekedő járművek biztonsága szempontjából figyelembe veendők. Ezt a célt elég jól biztosítja a Bereznai-féle felépítményi mérőkocsi grafikonja, az minden műszaki vezető rendelkezésére áll. Annak helyes olvasása, illetve értelmezése alapja a további tervezésnek és munkáltatásnak. Igaz ugyan, hogy a mérőkocsi csak az egyik jellemzőnek - a rövidsüppedésnek - az előfordulását számszerűsíti, de ez is többet mond, mintha a mért jellemzőkből nem számszerűsítene semmit. Emellett elő van írva az összes többi jellemző teljes kiértékelése is. Ez már nagyon rapszódikusan és helyenként változó szorgalommal, mélységgel történt meg a prémiumot megelőző időszakban, mert az 1 km-re eső hibapontszám javulása volt csak az a tényező, melyet különböző értékelésnél figyelembe vettek és így az irányítóknak pénzügyi érdeke fűződött e szám alakulásához. Ezen túlmenően a többi jellemző kiértékelése ha meg is történt, annak gyakorlatban való hasznosításával kapcsolatosan nagyon sok megállapítás és hiánylat látott napvilágot. Emellett magát a hiányt effektíve megszüntető dolgozók nem voltak pénzügyileg érdekeltek abban, hogy milyen minőségben végzik a rájuk bízott munkát, azt az előmunkás, a pályamester és az ellenőrzésre kötelezettek szubjektív megállapítása döntötte el, hogy minőségben milyen értékű. A minőségileg kifogástalan munka végzésével kapcsolatban csak annyit, hogy ebben az időszakban meg lehet vizsgálni, egyazon területen milyen gyakorisággal kellett egy bizonyos fajta munkát elvégezni, vagy több egymás után következő azonos szakaszra vonatkozó grafikont kell egymásra helyezni és átvilágítani, mindjárt megállapítható a végzett munka minősége.

Ezzel elérkeztünk a minőségi munkásprémium lényegéhez. Ez nem más, mint az irányító és végrehajtó dolgozók együttműködéséből kialakuló javuló pályaállapot.

Az irányító, vezető dolgozók feladata megállapítani a végzendő munka helyét, milyenségét, mennyiségét. A végrehajtó dolgozók feladata, hogy a rájuk bízott munkát legjobb tudásuk szerint, minőségileg kifogástalanul és termelékenyen végezzék el.

A pályaállapot javulásával növekszik ugy az irányító, mint a végrehajtó dolgozók anyagi elismerése. További nagy előnye ennek a premizálási rendszernek, hogy újabb rendelet nélkül kötelezővé teszi a mérőkocsi grafikonjának felhasználását nemcsak egy, hanem az összes jellemzők értékelésével és vizsgálatával.

A teljesség kedvéért meg kell említeni, hogy a kiértékelésnél jelentkezik bizonyos többletmunka, amikor az előforduló hibák mennyiségét összegezni

kell. Ez a többletmunka azonban csak látszólagos, mert a ráfordítás megtérül abban, hogy a vezetők és irányítók munkáját a munkásprémium megkönnyíti, mert annak anyagi ösztönzésén keresztül - mivel fizikai dolgozóknál más anyagi elismerés igen korlátozott - az elvégzett munka minősége nagyrészt biztosított.

Látszólag ellentmondás van jelenleg a fizikai állományú dolgozók és azok vezetői, a pályamesterek eltérő premizálási rendszerében. Ez azonban csak vélt ellentmondás, mert a pályamestereknek kötelességük a minőségi munkavégzést megkövetelni. A fizikai dolgozók viszont csak akkor kaphatnak prémiumot, ha a rájuk bízott feladatot minőségileg megfelelően teljesítik.

Ugy hisszük, hogy az irányító és vezető dolgozók ennyit - még a kis többletmunka végzésének figyelembe vételével is - megtesznek, mert többek között a létszámhelyzet egyik tényezője az is, hogy milyen anyagi elismerések vannak biztosítva.

Végezetül érdemes egy kis áttekintést tenni a számszerűsített mérési eredményeken 1964-1967 évben.

II.sz.táblázat.

1 km-re eső hibapontszám alakulás 1964-1967 évben.

		Igazgatóságok						Országos
		Buda- pest	Debre- cen	Mis- kolc	Pécs	Sze- ged	Szombat- hely	
1964	tavaszi	71,28	77,82	85,49	114,58	99,96	105,34	91,87
	ősz	58,03	79,70	82,78	76,06	99,86	69,69	76,07
1965	tavaszi	61,13	62,33	65,47	136,74	95,48	84,91	84,99
	ősz	69,36	42,95	57,42	90,54	43,94	46,83	59,98
1966	tavaszi	60,27	55,26	45,32	117,99	71,93	60,94	70,25
	ősz /x/	51,22	61,90	54,11	94,17	67,38	78,17	67,98
1967	tavaszi	32,69	43,11	26,64	59,34	50,27	43,25	43,32
	ősz	38,32	41,14	34,54	59,86	39,45	42,11	43,10

/x/ 1966 ősztől a minőségi munkásprémium időszaka.

Fentiekből látszik, hogy a dolgozók munkavégzésének lényeges befolyása van a pályák állapotának alakulására. A legfőbb előnye azonban - melyet szintén évenként vizsgálunk és értékelünk - hogy mind az öt jellemzőt összesítetten figyelembe véve a javulás mértéke még jelentősebb. Egy bizonyos határon túl való javítást a prémium sem feltételez. Ha azt az értéket a pálya állapota eléri, javulás nélkül is fizethető a prémium. Ezt az állapotot azonban el kell érni.

Bizunk abban, hogy a vezető, irányító és végrehajtó dolgozók összefogásából és egyetakarásából egészséges eredmények születnek, melyek alapján a

biztonságos, gyors, teljesítőképes vasut a ráháruló feladatokat a nehézségek ellenére is maradéktalanul teljesíti, ami mindannyiunk közös érdeke.

Gáspár Lajos
Kertész Ottó

- . . -

A MÁV · ÉPÍTÉSI · GÉPTELEP · FŐNÖKSÉG · 1969 · január 1-től A BUDAPESTI IGAZGATÓSÁG SZERVEZETÉBE TARTOZIK ·

Az 1968 évi 42.számú MÁV Hivatalos Lapban megjelent szűkszavu rendelet adta hírül a szakszolgálat érdekelt dolgozóinak a MÁV Építési Géptelep Főnökség átszervezését. Az 1969. január 1-i hatályu átszervezéssel lezárult a Géptelep, ezen túl a szakszolgálat gépüzemeltetési feladatainak egy korszaka. Mielőtt az átszervezés szempontjaival foglalkoznánk, nem árt egy kicsit visszatekinteni a Főnökség multjára.

Az Építési Géptelep Főnökség átszervezéssel lezáruló korszaka a szakszolgálat területén másfél évtizede elindult gépesítési "hőskorszakból" alakult ki. A Géptelep megalakulásával a hőskorszak a szakszolgálatnál található kevés számú - elsősorban építőipari - gép egyesítésével indult meg.

A gépek egységes kezelésbe vételénél már a gépek üzemeltetésének központos irányítása is megvalósult. Korábban a gépek az építésvezetőségek birtokában voltak. Ily módon a kevés számú gép gazdaságos kihasználása nem volt biztosítható.

A Főnökség - egyideig Vállalat - gondoskodott a gépek országos szintű üzemeltetéséről. Az üzemeltetés helyét - a fontossági sorrend figyelembe vételével - a szakosztály állapította meg.

A Géptelep - a jelentkező igények kielégítése érdekében, de az anyagi lehetőségekről függve - hamarosan igen erőteljes fejlődésnek indult. Ebben az időben a vasutépítő gépek beszerzése kizárólag külföldről történhetett. A szűkös devizakeret azonban erősen korlátozta a beszerzés mennyiségét. Így a nagy gépek száma sem volt elégséges.

