

SĪNEK VILĀGA



1986

3

T A R T A L O M

1986. év

XXIX. évfolyam 3.szám

Dr.Bessenyei Gábor	A vasút gazdálkodásának feladatai	93
Béldi László Cziegler Albert Kővári János	Pályakorszerűsítési alaptechnológiák (I.rész)	96
Antal Tibor	Vasúti hidak létesítése a bükkábrányi külféjtéses bányauzem új iparvágányában	109
Fogas Péter	Szentes állomás felvételi épületének főjavítása	112
Katona János	A Miskolc-Füzesabony közti vágánykorszerűsítés	113
Ambrus Zoltán	A jubileumi munkaversenyről	117
Kósa Imre	Az 1986.I. félévi munkavédelmi helyzet	122
	A vasútépítés és pályafenntartás múltjából	126
	Személyi Hírek	131
	Rövid Hírek	132
Címlapon: Szentes állomás felvételi épület város felőli homlokzata főjavítás után		
Hátlapon: A Kácsi patak feletti híd a bükkábrányi iparvágányban.		

SÍNEK VILÁGA

A MÁV Vezérigazgatóság építési és pályafenntartási szakszolgálatának tájékoztatója

Kiadja az Építési és Pályafenntartási Főosztály
Szerkeszti a Szerkesztőbizottság
Főszerkesztő: Pál József
Felelős szerkesztő: Ambrus Zoltán
Készült 1650 példányban a MÁV Vezérigazgatóság
Ügykezelési és Gazdasági Hivatal nyomdájában.
Felelős vezető: Szabó László

Megjelenik negyedévenként kéziratos gyanánt
Engedély száma: 113.409/1981.

HU-ISSN 0139-3618



Dr. Bessenyei Gábor
mérnök tanácsos
az Üzemviteli Főosztály vezetője

A VASÚT GAZDÁLKODÁSÁNAK feladatai

A gazdálkodás 1985. évi tapasztalatai

A vasút 1985. évi terve 232 millió utas és 120 millió tonna áru elszállításával számolt. A bevételek és költségek egyenlege 1800 millió Ft nyereséget biztosított volna. Az év elejei rendkívüli időjárás miatt áprilisban kénytelenek voltunk tudomásul venni, hogy az addig eltelt időszakban az áru fuvarozásnál 4 millió tonna lemaradás keletkezett. Ez irreálissá tette a célkitűzések megvalósítását, a tervet módosítani kellett. Azzal számoltunk, hogy a lemaradásnak legalább a felét az év hátralévő részében be kell hozni. A kieső fuvardíjbevételel kompenzálására vissza kellett fogni a költségeket. Így a tervmódosítás során kényszerűségből csökkenteni kellett a fenn tartási ráfordításokat, mivel a 2 millió tonnás tervcsökkentés az üzemeltetési költségeknél igen kis költségmegtakarítást eredményezett volna.

Szeptemberben ismét áttekintettük a várható helyzetet, és akkor úgy láttuk, hogy további feszültségek keletkeztek, melynek eredményeként a tervezett 1800 millió Ft nyereség realizálása irreálissá vált, és csak 1200 millió Ft-ra lehet számítani.

Az üzemi helyzet romlása az év végére azt idézte elő, hogy ez az összeg már 300 millióra csökkent. Az év lezárásakor mindenkit meglepetésként ért, hogy a várható 300 millió nyereséggel szemben 200 millió Ft veszteséget állapított meg a pénzügyi mérleg.

A tervtől, illetőleg az év végi várható értéktől való eltérések okainak felderítésére részletes elemzés készült. Ennek alapján megállapítást nyert, hogy a bevételek 740 millió Ft-tal maradtak el a tervtől, melyből a személyszállításnál 170 millió Ft, az áru fuvarozásnál pedig 570 millió Ft a kiesés.

A személyszállításnál a bevételkiesés a belföldi utazások mérséklődésére és az ehhez kapcsolódó árkiegészítés csökkenésére vezethető vissza. Az áru fuvarozásnál a bevételkiesés egyrészt abból adódott, hogy a tervezett 2 millió tonnás lemaradásból csak a felét sikerült behozni, de ezen túlmenően a magasabb jövedelmezőséget biztosító tranzit fuvarozás részaránya nagymértékben csökkent.

A bevételkiesést tovább növelte, hogy az export-szállításokhoz nem sikerült a MÁV-kocsikat a tervezett mértékben kiállítani, és ezért a kocsibér bevételeink a tervhez viszonyítva közel 250 millió Ft-tal csökkentek. Ezeket a veszteségeket csak részben tudta kompenzálni a rubel-árfolyam változásának pozitív hatása, illetve a kocsiállás pénz bevételek növekedése.

A bevételek csökkenésével egyidejűleg a költségek növekedtek. A költségnövekedésből több mint 800 millió Ft-ot a szakszolgálatok, illetőleg tervszervezetek költöttek el, és közel 500 millió Ft a központi költségeket növelte.

A szállítási feladatok teljesítésénél az év egész időszakára jellemző volt, hogy az elegymozgás rendkívüli módon lelassult. Ez arra vezethető vissza, hogy a külföldi vasutak fogadókészsége nagymértékben romlott, és így megnövekedett a kilépésre váró ra-

kott kocsik mennyisége a hálózaton. Ezek közt a kocsik között jelentős arányban külföldi kocsik is voltak, amelyekért kocsibért kellett fizetnünk. Áruforgalmi korlátozást mégsem volt célszerű bevezetni, mivel ezzel az áru fuvarozási teljesítmények csökkenése is együttjárt volna, ami további bevételkiesést eredményezett volna.

Hasonlóan kedvezőtlen jelenség volt 1985. évben, hogy a teherkocsik futásánál romlott a rakott, üres futás aránya. A népgazdaság súlyos energiahelyzete ugyanis megkövetelte, hogy szigorú sorolást vezessenek be a vasúti áru fuvarozásnál, amelynél elsőbbséget kellett biztosítani a tüzelőszállításnak. A Tárcaközi Operatív Bizottság által szabályozott berakási lehetőség miatt sok esetben az üres kocsikat az áru előtt el kellett vinni, és megrakásra más állomásra továbbítani.

Különösen nagy eltérés keletkezett a tervhez viszonyítva a kocsibér költségnél. Ez - az előbb említett feltartásokon kívül - abból adódott, hogy a terven felül beérkezett külföldi szén természetesen külföldi kocsikba rakva került az országba. Ezek ki-rakása vontatottan haladt, így több kocsi hosszabb ideig tartózkodott a hálózaton, mint amit a terv tartalmazott. A kocsibér bevételek elmaradása és a többlet kocsibér együttes nyereségcsökkentő hatása meghaladta a 400 millió Ft-ot.

További veszteségforrást jelentett, hogy a vontatójárművek műszaki állapota, főleg alkatrészhány miatt nagymértékben romlott. Az ipar szállító készségének hiánya miatt egyre több villamosmozdonyt kellett leállítani, mivel megjavításukhoz a szükséges alkatrészt a MÁV nem kapta meg. A szállítási folyamat fenntartása érdekében ezeket a mozdonyokat dízelmozdonyral kellett pótolni, de mivel ebből sem állt elég rendelkezésre, az őszi forgalmi időszakban sor került csehszlovák dízelmozdonyok bérlésére. A dízelmozdonyok magasabb üzemeltetési és javítási költsége több mint 200 millió Ft veszteséget okozott.

Az egész év során a vasút súlyos pénzügyi gondokkal küszködött, mivel az áru fuvarozásért járó jogos bevételeket sem a belföldi, sem a külföldi fuvaroztatók nem utalták át időben. Ezért a működőképesség biztosításához egész évben magas hitelállományra volt szükség, amelynek kamatköltségeit viselni kellett.

Jelentős költségnövekedést okozott, hogy egyes tervszervezetek gazdálkodásánál nem érvényesült a tervfegyelem. A naturális tervet esetenként nem teljesítették, de tevékenységükhöz a megszabottnál több költséget használtak fel. Ezen belül különösen sok pénz - a tervezett összeg közel háromszorosa - áramlott ki a vállalati gazdasági munkaközösségek foglalkoztatására. Mindezek mellett a túlóra nem csökkent, így romlott a munkaerő hatékony foglalkoztatása.

A MÁV 1986. évi gazdálkodási feladatai

A vállalati tervkészítés időrendje szerint az előző év augusztusában készült el a tervkonceptió. Ebben az időszakban a várható helyzet alapján még nem lehetett látni, hogy a vasút az évet veszteséggel fogja zárni. Amikor a tervszervezetek tervjavasla-taikat összeállították, és ez hálózati szinten összesítésre került, világossá vált, hogy a személyszállítási teljesítmények szintén tartásával lehet számolni. Az áru fuvarozásnál a területi piackutatások - a népgazdasági információkkal azonosan - ugyan-csak azt valószínűsítették, hogy a vasút teljesítményei nem fognak növekedni. A terv-javaslatok alapján jóváhagyott vállalati terv 1985. decemberben változatlan személy-szállítási és áru fuvarozási teljesítményeket tartalmazott. Számolni kellett viszont azzal, hogy a népgazdasági szintű költségnövekedések a vasutat is érintik, és mérsé-kelt beruházási lehetőségek miatt fokozni kell a fenntartási tevékenységet. Mivel az ezzel járó többletköltségeket a teljesítmények növekedésével nem lehetett előteremte-ni, ezért a vállalati gazdálkodás egyensúlyát az áru fuvarozásnál jóváhagyott tarifa-