A pályaeépítési munkáknál egyre erősebben jelentkező létszámhiány a gépállomány fejlesztésének meggyorsítását szükségessé tette. Az egyre sürgetőbb feladatok ellátása érdekében a szakosztályvezetés úgy döntött, hogy a vágányépítéshez szükséges nagygépeket itthon kell gyártani. Ezzel az intézkedéssel sikerült megoldani, hogy a vasutépítő nagygépek száma a szükségletnek megfele-

lelősen gyorsan emelkedjék. A Főnökség feladatai közben olyan nagymértékben növekedtek, hogy a munkákhoz felhasznált kis munkagépekkel, azok viszonylagosan nagy száma miatt már nem is tudott foglalkozni. Ezek kezelésére alakultak az igazgatósági gépállomások.

Az Igazgatóságok Építési Főnökségeihez szervezett gépállomások kisebb-nagyobb zökkenővel átvették a helyi jelentőségű gépek, elsősorban kisgépek, vasuti járművek, magasépítőgépek üzemeltetésének, valamint a kisgépek felujításának gondjait. A gépek egy részének területi szétosztása könnyítette a Géptelep feladatait még akkor is, ha a Budapesti Igazgatóságon, éppen a Főnökség telephelyére tekintettel, nem létesült gépállomás. Egy idő elteltével kitűnt ugyan, hogy a Budapesti Igazgatóság vonalán hiányzik a gépállomás, azonban a Budapesti Építési Főnökségnél szervezett és területileg a Géptelep szomszédságába került gépállomás - főleg gazdasági szempontok miatt - nem volt életképes. E gépállomás néhány évi működés után megszűnt és beolvadt a Géptelep Főnökségbe, ezzel ismét a Főnökség vette át a budapesti terület gépeinek főjavítását.

A kezdeti korszak tulajdonképpen a nagygépek hazai gyártásának megindulásával és e gépek mind nagyobb számban való üzembeállításával zárult le.

A hazai tervezésű és gyártású gépeknél adódó kezdeti nehézségek hamarosan megszűntek és folyamatos gyártásuk megindult. Az új gépek "tömeges" megjelenése ismét nagy feladatok elé állította a Főnökséget. A korábban Igazgatóságokra kiadott feladatokkal könnyebbülő tevékenység ismét széleskörű, országos feladatok megoldására vezényelt nagyszámu nagygép üzemeltetésével bővült. A sokasodó tevékenység azonban már előre vetette a feladatok mind nehezebb ellátásának árnyékát. Ezek közül csak néhányat megemlítve: a szükséges kezelőszemélyzet felvétele, kiképzése, az üzemeltetés ipari feltételeinek, a szükséges karbantartó létszámnak, tárolóhelynek, stb. megfelelő szintű minőségi és mennyiségi biztosítása.

Ezek közül legnehezebbnek látszott a megfelelő képzettségű munkaerő biztosítása.

A fejlődés mértéke oly nagy volt, hogy a fenti feladatokat a Főnökség már évekkel ezelőtt is csak igen nagy ügyel-bajjal volt képes maradéktalanul teljesíteni.

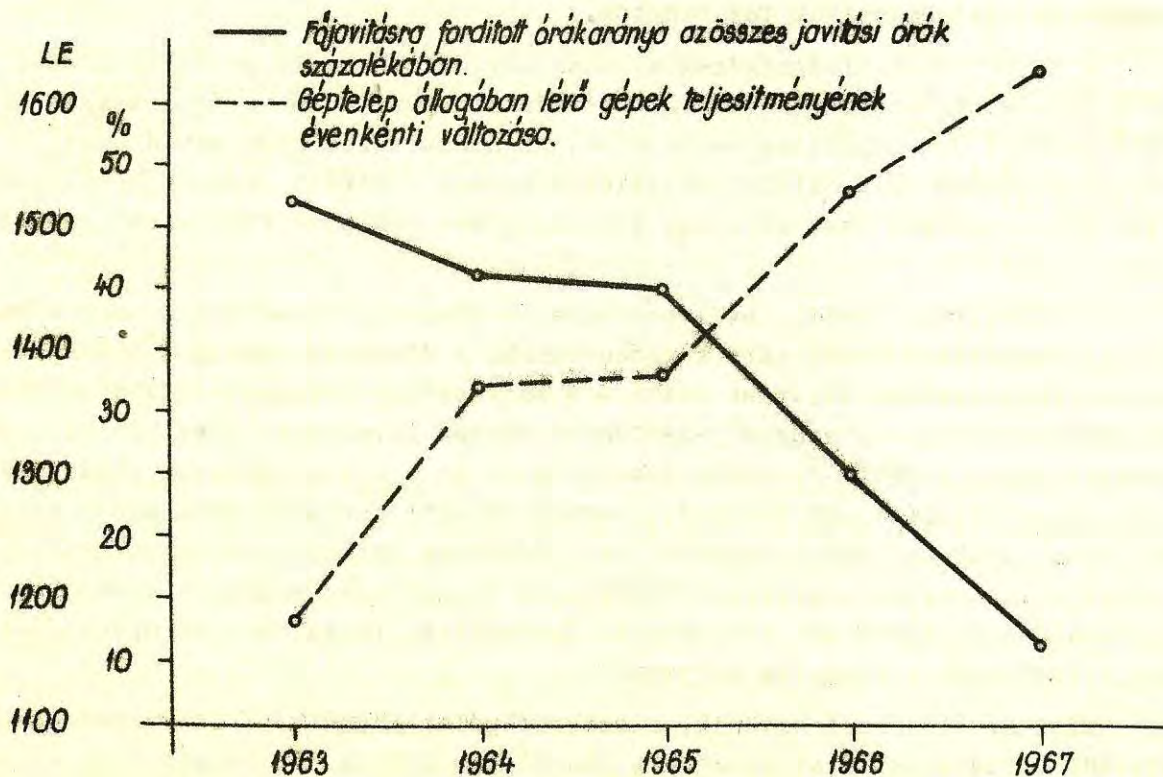
Kézenfekvő megoldást jelentett a nagy gépállag részleges decentralizálása. A kiosztott gépek folyamatos üzemeltetésére biztosíték volt az igazgatósági gépállomások nagymértvű fejlődése. A Géptelepről - a fokozatosság elvének megfelelően - először a nagyobb építőipari gépek /dózer, szkréper, kotrógép/ kerültek a gépállomásokra, majd ezek néhány évi sikeres üzemeltetését követően a közuti járműveket, majd az összetettebb gépegységeket, így aláverőgépeket és ágyazatrostálógépeket is az igazgatósági gépállomások kezelésébe adták.

A Géptelep a gépek egy részének fokozatos szétosztása után változatlanul üzemeltette a Budapesti Igazgatóság munkáihoz rendelt nagymunkagépeket és a szakosztály rendelkezésére kisegítésképpen tartalékolta nagygépeket.

A szakosztály gépesítésének szervezetében a Géptelep üzemeltetési feladatain túlmenően mint országos szintű főjavítási bázis is szerepelt. E feladat ellátása egyre nagyobb terhet rótt a Főnökségre.

A gépfőjavítások elvégzése korábban törvényszerűen kapcsolódott egyéb - üzemeltetési - feladatokhoz, miután az üzemeltetés fenntartásához és az adódó főjavítások elvégzéséhez szükséges iparos létszám kiegyenlítően rendelkezésre állt. Az üzemben foglalkoztatott szakmunkások ugyanis - amennyiben külső munkahelyen gépmeghibásodás nem volt - a főjavítási munkákat is elvégezték. Adott esetben ezt félbehagyva, az üzemeltetésnél előforduló meghibásodások megszüntetésén dolgoztak. Ez a kettős feladat azonban csak arányos esetben végezhető. A kiindulási alap - adott létszám mellett - a meghatározott gépszám. Amennyiben a gépszám emelkedik, vagy a létszám csökken, az arány megbomlik. Ennek következménye vagy a főjavítások elmaradása, vagy az üzemelő gépeknél jelentkező javítások elhúzódása lesz.