emelések biztosították volna. Amikor 1986. februárban az elkészült vállalati mérleg az előzőekben említett okok miatt nem várt költségnövekedést tartalmazott, világossá vált, hogy a tervezett költségek jóval magasabbak lesznek. A szállítási helyzet romlása ugyanis 40-50 %-ban tartósnak bizonyult. Ha a tervben szereplő vállalati nyereséget el akarjuk érni, vagy a bevételeket kell növelni, vagy pedig költségcsökkentő megoldásokat kell keresni annak érdekében, hogy a tervben meghatározott feladatok megvalósuljanak. Közel egymilliárd forint ilyen módon való előteremtése került napirendre. Ekkora összeget, ha bevételnöveléssel szeretnénk előteremteni, közel 5 millió tonnával több árut kellene elszállítani. Az újbóli piackutatás, a népgazdasági feladatok konkrétabb ismerete maximálisan 3 millió tonna áru elszállításával kapcsolatos többletfeladatot valószínűsíthetett, amely 400-500 millió Ft többletbevételt jelent. A fennmaradó összeget tehát a költségek csökkentésével lehet előteremteni. Az eredeti elképzelésekhez viszonyítva ekkora elmozdulás csak a belső vállalati terv átdolgozásával válhatott lehetővé. Így áprilisban módosítottuk a vállalati tervet, amelynek során a fenntartási költségeket közel 500 millió Ft-tal kénytelenek voltunk csökkenteni. A csökkentés azt eredményezte, hogy egy-két területet kivéve szinte valamennyi területen az elmúlt évben megvalósult természetes mérőszámokban mért fenntartási volumenek csökkennek, és ezzel az eszközök műszaki állapota tovább romlik. Ugyanakkor intézkedések történtek pótlólagos beruházási források felkutatására.

A részletes felmérések és lehetőségek alapján előterjesztés készült az Állami Tervbizottság részére. A júniusban hozott határozat elismerte a vasút gondját, és a vasút állami segítséget kapott. A határozat azonban hangsúlyozta, hogy a vasútnak a maga területén is hatékonyságnövelő intézkedéseket kell tenni, és folyamatosan kutatni kell a költségtakarékosabb megoldásokat.

A fenntartási tevékenységen belül kiemelt feladat a villamos mozdonyok üzemképességének javítása. Sajnos ezen a területen az I. félév nem hozott kellő eredményt. Javult az ipar alkatrész-szállító készsége, de a járműjavítók a megnövekedett feladattal még nem tudtak maradéktalanul megbirkózni. A forgalom fenntartása érdekében a mozdonyhiány miatt már június közepétől csehszlovák mozdonyokat kellett ismét bérbevenni, amely a módosított tervben szereplő költségekhez képest ismét többletköltség kiáramlást jelent.

A pályafenntartás területén 1986-ban egyértelműen azzal kell számolni, hogy az elmúlt év fenntartási teljesítményei csökkennek. Remélhetőleg ez átmeneti jellegű intézkedés, hiszen a VII. ötéves terv folyamán az időközben elkészült középtávú terv növekvő feladatokat irányoz elő. Igéretet kaptunk arra, hogy a tervidőszak második felétől nagymértékben megnő a pályahálózattal kapcsolatos beruházásoknál az állami hozzájárulás. Ezért fel kell készülni arra, hogy két-három év múlva az ilyen jellegű feladatok ugrásszerűen megnövekednek. Így 1986-ban előtérbe kell helyezni azokat a fenntartási munkákat, amelyek viszonylag kevesebb anyagfelhasználással és nagyobb élőmunka ráfordítással járnak. Tehát a beruházási és fenntartási keretek szűkös volta miatt dolgozóink nem maradnak munka nélkül.

Radikálisan csökkenteni kellett viszont az idegen szervezetek munkavállalását, mivel ezek jóval nagyobb költségráfordítással járnak.

Fel kell készülni arra, hogy ha az év folyamán a fuvarozási teljesítmények a módosított tervben előirányozottnak megfelelően nem növekednek, akkor további költségelvonás válik szükségessé. Ezt a vasút vezetése annak érdekében kénytelen elrendelni, hogy ne ismétlődjön meg újból az 1985. évi eredménytelenség.

A II. félévtől valamennyi tervszervezetnek át kell térni a negyedéves helyett a havi beszámolásra. Elképzelhető, hogy az év utolsó két hónapjában valamennyi tervszervezet részére az elkölthető költségkeret külön meghatározásra kerül.

Tudjuk azt, hogy a költségekkel való gazdálkodást a Vezérigazgatóságon, illetve a tervszervezeteknél csak irányítani lehet. A valódi gazdálkodás viszont a főnökségeken folyik, ahol az elvégzendő feladatok sürgősségéről, illetve azok megvalósításának műszaki feltételeiről döntenek, az anyag, illetve munkaerő felhasználást utalványozzák és elszámolják.

A feladatok megvalósításánál törekedni kell arra, hogy mindenütt a takarékosági szemlélet nyerjen teret. Csak a legszükségesebb és a halaszthatatlan munkákat végezzék el a lehető leggondosabb, legprecízebb munkavégzéssel. Ez nem egyértelmű az úgynevezett "tűzoltó jellegű" munkavégzéssel. Amennyiben költséghiány miatt tervbe vett munkát el kell hagyni, úgy fel kell mérni annak későbbi kihatását is, és ezt őszintén fel kell tárni a vezetés számára, hogy ennek következményeit a MÁV is jelezni tudja a felsőbb szerveknek.



Béldi László
ny.mérnök főtanácsos
a dombóvári Építési Főnökség
nyugalmazott főmérnöke

Pályakorszerűsítési ALAPTÉTEK MÓDOLÓI

I. rész.

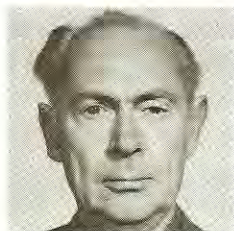


Cziegler Albert
mérnök főtanácsos
az építéskoordinációs csoport
vezetője
a MÁV Vezérigazgatóságon

Amióta az ember munkát végez, igyekezett ezen feladatát minél célravezetőbben, a lehető legegyszerűbb, legkisebb erő-kifejtést igénylő megoldással végrehajtani. A mi feladatunk, hogy a jelenlegi pályakorszerűsítési munkák optimális megoldásait igyekezzünk megtalálni, illetve megszerezni.

A vasút üzemszerű, rendszeres beindulását követően a szakemberek állandó feladata volt a pálya állapotának szinten tartása, a növekvő üzemi igényekkel összhangban az üzemi zavaró hatások csökkentése mellett. A mind nagyobb tengelynyomást és sebességet biztosító pálya céltudatos, műszakilag igényes, gazdaságilag behatárolt pályakorszerűsítési munkát követelt. Ezt az igényt minden korszak szakembere csak úgy tudta kielégíteni, ha a szükséges feladatokat gondosan megtervezte, megszervezte, mai nyelven technológiát készített.

Amíg a kivitelezésben a kézimunka uralkodott, a technológia készítés viszonylag egyszerű volt.



Kővári János
ny.műszaki főfelügyelő
a dombóvári Építési Főnökség
nyugalmazott főépítésvezetője

- Az utolsó vonat elhaladása után azonnal lehetett munkát kezdeni, s ez a lehetőség fordítottan a vágányzár befejezésekor is megvolt. Tehát a vágányzári időt jól ki lehetett használni.

- Az elvégzendő feladatok megoldásához az ember és munkaereje rugalmasan tudott alkalmazkodni, és így ez az előnyös emberi tulajdonság sok nehézség egyszerűsített megoldására volt képes.

- A munkát gazdasági kényszer alatt álló, megfelelő magatartású emberek végezték. A veszteségidő így minimális és jól behatárolható volt.
- Mivel minden munka kézzel ment, gépmeghibásodásra nem kellett számítani.
- Az általános üzemi helyzet nem kívánt feszített munkatempót.

Ahogy nőttek az üzemi igények, fejlődött a technika, szaporodtak a gépek, csökkent a munkaerő, s máris elérkeztünk a jelenbe.

Az utóbbi harminc évben, s azon belül különösen az V. ötéves terv során a gépesítés nagyot fejlődött. Ezzel együtt megszorodtak a gondok:

- a határoló állomásokon mind több a munkavágány igény;
- a veszteségidők nőttek, részben a munkafegyelem lazulása, részben a gépek elhasználódása miatt;
- a létszám csökkent;
- a hézagnélküli felépítmény nagy számú korlátozó előírása a vágányzári időből jelentős hányadot és ezen kívül jelentős létszámot igényel.

Felsorolásunkat a teljesség igénye nélkül tettük meg.

Az előbb említett 30 év szakembere, elődeihez hasonlóan, igyekezett olyan kivitelezési technológiákat alkotni, amelyek az üzemi, műszaki kívánalmakon felül az esetenként jelentkező pénzügyi gondokat is kielégítették.

Ezen időszak alatt jelentős tárgyi ismeretanyag gyűlt össze és halmozódott fel, amely egy idő elteltével felvetette a rendszerezés igényét. Az Építési és Pályafenntartási Főosztály irányításával beindult a kivitelezési módok módszeres feldolgozása, s ennek eredményeként kiadásra és minden szakember kezébe kerülnek a pályakorszerűsítési alaptermotechnológiák, azzal a feltételezéssel és igénnyel, hogy azok kiegészülnek a kivitelezők gyakorlati tapasztalataival és munkamódszereivel.

Cikkünk célja ezen munkáról átfogó előzetes ismertetés közre adása.

A pályakorszerűsítési alaptermotechnológiák négy fő részből állnak:

- A., Irányelvek.
- B., Típusjegyzék.
- C., Tulajdonképpen alaptermotechnológiák.
- D., Ajánlások.

Ez a négy fő rész meghatározza a publikáció ütemét is, mert mindegyik ezen sorrendben fog megjelenni a Sínek Világa egy-egy számában.

A./ Irányelvek

A pályakorszerűsítés és végrehajtás szempontjából lehet:

1/ Technológia munkafázisainak végrehajtása naponkénti vágányzárral.

Ez azonos a leggyakrabban alkalmazott rövid- vagy hosszúnappalos vágányzárral.

2/ Technológia munkafázisainak végrehajtása tartós /éjjel-nappali/ vágányzárral.