Tekintettel arra, hogy a feladatok közül az üzemeltetés a jelentősebb, emelkedő gépszám esetén az eltolódás a főjavítások elvégzését akadályozza. Nagyjából ez jelentkezett a Géptelep Főnökségen is. Az üzemelő gépek száma a gépdecentralizálás ellenére emelkedett. Ezzel a fenntartási és főjavítási arány nagymértékben eltolódott, s végső soron a kötelező főjavítások elmaradásához vezetett. Az arány eltolódásának mértéke jól szembetűnik az 1. ábrán.



1. ábra-

Az arányeltolódás egyszerűen kiküszöbölhető a létszám helyes beállításával. Ez azonban csak új dolgozók munkába állításával lett volna megoldható. Az e téren fennálló nehézségek köztudomásúak. A szakosztály gépparkjának felújítása e nagyfokú bizonytalansági tényezővel nem ütemezhető. A főjavítási bázis kialakítása tehát időszerűvé vált. A szakosztály elképzelései szerint - számításba véve a későbbi főjavítási igényt - először a miskolci gépállomás szükségyszerű bővítését tervezte. E bővítés megvalósításáig - átmeneti jelleggel - a főjavításban a gépeket gyártó Gépjavító Üzemnek is közre kellett működnie.

A Budapesti Igazgatóság gépeinek üzemeltetése és a főjavítások szükségyszerű elvégzése a Géptelepnek - és hozzátehetjük, a szakosztálynak is - igen nagy gond volt, amely adandó esetben a gépgyártás ütemét is hátráltathatta volna.

E gondok közepette adódott lehetőség a jászkeséri Mezőgazdasági Gépállomás átvételére. A gépállomás - ha a vasutüzemben használatos speciális gépek és járművek javítását nem is ismerte, de a szakszolgálat állagában lévő valamennyi egyéb építőipari gép javításában járatos volt. Az üzem átvételével a Géptelep és a szakszolgálat közös üzemeltetés-gépfőjavítás gondja megoldást nyert.

Az eddig elmondottakból is kitűnik, hogy a Géptelep üzemeltetési feladatai az utóbbi évek során mindinkább a Budapesti Igazgatóság által igényelt gépek üzemeltetésére korlátozódott. A Főnökség üzemeltette ugyan még az országos jellegű szakosztályi és főjavítási tartalékgépeket is, ezek számottevőnek azonban nem voltak tekinthetők.

A főjavítások elvégzésének a jászkeséri üzembe való profilizálásával és e feladatnak a Gépteleptől való leválasztásával a Főnökség országos szintű feladatai gyakorlatilag megszűntek. Az átszervezés után marad ugyan a Főnökségen néhány szakosztályi tartalékot képező - főként nagyobb komplikált-ságú gép - azonban ezek ellátása mennyiségüket tekintve különösebb gondot nem okoz.

A főjavítási profil leválasztásával a Főnökség feladatai zömmel a Budapesti Igazgatóság területére korlátozódnak. A Főnökség eddig - országos szintű feladatainak ellátása miatt - a szakosztály felügyelete alá tartozott. Ez biztosította az országos jelentőségű munkák zavartalan gépellátását, az Igazgatóságok közötti összhang fenntartását és a vitás kérdések rendezését. A Főnökség feladatainak budapesti területre való korlátozódása miatt erre már nincs szükség. Ennek megfelelően a Főnökség felügyelete is átkerülhet a Budapesti Igazgatóság II.osztályába. Az átszervezés említett szempontjai egyoldalúak lennének, ha a Budapesti Igazgatóság II.osztály szempontjából nem vizsgálnánk a Főnökség helyzetét.

Mint az előzőkből kitűnik, a szakszolgálat gépesítési szervezetében egyedül a Budapesti Igazgatóságnak nincs gépállomása. Ez kétségtelenül egyedi jelenség és a Budapesti Igazgatóság II.osztálya szempontjából némi előnnyel

is járt, mert a gépek üzemeltetésének gondja nem terhelte. Igazgatósági szinten azonban egy átütő erővel rendelkező építő gépbázis háttér hiánya adott esetben hátrányos lehetett. A Budapesti Igazgatóság II.osztály területén - teljesen egyedi jelenséggént - az állagba tartozó gépek szakfelügyelete csak korlátozottan biztosított.

Az említett nehézségek megszüntetése érdekében évekkel ezelőtt olyan felemás megoldás született, mely szerint egyes alárendeltebb géptípus javítása, főjavítása - bázis hiányában - az üzemeltető Főnökségeken történik. Ezzel a megoldással átmenetileg rendeződöttnek látszott e kérdés, de a megoldás nem megnyugtató. Még jelentősebbnek látszik a vágányon közlekedő járművek időszakos vizsgálatának jelenleg tapasztalható nehézségeinek átszervezés utáni csökkenése. A kérdés rendezésének gazdaságossági okokon túlmenően műszaki jelentősége is nagy.

Az említetteken kívül egy sor kisebb jelentőségű, de a Budapesti Igazgatóság II.osztály feladatainak megoldásában jelentős kérdés kerülhet nyugvópontra az átszervezés folyamán.

Az átszervezés szükségességének taglalása során utolsónak maradtak, de egyáltalán nem kezelhetők utolsónak a Géptelep szempontjai. Az eddig elmondottakban részletesen feltártuk azokat az okokat, amelyek a Gépteleptől függetlenül közrejátszottak a Géptelep és a szakszolgálat közös tevékenységénél. A gépesítés feladatainak nagymérvű bővülése egy idő után folytonos üzemeltetési nehézségekben állandósultak. Az állandósult nehézségek rövid ideig csökkentek a folyamatos szervezésekkel, de megoldásuk láthatóan a Géptelep saját erőin belül nem volt lehetséges.

A Főnökség - utólag értékelve is - minden időben igyekezett ellátni feladatát. Ez - ismerve az objektív körülményeket - dicséretes módon sikerült is. Az utóbbi idők fokozott igénye azonban már olyan feladatokat jelentett számára, melyek megoldására lehetőségei hiányoztak.

A Főnökségnek a Budapesti Igazgatóság II.osztály felügyeletébe rendelését egyesek visszafejlődésnek vélik. Ez azonban csak látszólagos, miután a Főnökség korábbi országos jelentőségű feladatainak már jó ideje csak igen kis részét látja el. A nagy gép főjavítások jászkiséri üzembe rendelésével ez az üzem vált országos jellegűvé. A Főnökség az elmondottakban vázlatosan ismertetett okoknál fogva kerül a Budapesti Igazgatóság II.osztály szervezetébe.

A Főnökség eddigi tevékenységével az évek során többször is kiérdemelte az élüzem címet és munkájának elismerését. Tevékenységével részese volt a szakszolgálat hagyományos tevékenységének nagymérvű gépesítésében, az új népszerűsítésében. Feladata továbbra is nagyjelentőségű marad. Átszervezésével lehetőség mutatkozik további fejlődésére és eddigi munkájának a Budapesti Igazgatóságon belüli folytatására.

Az új feladatok megoldásában hasznosítható korábbi tapasztalatok felhasználásával a Főnökség további sikereket és elismeréseket érhet el.

Antal Ferenc.

ÚJABB ACÉLSZERKEZETŰ PERONTETŐK

Az építőipari teherhordó acélszerkezetek újabb térhódításával, a vasbeton szerkezetekkel folytatott versenyben való előretörésükkel világszerte sokat foglalkoznak. Egyre világosabban rajzolódnak ki azok a területek, ahol az egyik vagy másik előnybe kerül, de számos olyan határeset is adódik, ahol csak gondos műszaki-gazdasági mérlegelés alapján választható ki a megfelelő szerkezet.