Akkor kerül alkalmazásra, amikor nagyobb mértékű vonalkorrekció, nagyobb volumenű alépítményjavítási munka, rendkívüli szervezést és kivitelezést igénylő feladat vár megoldásra.

Mivel sok és nem is tipizálható műszaki megoldásról lehet szó, ezért itt alaptermotechnológiák nem készültek.

Technológiai mód szempontjából nem soroljuk ide a kétvágányú pályán végzett olyan pályakorszerűsítést, amely a végrehajtás során bármelyik, itt felsorolt alaptermotechnológiát alkalmazza azon könnyítéssel, hogy munkaidő befejeztével a vágányt nem kell a forgalomnak visszaadni.

- 3/ Technológia munkafázisainak osztott végrehajtása naponkénti vágányzárban /pl.őszszel ágyazatrostálás, tavasszal vágánycsere/. Alkalmazásra ott kerül sor, ahol az összes munkafázis folyamatos kivitelezésére nincs lehetőség.

A pályakorszerűsítési alaptermotechnológiák tartalmi részei:

- 1/ Fázisterv: meghatározza a kivitelezéshez szükséges munkaelemeket, azoknak munkafázisokba osztott rendszerét, valamint a munkafázisok számát és sorrendjét.
- 2/ Munkaelemzés: meghatározza az egy vágányzárási nap alatt elvégzendő munkaelemek kivitelezési időtartamát és ezen keresztül az egy vágányzárási nap vágányzárási időigényét. Ügyelni kell arra, hogy a munkaelemzés hasznosítása a legkedvezőtlenebb tényezők felhasználásával készüljön. Ezen időadatot növelni kell a biztosítóberendezési és felsővezetéki munkák időigényével.
- 3/ Kivitelezési ütemterv: áttekinthetően és összefüggően határozza meg valamennyi munkafázis tér- és időbeni végrehajtását. A munka végrehajtása közben lehetővé teszi az összefüggésszerű ellenőrzést. Ezen kívül tartalmazza még a naponta szükséges építőgépet, anyagvonati mozdonyt, betanított munkáslétszámot, határoló állomások munkavágányszükségletét.
- 4/ Technológiai utasítás: részletesen elemzi munkafázisonként az elvégzendő feladatokat, a szükséges létszámot, eszközöket. Szabályozza mindazon tennivalókat, amelyek betartása a műszakilag helyes és biztonságos munkáltatásnál nem nélkülözhető. Tartalmazza a döntésekhez szükséges mutatókat:
 - a/ Fajlagos vágányzárási teljesítmény.
 - b/ Fajlagos eszközigény.
 - c/ Fajlagos élőmunka igény.

Fajlagos mutatók:

- csak a törzsvágányzár szükségleteit tartalmazzák, mivel az optimális technológia kiválasztásához az amúgy is nagy szóródású előkészítő és utómunkák figyelembevételére nincs lehetőség. Törzsvágányzár alatt tehát a pályakorszerűsítési munkák vágányzár igényű felépítménycserélési részét kell érteni.
- Fajlagos eszközigény csak a vezérgépeket foglalja magába. Ezek felsorolását és számítási anyagát a technológiai utasítások II. fejezete tartalmazza. Ezen számítás a célszerű adatbővítés érdekében külön üzemóra és műszakóra adatokat is részletez.
- A fajlagos élőmunka igény csak a betanított munkások adatait tartalmazza. A számítások utolsó sora kiegészítő munkákat összegez. Ennek a feladata, hogy a felépítményi munkanormák, valamint az MVSZ. 221-224 oldalain felsorolt és ide vonatkozó központi technológiák élőmunka megszabásai között található feszültségeket feloldja.

A pályakorszerűsítési alaptermotechnológiáknál figyelembe vett befolyásoló tényezők jellege lehet: I. Elvi, II. Műszaki, III. Üzemeltetési, IV. Üzemi.

I. Elvi tényezők:

- 1/ Valamennyi nyíltvonalis munkaterületet határoló állomás "A", illetve "B" jelzésű. A kivitelezéshez szükséges vágányon járó gépek, eszközök tárolása ezeken történik. Kivételt képez azon eset, amikor a határoló állomás szűk és a szomszédos kiegészítő állomást kell igénybe venni. Valamennyi munka feltételezett haladása "A" állomástól "B" állomás felé történik.

- 2/ A ki- és bevonulási sorrendet a technológiai igény, illetve a határoló állomások helyi adottságainak figyelembe vételével kell megtervezni.
- 3/ Legszűkebb keresztmetszet. Lehetősége változatos. Igénybevehető fizikai és irányító csúcslétszám, a vezényelt létszám foglalkoztatási előírásaiból adódó megköötöttségek, nagy szállítási távolságok, várható anyag-, vagy eszközellátási nehézségek, a kivitelezés során felhasznált gépek, eszközök teljesítménykülönbségeiből adódó feszültségek, határoló állomások befogadó képessége.
Ennek tisztázását minden technológia előkészítése előtt alaposan kell elvégezni, és az egész technológiai rendszert a legszűkebből kiindulva felépíteni.
- 4/ Az összes technológiánál figyelembe vett átépítési hossz 8 km.
- 5/ A meleg időjárásban vendégsínes vágány fektetésekor munkahézagok alkalmazhatók. A hézagzáródási munkahőmérséklet valamennyi sínrendszerenél egységesen 50 °C.
Az alkalmazható munkahézagok:

Fektetési hézag mm	Fektetési sínhőmérséklet °C 24 mh síneknél
0	+49 - +50
1	+45 - +48
2	+41 - +44
3	+38 - +40
4	+34 - +37
5	+30 - +33
6	+27 - +29
7	+23 - +26
8	+20 - +22

Munkahézagokat csak abban az esetben lehet alkalmazni, ha a vendégsínes felépítményi állapot a hézagnélküli felépítmény kialakításával az alaptechnológiai programozása szerint megszüntethető. Ha a gombolási munka késedelmére lehet számítani, munkahőmérsékletet alkalmazni nem lehet.

II. Műszaki tényezők:

- 1/ Magassági vonalvezetésben ± 100 mm-nél, vízszintes vonalvezetésben ± 200 mm-nél nagyobb korrekció nincs. Ha nagyobb korrekció szükséges, azt a technológiában külön kell megtervezni.
- 2/ Az alépítmény javításának mértéke és módja.
- 3/ Időjárási viszonyok: semleges sínhőmérséklet van vagy nincs. Ha nincs, a munkahőmérséklet a semleges sínhőmérsékletnél magasabb vagy alacsonyabb.
- 4/ Napi haladás: 504 vfm, 1008 vfm, 1152 vfm. Az 1152 vfm-es teljesítmény csak görögös szerelvényel tervezhető.
Egyszerűsített korszerűsítések, valamint osztott munkafázisú technológiák egy részénél ettől eltérés található.
- 5/ Cserélendő felépítmény kialakítása: hagyományos vagy hézagnélküli. Hézagnélküli felépítmény cserélésénél előzetesen sem munkahőmérsékletre történő feszítelenítés, sem hagyományossá való átalakítás nincs tervezve. Ilyen esetben az alkalmazott technológiák első fázisa felépítménycsere, amelyet szorosan megelőz a hézagnélküli felépítmény szétvágása a napi munkaterület hosszában.
- 6/ Cserélendő felépítmény műszaki állapota.
- 7/ Az ágyazatszelvény kialakítása és a vágányt tervezett szintre emelő vágányszabá-

lyozások közötti összefüggés az alábbi előzményeket tételezi fel:

- rostálás utáni alsó ágyazat vastagsága kb. 200 mm.
- ágyazatpótlás mértéke $1 \text{ m}^3/\text{vfm}$, amely négyszeri anyagolással és három emeléssel kerül kialakításra.
- ha a rostálás utáni vissznyereményi zúzottkő mennyiségéből 200 mm-nél kevesebb alsó ágyazat alakítható ki, akkor 50 mm-enkénti egy-egy többlet anyagolást és vágányszabályozást kell tervezni.

8/ Vágánystabilizátor használatát illetően meg kell elégedni annyival, hogy amíg a módszeres alkalmazáshoz az előfeltétel hiányzik, éjjel-nappali vágányzárban átépülő pálya forgalombahelyezése előtt feltétlen, egyéb esetekben lehetőleg az utolsó munkafázis után, alkalmazva legyen.

III. Üzemeltetési tényezők:

- 1/ Plasser rostálógép teljesítménye egyenes műveletnél 120 vfm/üzemóra, beforgató műveletnél 90 vfm/üzemóra.
- 2/ Plasser mono géplánc teljesítménye 320 vfm/üzemóra.
- 3/ Plasser duo géplánc teljesítménye 450 vfm/üzemóra.
- 4/ Platov daru teljesítménye az összes segédművelettel együtt hagyományos szerelvénynél legfeljebb 6 perc/vágánymező, görgős szerelvénynél legfeljebb 5 perc/vágánymező.

IV. Üzemi tényezők:

- 1/ Cserélendő pálya jellege: egy vagy kétvágányú.
- 2/ A korszerűsítés alá vett pálya határoló állomásainak befogadó képessége megfelelő-e? Kisegítő állomás igénybevétele szükséges-e, különös tekintettel a vágányzár alatt feltorlódó menetrend szerinti vonatok mennyiségére.
- 3/ Munkavonatok elhelyezésére ideiglenes tárolóvágány szükséges-e?
- 4/ Alkalmazásra kerülő legnagyobb sebességkorlátozás 40 km/óra.
- 5/ A szükséges, illetve lehetséges vágányzárási időtartam.

A pályakorszerűsítési alaptechnológiák alkalmazása.