Vasuti vonatkozásban már foglalkoztunk néhány, az utóbbi években készült acélszerkezet összehasonlításával /fűtőházi tetőszerkezetek, Sinek Világa 1967.évf.3.szám/, ez évben pedig megkezdődött a korszerű acél perontetők gyártása és szerelése. Ismertetésük előtt célszerű röviden összefoglalni az acélszerkezetek alkalmazásának jelenlegi elveit és lehetőségeit, elsősorban gazdasági vonatkozásban.

Az acélszerkezetek költségei önmagukban a nagy fesztávu, de viszonylag kis terhelésű szerkezeteknél kedvezőbbek /18 m felett, 250 kp/m² terhelésig/, viszont a jelentős nyomásnak kitett elemeknél /pillérek/ és a kis fesztávu, hajlított elemeknél a vasbeton megoldás gazdaságosabb. Érdekes, hogy vasbeton elemek tipizálása és sorozatgyártásra való beállítása több tanulmány tanúsága szerint általában nagyobb beruházási költséggel jár, mint az acélszerkezeté /sablonok többletköltsége, szállítási és emelési költségek növekedése/. Eből is látszik, hogy a gazdaságosságot nagyrészt csak komplex elemzéssel lehet meghatározni, amelyben nagy szerepet játszanak az acélszerkezetek ismert előnyei.

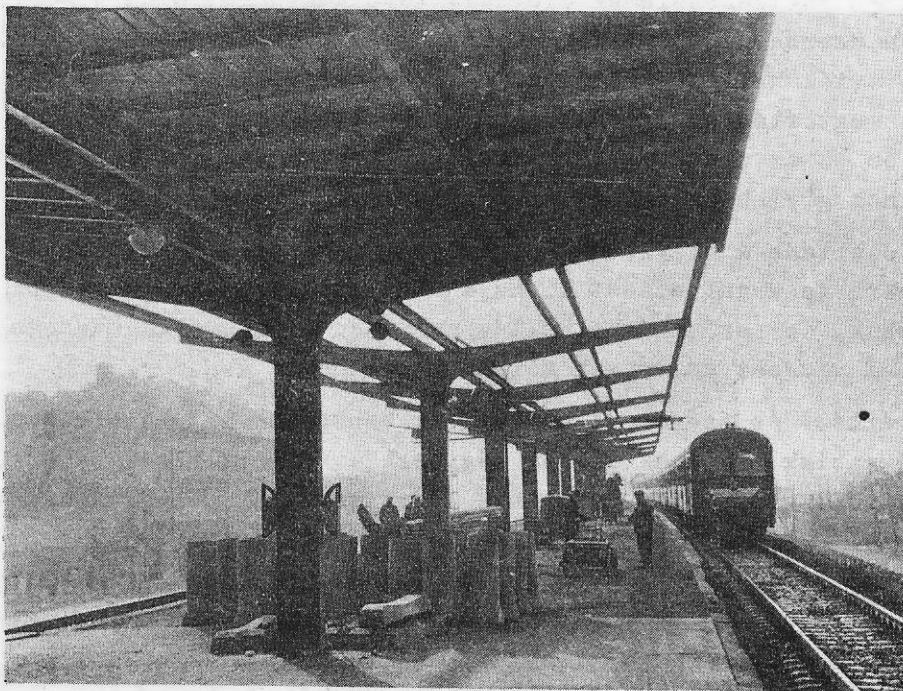
Ezek közül vasuti szempontból különösen jelentős a gyors összeszerelhetőséggel párosult kis építéshelyi munkaigény, a vasutüzem folyamatosságának minimális zavarása, az utólagos bővítések, csatlakozások, alakítások egyszerűsége, viszonylag kis teherbírású szállító és emelőgépekkel való mozgathatóság, egyszerűbb korrózióvédelmi lehetőség. Nem utolsósorban kisebb helyigényű, jóval könnyedebb megjelenésű szerkezetek építhetők, mint vasbetonból.

Műszaki vonatkozásban a hagyományos alapformák korszerűsítése, elsősorban a statikai számítások finomítása és a részletmegoldások /szelvényezés,

kapcsolási módszerek, anyagminőség, technológia/ terén mutatkozik. A fejlesztési törekvések az anyagszükséglet további csökkentését célozzák és így nálunk is jelentős szerepe van az un. könnyű acélszerkezetek bevezetésének. A melegen hengerelt idomacélokkal szemben a lemezből hegesztett, vagy élhajlítógépen illetve görgősoron gyártott, részben vagy teljesen zárt szelvények kerülnek előtérbe. Ha lemezzvastagságuk 4 mm-nél kisebb, vékonyfalu acélszerkezetnek nevezzük őket. Alkalmazásukkal ma már elérhető, hogy kis hasznos teher /100-200 kp/m²/ mellett kis fesztávnál sem lépik túl a vasbeton szerkezetek árszintjét, illetve acélszükségletük nem több, mint az azonos célú vasbetonszerkezet betonacél szükséglete.

A perontetők funkciója igen alkalmas arra, hogy az ismertetett előnyök gyakorlatilag is érvényesülhessenek. Megjelenési formájukat a pillérállásoknak az utasáramlást minimális mértékben zavaró elrendezése, következésképpen a konzolos megoldásra való törekvés jellemzi, hasznos terhelésük pedig a szabályzatban megengedett legkisebbre vehető. A gyártási és szerelési technológia korszerű eszközeivel a vasut építési szervei rendelkeznek és a nagy fesztávu acéltetőszerkezetek építéséhez szükséges kellő gyakorlat megszerzésének időszakán is tuljutottak.

Ez év második felében a Szak- és Szerelőipari Főnökség megkezdte a Kőbánya-alsói és rákosvárosi perontetők készítését. Kőbánya-alsón a kapcsolódó mélyépítési /alapozás, csatornázás/ és térvilágítási munkákat is ez a Főnökség végzi, míg Rákosvároson a kivitelezés közreműködő Főnökségek és külső vállalatok bevonásával történik. Az építésszervezés ezen két változata és a szerkezetek helyi adottságokból származó különbözősége már az építés időszakában is bizonyos összehasonlításokra nyújt módot.



1.kép.

Kőbánya-alsón egy több mint 30 éve épült perontető meghosszabbítását kell elvégezni. A szerkezet megjelenése a régihez hasonló: lemezből hegesztett, tömör gerincű konzolos keresztartókra helyezett szelemeneken fekszik a tetőfedés. A régitől eltérően ez hullámosított alumínium lemez, amelyre a későbbiekben a meglévő perontető fedését is kicserélik /1.kép/. Az alapozás vasalatlan betontömb, amelybe az oszlopok talplemeze van lehorgonyozva.

Rákosvároson régi kötöttségek nincsenek, itt lemezből hegesztett, zárt szelvényű tartórendszer készül, ahol az oszlopokat összekötő Gerber-rendszerű hosszartókból nyulnak ki a konzolok. Az oszlopok a cölöpalapozást összefogó vasalt betontömbhöz vannak csavarozva. A tetőfedés hullámpala.

A két tartószerkezet előírányzati összehasonlítása szerint a fajlagos acélszükséglet nagysága részben a pillértávolság függvényében alakul, de következtetni lehet arra is, hogy a korszerű számítási eljárások fokozottabb bevezetésére van szükség. A rákosvárosi perontető ugyanis bizonyos túlméretezettségre mutat, különösen a konzolos fióktartók sűrűsége feltűnő /2,50 m/. Érdekes, hogy a régebbi megoldás anyagszükséglete inkább megközelíti a gazdaságosság jelenlegi követelményeit. Bár más rendszerű szerkezetről van szó, érdemes megemlíteni, hogy a komáromi fűtőház térbeli rácsos tetőszerkezetének fajlagos acélszükséglete 43 kp/m^2 volt. Mint említettük, az egy pillér soros konzolos szerkezeteknél a pillértávolságnak fokozott jelentősége van, ezért az ilyen irányú igényeket is célszerű felülvizsgálni mind az utasáramlással, mind az aluljárók lépcsőrendszerével összefüggésben.