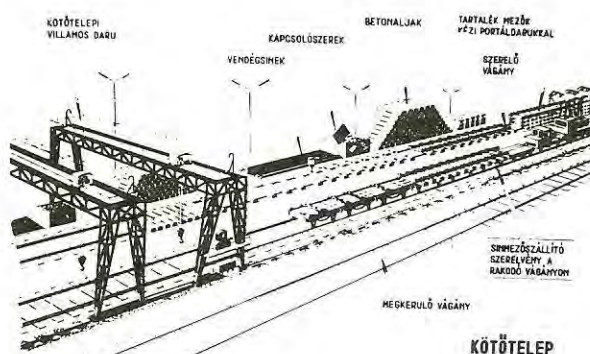
- 1/ A szükséges vágányzárási napok számának meghatározása az alábbi képlettel történik:

$$\dot{A}_H : N_H + /F_{SZ} - 1/, \text{ ahol } \dot{A}_H = \text{átépítésre kerülő pálya hossza vfm-ben,} \\ N_H = \text{napi haladás vfm-ben, } F_{SZ} = \text{fázisszám.}$$

Ez a képlet csak akkor alkalmazható, ha az összes fázis napi haladási hossza azonos. Ha nem azonos, a számítás alapja a kivitelezési ütemterv.

- 2/ A korszerűbb, termelékenyebb gépek, eszközök, technológiák időközbeni alkalmazása az igénybevehető vágányzárási időt csökkenti.
- 3/ Vágányzárási napok száma növekedhet, ha a kivitelező hibájául fel nem róható körülmények játszanak közre /pl: szükséges anyagok késve érkeznek/. Ilyen esetben feltétlen kerülni kell a sok hibalehetőséget rejtő rögtönzéseket.
- 4/ Pályakorszerűsítési alaptechnológiák nem mentesítik a kivitelezőt a helyi adottságoknak megfelelő, de az itt rögzített elveket betartó kivitelezési technológia készítése és betartása alól.
- 5/ Az alaptechnológiák üzemcentrikusak. Ezért 504 m-es napi haladás esetén 6 órás vágányzár, 1008 m-es napi haladás esetén 12 órás vágányzár, 1152 m-es napi

Munkavédelmi szabályzat, idevágó fontosabb munkavédelmi szabványok jegyzéke, idevágó szakmai óvőrendszabályok és fontosabb központi technológiai dokumentációk jegyzéke, érvényben lévő felépítményi munkanormák.



- Hézagnélküli pálya kialakítása hagyományos pályán. Folyamatsor: ágyazatrostálás egyenes, illetve 0,10 vagy 0,20 m vastag homokoskavicsot és műanyagtextíliát bedolgozó beforgató művelettel, vendégsínes vágányfektetés, vágányszabályozás, hézagnélküli felépítmény kialakítása. Semleges sínhőmérséklet van, illetve nincs. Napi haladás 504, 1008, 1152 vfm.
- Hézag nélküli pálya kialakítása egyvágányú hézag nélküli pályán. Folyamatsor: vendégsínes vágányfektetés, ágyazatrostálás egyenes, illetve 0,10 vagy 0,20 m vastag homokoskavicsot és műanyagtextíliát bedolgozva beforgató művelettel, vágányszabályozás, hézagnélküli felépítmény kialakítása. Semleges sínhőmérséklet van, illetve nincs. Napi haladás 504, 1008, 1152 vfm.
- Hézag nélküli pálya kialakítása egyvágányú hézag nélküli pályán /közbefektetési technológia/. Folyamatsor: első ágyazatrostálás egyenes művelettel, vendégsínes vágányfektetés, homokoskavics javítóréteg anyagolás, második ágyazatrostálás 0,10 vagy 0,20 m vastag homokoskavicsot és műanyagtextíliát bedolgozó beforgató művelettel, vágányszabályozás, hézagnélküli felépítmény kialakítása. Semleges hőmérséklet van, illetve nincs. Napi haladás 504, 1008, 1152 vfm.
- Hézag nélküli pálya kialakítása egyvágányú, rossz állapotban lévő hagyományos pályán. Folyamatsor: vendégsínes vágányfektetés, ágyazatrostálás egyenes, illetve

0,10 vagy 0,20 m vastag homokoskavicsot és műanyag textíliát bedolgozó beforgató művelettel, vágányszabályozás, hézagnélküli felépítmény kialakítása. Semleges sínhőmérséklet van, illetve nincs. Napi haladás 504, 1008, 1152 vfm.

- Hézagnélküli pálya kialakítása egyvágányú hézagnélküli pályán, hosszúsínes visszanyereménnyel. Folyamatsor: hézagnélküli felépítmény szétvágása hosszúsínesre, hosszúsínek legombolása 24 mh sínekkel, hosszúsínek elszállítása, vendégsínes vágányfektetés, ágyazatrostálás egyenes, illetve 0,10 vagy 0,20 m vastag homokoskavicsot és műanyagtextíliát bedolgozó beforgató művelettel, vágányszabályozás, hézagnélküli felépítmény kialakítása. Semleges sínhőmérséklet van, illetve nincs. Napi haladás 504, 1008, 1152 vfm.

- Egyszerűsített pályakorszerűsítés egyvágányú hagyományos pályán.