A kivitelezési technológia üzemi gyártási terjedelmét a szállítási, illetve a peronok megközelítési lehetőségei szabják meg. Kőbánya-alsón - némi nehézséggel - mód nyílt autódarunak a töltésre való feljuttatására, itt tehát az egyes szerkezetelemek előregyártott nagyságát a daru emelőképessége és a peron üzemének minimális zavarási igénye határozta meg. A nagyobb helyigényű főtartók helyszini összehegesztése és felállítása lényegében néhány nap alatt megtörtént, viszonylag hosszabb időt a tetőfedés kialakítása vesz igénybe, de ez az utasforgalmat kevésbé zavarja /2.kép/. A könnyű elemek mozgatásához gépi berendezés nem szükséges.

Bonyolultabb a helyzet Rákosvároson, ahol a mértékadó elemek nagysága két autódaru felvonultatását kívánja meg. A helyszini adottságok ezt kétségesse teszik, így számításba kell venni vasuti daru alkalmazásának lehetőségét is, ami viszont vágányzár nélkül nem oldható meg.

A gyártási és szerelési munkaigény összehasonlítására még nincs lehetőség, mert e cikk írásának idején még csak a Kőbánya-alsói perontető acélszerkezete készült el, a rákosvárosinak pedig üzemi előregyártása folyik.

Összehasonlításul egyelőre csak a fűtőházi tetőszerkezetek szolgálnak, ahol a gyártás lefedett m^2 -ként 3,2 - 4,6 órát, a szerelés 1,4 - 1,9 órát követelt.

A költségek összehasonlítására és elemzésére is még kevés lehetőség van, részben a munkák készültési foka, részben az árak módosulása miatt, bár az acélárak lényegesen nem változtak, sőt némi esökkenő tendenciát mutatnak.



2.kép.

Speciális problémát jelent a villamos vontatással összefüggő érintésvédelem. Az acélszerkezet földelése nem jelent különleges gondot, de az alumínium hullámlemezek biztosítása az acélszerkezettől való elszigeteltségük, illetve a fokozott korrózióveszély miatt bonyolult érintésvédelmi hálózatot kíván.

Magának az acélszerkezetnek a korrózióvédelme még többé-kevésbé hagyományos módon történik, de a jövőben már számításba kell venni az újabb lehetőségeket is, mert ezekkel a karbantartási költségek lényegesen csökkenthetők. Így szóba kerülhet – különösen sorozatgyártmányoknál – a tüzi horganyzás, valamint a műanyag alapú, tartós védőbevonatok alkalmazása. Különleges esetekben galvanizált acélból esetleg korrózióálló acélból készült szerkezetek előállítására is sor kerülhet.

Összefoglalásként megállapíthatjuk, hogy a korszerű acélszerkezetek a perontetőkénél is tért hódítanak. A kezdeti lépések olyan kísérletnek tekinthetők, amely jelentős fejlődés ígér mind technikai, mind gazdasági vonatkozásban. Az optimális pillértávolság meghatározása, a vékonyfalú szelvények fokozottabb alkalmazása, a héjazati megoldásoknak az acélszerkezethez illő kiérlelése a tervezőknek szab további feladatot, míg a kivitelezők az új megoldások technológiájának kialakításában és a szerelési munkák még hatékonyabb szervezésében jutnak jelentős szerephez.

Viola János.

1968. évi Sinfelülvizsgálat

Az 1968 évi sinfelülvizsgálat az 1963-1967 években gyártott és a MÁV vonalaiba építés és fenntartás során beépített mintegy 3,242 km hosszú pályasínt és 2970 csoport kitérőt érintett. A felülvizsgálat eredményeit az alábbi táblázatokban ismertetjük.

Az 1. táblázatban az Igazgatóságok által bejelentett és felülvizsgált, valamint a vizsgálat alapján elismert hibás sínek számát foglaltuk össze.

1. táblázat.

Igazgatóság	Felülvizsgált hibás sínek száma	Elismert hibás sínek száma
Budapest	63	58
Debrecen	28	26
Miskolc	-	-
Pécs	13	13
Szeged	63	62
Szombathely	26	12
Összesen:	193	171

A Pécsi Igazgatóság kérésére a bizottság külön felülvizsgálta Pécs-Mecsekalja-Cserkut vonalrészen a 76/80 szelvények között fekvő összes síneket, mivel azokon apró felületi hibákat észleltek. A szemrevételezés alkalmával az Igazgatóság bejelentése helyesnek bizonyult, azonban a futófelületen tapasztalt apró helyi bemélyedések olyan kismértékűek voltak, hogy azok egyelőre csak szépséghibának minősülhettek. Mivel ezeket a síneket 1967 évben hengerelték, még 4 évig jóállás alatt állnak és így lehetőség nyílik majd a felületi egyenetlenségek további megfigyelésére, illetve ezekből esetleg kifejlődő hibák felvételére.

A 2. táblázatban foglaltuk össze a hézagnélküli és hevederes illesztésű vágányokban, illetve kitérőkben előfordult meghibásodások számát és a hibás sínek hosszát, gyártási év szerint csoportosítva.

A 2. táblázatban az 1966 évben gyártott síneknél előforduló hibák száma a két évi üzemidőhöz viszonyítva feltűnően nagy. Ugyanezt állapítottuk meg az 1967 évi sinfelülvizsgálat alkalmával is már az első üzemév után.

2. táblázat.

Gyártási év	hézag nélküli vágányban		hevederes vágányban		kitérőkben		összesen		Hiba-szám %-os megoszlása
	hiba-szám	hibás sín fm	hiba-szám	hibás sín fm	hiba-szám	hibás sín fm	hiba-szám	hibás sín fm	
1963	29	684	-	-	-	-	29	684	16,9
1964	14	336	-	-	-	-	14	336	8,2
1965	30	720	5	120	1	10	36	850	21,1
1966	69	1656	1	24	3	26,5	73	1706,5	42,7
1967	12	288	4	84	3	19,5	19	391,5	11,1
Összesen:	154	3684	10	228	7	56,0	171	3968	100,0
%	90,1		5,8		4,1		100		

A 3. táblázat a meghibásodások okait tünteti fel.

3. táblázat.

Gyártási év	Értékelt hiba összesen	A meghibásodások oka				
		zárvány, gáz hólyag, salak	pikkely	behengerlés	szakadás	kagylós kitörés
1963	29	13	9	5	2	-
1964	14	10	1	3	-	-
1965	36	31	4	1	-	-
1966	73	60	11	2	-	-
1967	19	11	-	3	4	1
Összesen:	171	125	25	14	6	1
%	100	73,1	14,6	8,2	3,5	0,6

A táblázatból látható, hogy az előfordult hibákat 73%-ban belső, rejtett zárványosság okozta. Minden reményünk megvan arra, hogy a tulnyomó részben előforduló zárvány okozta hibákat a gyári ultrahangos sinvizsgáló berendezés üzembehelyezése után megbízhatóan ki fogják szűrni és ilyen sinek már eleve nem kerülhetnek a pályába.

A 4. táblázat a hibás sinek beépítési hosszát és a gyártómű által térített hosszakat tünteti fel, szintén gyártási évenként csoportosítva.

Mint ismeretes, egyazon gyártási évü sineket 5 éven át megfigyelik és ez idő alatt keletkezett hibákat az Igazgatóság minden évben bejelenti és ennek alapján a hibás sineket felülvizsgálják. Az 1968 évi sinfelülvizsgálat alkalmával az 1963-ban gyártott sinek utoljára szerepeltek, 5 éves jótállási idejük ezzel lejárt. Érdemes megvizsgálni, hogy az 1963-ban gyártott

és a MÁV vonalhálózatába beépített 48,3 kg-os pályasíneken az elmúlt 5 év alatt hol és milyen mennyiségben keletkeztek gyártási hibák és mennyi a hibás sínek részesedési aránya. A vizsgálat eredményét az 5.táblázat tünteti fel.

4.táblázat.

Gyártási év	Értékelt hibás sínek és csucs- Gyártómű által térített sín + sínek beépítési hossza össze- csucssín összesen		
	fm	fm	%
1963	684	396	58,0
1964	336	180	53,6
1965	840	416	49,0
1966	1706,5	1178,3	69,1
1967	391,5	227,5	58,2
Összesen:	3968	2397,8	60,4

5.táblázat.

1963-ban gyártott és beépít- ett 48,3 kg-os pá- lyasín km	A jótállási időn belül keletkezett gyártási hibák száma és a hibás sínek hossza km-ban						A hibás sí- nek részesedése %
	hézag nélküli vágányban		hevederes vágányban		összesen		
	hiba- szám	hibás sín hossza km	hiba- szám	hibás sín hossza km	hiba- szám	hibás sín hossza km	
668,28	70	1,680	6	0,144	76	1,824	0,273

Összehasonlíthatóság céljából az 5.táblázatban közölt vizsgálati eredményt a jövőben a jótállási időből kieső minden évjáratu pályasínre közölni fogjuk.

Harmathy Lajos.

Balesetek

Az év második felében történt balesetek ismételten arra figyelmeztetnek, hogy minden rendelkezésre álló lehetőséget fel kell használni a pályafenntartási okokból előforduló balesetek megelőzése érdekében.

Ebből a célból az oktató, a nevelő és az ellenőrző munkát gondosabban és jobban kell végezni, a szolgálati mulasztásokat ki kell vizsgálni, s a mulasztókat szigorúan felelősségre kell vonni.

Tanuljunk a balesetektől!

Folyó évi augusztus hó 9-én 1,50 órakor Ceglédbercel-Cserő és Cegléd állomások között a jobbvágányon közlekedő 2760 számú vonat végén az egyik kocsí a pálya süppedése következtében két tengellyel kisiklott.

Augusztus hó 27-én 23,53 órakor Kőbánya-felső állomásra behaladó 2311 számú vonat 7 kocsija kisiklott és a bejáratí váltón történt kocsíkíslások következtében a mellette haladó 861 számú vonatból í 9 kocsi siklott kí. A baleset oka még nem ísmeretes. A nagy anyagi kárral járó baleset azonban már önmagában í felhívja a figyelmet a gondos és lelkiismeretes műszaki munkákra.

Augusztus hó 21-én 15,50 órakor Tatabánya-alsó és Tata állomások között az 58 sz. sorompóórhely melletti utátjáró sorompója nyitva volt és 824 számú vonat elütött egy tehergépkocsít.

A Budapesti Igazgatóság területén augusztus hónapban siktolatás közben pályasüppedés következtében két esetben fordult elő kisiklás. Ugyanilyen okból augusztus hónapban a Miskolci Igazgatóságnál í történt kocsíkíslás. Mindez a hiányos pályafelügyeletre mutat.

Augusztus hó 24-én 11,47 órakor Nagyut-Visonta Erőmű között az íparvágány vontatóvágányára a 112 szelvényben, a jobb sinszálrá ísmeretlen tettes alátétlemezt helyezett, melyet az íparvágány kízolgáló mozdonya a sinszálról leütött.

Műszaki dolgozók! Ne hagyjunk a vonalon szétszórtan felépítményi anyagokat heverni, amikor azt a rendelkezések í tiltják!

Augusztus hó 31-én Döbrököz és Dombóvár állomások között 16,58 órakor az 1052 számú vonat a Dombóvár állomás bejáratí jelzőjénél feltartóztatott 6170 számú vonattal egy térközbe került. A vonatveszélyeztetés oka az volt, hogy a vonatjelentő ór a térközjelzőt "Szabad" állásba állította, mieldt Dombóvár állomás forgalmi szolgálattelvéjétdl a 6170 számú vonatról visszajelentést kapott volna.

Szeptember hó 16-án Tárnok és Martonvásár állomások között az 1219/II. számú vonat menetében közlekedő tehervágánygépkocsi egyik pótkocsija kisiklott és egy dolgozó megsérült. A baleset oka csapágytok törés volt. Műszakiak! Az anyag repedéses hibáit ultrahangos vizsgálattal idejében fel lehet fedezni!

A Budapesti Igazgatóság területén siktolatás közben szeptember hónapban süppedésből kifolyólag két esetben, tulemelés hiánya miatt két esetben és felépítményi anyag elhasználódottsága következtében egy esetben következett be kisiklás. Hasonló pályafenntartási mulasztások miatt a Miskolci Igazgatóság területén négy kisiklás volt.

A Debreceni Igazgatóság területén augusztus és szeptember hónapban a pálya mentén felügyelet nélkül hagyott állatokat gázoltak el a közlekedő vonatok. A pályafelügyeleti dolgozók hívják fel az érdekelteket, hogy állataikat megfelelően őrizzék.

Minden baleseti személyi sérülés vagy anyagi kár megelőzése közös érdek, amely minden műszaki dolgozó szolgálati kötelessége is. Közös munkával dolgozunk ezért!

Ferenczi Lajos.

— • —

Személyi ^{II} IIIIRIR

Megbízatások.

Vásárhelyi Ernő

mérnök-intézőt a MÁV Központi Felépítményvizsgáló Főnökségnél a vezetőmérnöki teendők ellátásával a KPM Vasuti Főosztály - MÁV Vezérigazgatóság 6.szakosztályának vezetője,

Nagyrónai László

mérnök-főintézőt a MÁV Debrecen-Északi Pályafenntartási Főnökségnél a pályafenntartási főnöki teendők ellátásával a MÁV Debreceni Igazgatóság vezetője,

Nyitrai István

mérnök-főintézőt a MÁV Sátoraljaujhelyi Pályafenntartási Főnökségnél a vezetőmérnöki teendők ellátásával a MÁV Miskolci Igazgatóság II.osztályának vezetője,

Fülöp Gábor

műszaki tanácsost a MÁV Debrecen-Déli Pályafenntartási Főnökségnél a pályafenntartási főnöki teendők ellátásával a MÁV Debreceni Igazgatóság vezetője megbízta.

Felmentések.

Kiss Károly

mérnök-főintézőt a MÁV Győri Pályafenntartási Főnökségnél a pályafenntartási főnöki teendők ellátása alól a MÁV Budapesti Igazgatóság vezetője,

Leitner Ferenc

mérnök-főintézőt a MÁV Mozgó Pályafenntartási Főnökségnél a vezetőmérnöki teendők ellátása alól a MÁV Budapesti Igazgatóság II.osztályának vezetője,

Kató Árpád

műszaki főtanácsost a MÁV Debrecen-Déli Pályafenntartási Főnökségnél a pályafenntartási főnöki teendők ellátása alól - nyugalomba vonulása miatt - a MÁV Debreceni Igazgatóság vezetője f e l m e n t e t t e .

Kitüntetések.

A NÉPKÖZTÁRSASÁG ELNÖKI TANÁCSA

nyugalomba vonulása alkalmával, több évtizedes munkássága elismerésül

Furkó Antal műszaki főfelügyelőnek /MÁV Mátészalkai Pft.Főnökség/,

a MUNKA ÉRDEMREND "ezüst" fokozatát,

Váradi Gyula felügyelőnek /MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség/,

Pál István műszaki főintézőnek /MÁV Sátoraljaujhelyi Pft.Főnökség/

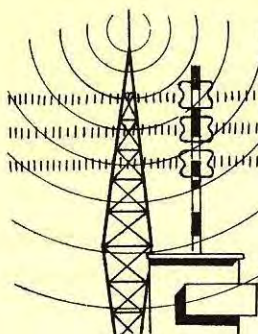
a MUNKA ÉRDEMREND "bronz" fokozatát

adományozta.

Halálozás.

Kovács János

műszaki felügyelő, a MÁV Debrecen-Északi Pályafenntartási Főnökség vezetője f.évi október hó 27-én meghalt.



Bel- és külföldi HIREK

Korszerűen felszerelt talajmechanikai laboratórium kezdi meg működését 1969 január 1-től a MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökségnél. Feladata a házilagos magas- és vízépítési tervezések és a mélyépítési kivitelezési munkák során szükséges talajmechanikai vizsgálatok elvégzése. Ezzel a Főnökség eddig folytatott furási és feltérási tevékenysége részletes laboratóriumi vizsgálatokkal egészül ki és teljessé válik. A talajmechanikai szakvélemények tervezés és építés során történő felhasználása jelentősen emeli a házilagos szervezeteink tevékenységének műszaki színvonalát.

Megkezdődött a murakereszturi Murahíd végleges szerkezettel való helyreállításának előkészítése. A híd végleges szerkezettel való helyreállításának szükségessége a Mura szabályozásával és az árvédelmi töltések kiépítésének megkezdésével vált időszzerűvé. A helyreállítás első lépéseként a Mura balpartján, a magyar oldalon, a múlt évben kétnyílású ártéri híd épült. A meder feletti híd munkáinak előkészítése céljából a MÁV és a JZ szakértőinek megbeszélése alapján a JZ zágrábi tervező intézete elkészítette a végleges híd általános tervét és közelítő költségszámítását. A tervzet szerint az új híd a jelenlegi provizórium mellett, a régi híd helyén, de attól eltérő nyílásbeosztással, új falazatokon épül. Az új híd felszerkezete háromnyílású, rácsos, hegesztett acélszerkezet lesz.

Az új híd részletterveinek elkészítését és a híd megépítését a magyar és a jugoszláv vasutak kooperációs munkával végzik.

A Szovjet Vasutak pályafenntartási szolgálatának tervező irodája kifejlesztette az új SchPM-1200 típusú aláverőgépet. A gép egyidejűen két aljat ver alá és a vágányt kiemeli. Teljesítménye 1200 alj/óra. A két számszekrény a gép két végén van elhelyezve. A kiemelőberendezése elektromágneses, míg a kiemeléshez szükséges mesterséges irányvonalat fénysugárral állítják elő. /OSZZSD Zeitschrift./

A párizsi földalatti vasút /Metro/ egyes vonalain már 1957 óta alkalmaznak gumibroncsozású kocsikerekeket. Olyan többéves tervet állítottak fel, amely szerint az összes kocsik kerekeit gumibroncsozásukra cserélik át. A legújabb hírek szerint eddigi elképzeléseiket módosítva a Metro újonnan forgalomba helyezett kocsijai azonban ismét acélabroncsosak. A műszakilag érdekes ötlet a gyakorlatban tehát nem vált be: megvalósítása igen költséges, azonkívül a gumi és légrugózás kifejlesztésével, az indítás és a fékezés elektronikus ellenőrzésével a "gumi-vonatok" előnyei mind jobban elvesztették jelentőségüket.

A kanadai Montrealban az épülő új földalatti vasutnál azonban továbbra is a Franciaországból szállított gumibroncsozású kocsikerekeket alkalmazzák. /D.Eisenbahntechnik 1968.8./

Az Indiai Vasutak 4 éves nagy tervet dolgoztak ki a legfontosabb keskenynyomtávolságú vasútvonalaknak széles nyomtávolságúra való átépítésére. Erre azért van szükség, mert a keskenynyomtávolságú vonalakon - amelyek az ország vasuti hálózatának zömét alkotják - igen megnövekedett az utóbbi években a forgalom. A csatlakozó széles nyomtávolságú vasutakkal a forgalmat csak nehézkes, lassu és költséges átrakodások közbeiktatásával tudják lebonyolítani. Ezt kívánják leegyszerűsíteni úgy, hogy a legfontosabb keskenynyomtávolságú vonalakat 1970 évtől kezdve átépítsék. /Közl.Közlöny 1968. 7.sz./

A Vasutak Együttműködési Szervezete /OSZZSD/ IX. pályalétesítmények bizottsága keretében működő szakcsoportok közül 1968 májusában a kitérőkkel, júniusban pedig a műtárgyakkal foglalkozó csoport tartott ülést Varssóban. Ugyancsak júniusban folyt le a "megengedhető legnagyobb sebességekkel" foglalkozó szakértőcsoport ülése a csehszlovákiai Liberecben. /OSShD Zeitschrift 1968.4.sz./

Az olasz közlekedésügyi miniszterhez érdekes közös javaslattal fordult öt nagy olasz nehézipari vállalat, közöttük a Fiat és a Montecatini Edison cég. Eszerint saját költségükön hajlandók teljesen új, közvetlen vasútvonalat kiépíteni Firenze és Róma között, amelyen a vonatok a jelenlegi menetidő fele alatt fogják tudni megtenni az utat. Az építési költségei körülbelül 3 milliárd dollárt tennének ki és az építés előreláthatóan 4 évig tartana. /Rad und Schiene 1968.10./

Az Amerikai Egyesült Államok Virginia államában kísérleti járatokat

végeznek arra nézve, hogy egy olyan vonalon, amelyen nagy emelkedők és sok körív van, hogyan lehet a mozdonyok teljesítményét a legjobban kihasználni, nagy kiterhelés esetén. A Norfolk és Western Vasúttársaságnak egy próbaszerelvénye 500 db, szénnel megrakott teherkocsiból áll, összesen 48170 Mp össz-súllyal. A szerelvény 6,5 km hosszú és azt 6 db, egyenként 3600 lóerős diesel-mozdony vontatja. Ezek közül három mozdony a szerelvény elejére, a másik három pedig a 300. és 301. teherkocsi közé van besorolva. A szerelvény megindulásakor az utolsó kocsi az első mozdony megindulásától számítva két perc múlva jön csak mozgásba, amikor a mozdony már 12 kocsihossznyi utat megtett. /Rad und Schiene 1968.10./

A Brit Vasutak az új menetrend elkészítéséhez egy elektronikus számítógépet vettek használatba. Az óriási adatfeldolgozó-készülék adattárolójába a vonatok menetidejét, indítási- és fékezési időpótlékait, a vonalak jellemző adatait, stb. táplálják be. A teljes menetrend elkészítéséhez a régi hagyományos módon mintegy 2000 órára volt szükség, most pedig csak 30 óra szükséges ehhez. /Deutsche Eisenbahntechnik 1968.8./

A Szovjet Vasutak az építési szolgáltatnál kiterjedten alkalmazzák a T-100-as traktorok különleges szerelékekkel felszerelt változatait. A kötött talajok tömörítésére a tolólappal felszerelt traktor mögé, a vázra négy dieselüzemű tömörítőfejet szereltek, melyek a töltést 2300 mm szélességben 260-500 m³/óra teljesítménnyel tömörítik. Egy másik változatban a traktor vázára szerelt vitlálkkal a csörlőberendezés segítségével ejtőla-

pokkal tömörítene. /OSZZSD Zeitschrift./

A Japán Nemzeti Vasut /JNR/ több mint 3000 járművén alkalmaz már légrugózást. Így például a Tokaidó vasuton közlekedő villamos motorkocsiknak is ilyen rugózása van. A légrugózott forgóalvázaknak nemcsak egyszerű a szerkezete, hanem olcsó az előállítása és karbantartása is.

A JNR 3000 m hosszú kísérleti pályán rakétavonat kísérleteket végez, amelynek során 1000 km/óra sebességet is elértek már. A meghajtó üzemanyag nitroglicerín. /Deutsche Eisenbahntechnik 1968.5./

Franciaországban a Secmafer társaság új, MH 400 típusú ágyazatrostálógépet fejlesztett ki. Súlyja 130 tonna, 840 lóerős, 43 m hosszú. Teljesítménye 400-1200 fm/óra ágyazat, annak mélysége és jellege szerint. Munkája után a vágány a forgalomnak átadható. A rostálógép irányítása lehetővé teszi a vágány irány- és fekszintszabályozását és a tulemelés nagy pontosságú végrehajtását.

A regisztráló központ a készüléken számszerű adatokkal rögzíti a régi és új vágány tulemelését, a vágánybontás mélységét és a szintezést.

A gépet egy dolgozó irányítja és kezeli, aki televízió segítségével a gép valamennyi részét állandóan megfigyelheti. /Zel.doprava a technika 1968.2./

A Szovjet Vasutak nagy állomásain az utasok tájékoztatására a peronokon, csarnokokban és aluljárókban világító táblákat helyeznek el a következő adatokkal: a vonat végállomása, száma, indulási ideje. A világító táblák adatai változtathatók és egy helyről

távvezérelhetők és ellenőrizhetők. Ezeken az állomásokon korábban naponta 10-15.000 tájékoztatást adtak a vonatok indulásáról, érkezéséről és irányáról. /Zel.doprava a technika 1968.2./

A Nyugatnémet Vasut /DB/ 3 éves programot dolgozott ki az indukciós vonatbefolyásoló-berendezések /INDUSI/ további kiépítésére nézve. Eszerint 1968 évben 858 km egyvágányú és 188 km kétvágányú vonalon, 1969-ben 1130 és 234 km, 1970-ben 1209 és 139 km egy-, illetve kétvágányú vonalon vezetik be ezt a módszert. Jelenleg a fővonalak 75%-a és a mozdonyok, illetve motorkocsik 80%-a van ilyen biztosítóberendezéssel ellátva. A berendezés lényege, hogy a "Megállj" és "Lassan" jelzők előtt ellenőrzi a mozdonyvezető fékezésre irányuló intézkedéseit és szükség esetén, ha a mozdonyvezető nem tenné meg a megfelelő intézkedéseket /elnézi a jelzőt, rosszul lesz, stb./, önműködően megállítja a vonatot. /Rad und Schiene 1968.8./

A Csehszlovák vasutak és közutak töltéseinek és bevágásainak gyepesítésére egy új, ún. Hydrosa eljárást vezettek be, ahol a növényi magokat locsológépkocsiból vizsugárral juttatják a rézsűoldalra. /Inzenirské Stavby/.

A Kanadai Vasutak városok közötti gyors vasuti összeköttetést terveznek bevezetni Toronto-Windsor és Toronto-Sarnia viszonylatban. A nagy sebességgel közlekedő rövid szerelvények egy szalonkocsiból és három személyszállító kocsiból, továbbá egy bárkocsiból fognak állni.

A Kanadai Vasutak különféle újszerű kedvezmények biztosításával kívánják személyforgalmukat növelni: 10%

kedvezményben részesülnek a szülők, ha gyermekeikkel együtt utaznak, 25% kedvezményben részesülnek a 21 éven aluli fiatalok, ha több mint 400 km utat tesznek meg a vasuton és 10 jegy után egy díjtalan tizenegyediket kapnak a vasuton utazó üzletemberek. /Rad und Schiene 1968.10./

Az NSZK-ban megkezdték a Ruhr-vidéki helyi forgalmi gyorsvasut /S-bahn/ kiépítését Düsseldorf-Duisburg-Mühlheim-Essen-Bohum-Dortmund városok között. A gyorsvasut célja, hogy a sűrű településű Ruhr-vidék nagy városait egymással és a városcentrumokat a környező lakótelepekkel összekösse. Elsősorban a munkába járók közlekedését kívánják ezzel korszerűbbé és kényelmesebbé tenni, másrészt a közuti hálózatot tehermentesíteni. Ezért a felsorolt hálózaton szét kell választani a távolsági és a helyi forgalmat. A vonalakon újabb harmadik és negyedik vágányokat építenek, az állomásokat az igényeknek megfelelően kibővítik, a vonalakon a legmodernebb biztosítóberendezéseket fogják felszerelni. Az állomások egymástól távolsága 2,5 - 3,0 km, a vonatok legnagyobb sebessége 120 km/óra lesz. A kiépítés több lépcsőben valósul meg és az első ütem körülbelül 300 millió márkába fog kerülni. /Der Eisenbahningenieur 1968.8./

A DR jármű szakszolgálata az elmúlt évben többek között nyomtávátállító automata berendezést épített a vágányba. E berendezésen a vonatok 10 km/óra sebességgel közlekedhetnek és segítségükkel naponta 80 vonatnál állítható át a nyomtáv. /Zel.doprava a technika 1968.2./

zik Afrikában. A nyugat-afrikai Mali és Guinea közötti új vasutvonalat és a kelet-afrikai Tanzánia és Zambia közötti új vasutvonalat a megkötött szerződések értelmében Kína fogja megépíteni és hitelezni. Ez utóbbi 1600 km-es vonal felmérési és kitűzési munkáihoz már az idén 300 kínai vasuttervező szakember utazik a helyszínre. Az építési munkák 1970 évben fognak elkezdődni. /Közl.Közlöny 1968.33./

Az elmúlt évben fejezték be a svájci-olasz Chiasso váltóállomás építését. Ezt a fontos közös rendezőpályaudvart 210.000 m²-ről 590.000 m²-re bővítették. Az átépítés keretében 70 km vágányt, 322 csoport kitérőt, 22 hidat és egy 615 m hosszú alagutat is építettek. Valamennyi kitérő vilamos melegítésű és a fogadócsoportha a francia 15.000 V-os és a svájci 3000 V-os mozdonyok bejárhatnak. A tervezők nemcsak a mozdonygazdálkodás és személyzet megtakarítás célját követették. A rendezőpályaudvar korszerűsítésével a vonali kapacitást is növelték, amely a csatlakozó észak- és dél-európai viszonylatban mutatkozik meg, amely Chiassot keresztezi. /Zel.doprava a technika 1968.2./

Spanyolországban új "Talgo III" luxusvonatot vettek üzembe. 15 év óta járat már a Spanyol Vasutársaság kényelmes Talgo motorvonatokat és az ezekkel szerzett tapasztalatokat hasznosították most az új szerelvény építésénél. A vontató motor B'B' típusu diesel gép, 2 db 12 hengeres 1200 lóerős motorral. A szerelvény 15 vontatott járműből áll, amelyekben 352 utasnak van helye. /Der Eisenbahningenieur 1968.5./

ményebb anyagokban /gyémántban/ a legfinomabb nyílások furásához használható, hanem egyre inkább pontos mérőeszközként is. Legújabbán a skót gyártmányú ún. kontinuális gázlasert Hamburgban és Münchenben felhasználják a földalatti vasutnál. A rubin-lasertől eltérően egy hullámhosszon nemcsak a kristályban, hanem a hélium és neon-gázzal töltött plazmacsőben oszcillál. A sugarat az alaguthajtó, vagy mélyítőgép irányának pontos jelzésére használják. A munkagépet a haladás pontosabb irányítására léser teleszkop készülékkel látják el. Ez kiválóan alkalmas a számítógép által programozott terelő berendezések mozgatására az ivekben. /Zel.doprava a technika 1968.5./

Ausztráliában befejezéshez köze-

ledik az egész kontinenst átszelő rendszernyomtávolságu, kelet-nyugat irányu vasuti fővonal építése. Ez a queenslandi Brisbaneből kiindulva a Nyugat-Ausztráliában lévő Perthbe vezet Sidney érintésével.

A két nagy délausztráliai tengeri kikötő - Adelaide és Melbourne - közt konténer-vonatok járatását tervezik, amelyekkel a hajón érkező konténer szállítmányokat fogják tovább fuvarozni. /Rad und Schiene 1968.10./

Az USA-ban a Chicago és Los Angeles közti 3550 km hosszú Santa-Fé vonalon közlekedik a "SuperC" elnevezésű konténer-vonat, amelyet 3 db 3600 LE-s diesel mozdony vontat és 42 óra alatt teszi meg a két végpont közötti teljes utat. /Deutsche Eisenbahntechnik 1968. 8./