- Hézagnélküli pálya kialakítása kétvágányú hagyományos pályán. Folyamatsor: ágyazatrostálás egyenes, illetve 0,10 vagy 0,20 m vastag homokoskavicsot és műanyag textíliát bedolgozó beforgató művelettel, vendégsínes vágányfektetés, vágányszabályozás, hézagnélküli felépítmény kialakítása. Semleges sínhőmérséklet van, illetve nincs. Napi haladás 504, 1008, 1152 vfm.

- Hézagnélküli pálya kialakítása kétvágányú hézagnélküli pályán (közbefektetési technológia). Folyamatsor: első ágyazatrostálás egyenes művelettel, vendégsínes vágányfektetés, homokoskavics javítóréteg anyagolás, második ágyazatrostálás 0,10 vagy 0,20 m vastag homokoskavicsot és műanyag textíliát bedolgozó beforgató művelettel, vágányszabályozás, hézagnélküli felépítmény kialakítása. Semleges sínhőmérséklet van, illetve nincs. Napi haladás 504, 1008, 1152 vfm.

- Hézagnélküli pálya kialakítása kétvágányú, rossz állapotban lévő hagyományos pályán. Folyamatsor: vendégsínes vágányfektetés, ágyazatrostálás egyenes, illetve 0,10 vagy 0,20 cm vastag homokoskavicsot és műanyagtextíliát bedolgozó beforgató művelettel, vágányszabályozás, hézagnélküli felépítmény kialakítása. Semleges sínhőmérséklet van, illetve nincs. Napi haladás 504, 1008, 1152 vfm.

- Hézagnélküli pálya kialakítása kétvágányú hézagnélküli pályán hosszúsín visszanyereménnyel. Folyamatsor: hézagnélküli felépítmény szétvágása hosszúsínesre, hosszúsínek legombolása 24 mh sínekkel, hosszúsínek elszállítása, vendégsínes vágányfektetés, ágyazatrostálás egyenes, illetve 0,10 vagy 0,20 m vastag homokoskavicsot és műanyagtextíliát bedolgozó beforgató művelettel, vágányszabályozás, hézagnélküli felépítmény kialakítása. Semleges sínhőmérséklet van, illetve nincs. Napi haladás 504, 1008, 1152 vfm.

B/ Technológia munkafázisainak folyamatos végrehajtása tartós (éjjel-nappali) vágányzárban.

C/ Technológia munkafázisainak osztott végrehajtása naponkénti vágányzárban. A munkafázisok osztása időben elválasztott műveletcsoportú.

- Hézagnélküli pálya kialakítása egyvágányú hagyományos pályán. Elválasztott munkafázisok első műveletcsoportban: ágyazatrostálás egyenes, illetve 0,10 vagy 0,20 m vastag homokoskavicsot és műanyagtextíliát bedolgozó beforgató művelettel, vágányszabályozás. Második műveletcsoportban: vendégsínes vágányfektetés, vágányszabályozás, hézagnélküli felépítmény kialakítása. Harmadik műveletcsoportban: hézagnélküli felépítmény fesztelenítése. Semleges sínhőmérséklet van, illetve nincs. Napi haladás: műveletcsoportonként változik.

- Hézagnélküli pálya kialakítása egyvágányú hézagnélküli pályán. Elválasztott munkafázisok első műveletcsoportban: vendégsínes vágányfektetés, vágányszabályozás. Má-

sodik műveletcsoportban: ágyazatrostálás egyenes, illetve 0,10 vagy 0,20 m vastag homokoskavicsot és műanyagtextíliát bedolgozó, beforgató művelettel, vágányszabályozás, hézagnélküli felépítmény kialakítása. Harmadik műveletcsoportban: hézagnélküli felépítmény fesztelenítése. Semleges sínhőmérséklet van, illetve nincs. Napi haladás műveletcsoportonként változik.

- Hézagnélküli pálya kialakítása egyvágányú, rossz állapotban lévő hagyományos pályán. Elválasztott munkafázisok első műveletcsoportban: vendégsínes vágányfektetés, vágányszabályozás. Második műveletcsoportban: ágyazatrostálás egyenes, illetve 0,10 vagy 0,20 cm vastag homokoskavicsot és műanyagtextíliát bedolgozó, beforgató művelettel, vágányszabályozás, hézagnélküli felépítmény kialakítása. Harmadik műveletcsoportban: hézagnélküli felépítmény fesztelenítése. Semleges sínhőmérséklet van, illetve nincs. Napi haladás műveletcsoportonként változik.
- Hézagnélküli pálya kialakítása egyvágányú hézagnélküli pályán hosszúsín vissznyereménnyel. Elválasztott munkafázisok első műveletcsoportban: hézagnélküli felépítmény szétvágása hosszúsínesre, hosszúsínek legombolása 24 mh sínekkel, hosszúsínek elszállítása. Második műveletcsoportban: vendégsínes vágányfektetés, ágyazatrostálás egyenes, illetve 0,10 vagy 0,20 m vastag homokoskavicsot és műanyagtextíliát bedolgozó beforgató művelettel, vágányszabályozás, hézagnélküli felpítmény kialakítása. Harmadik műveletcsoportban: hézagnélküli felépítmény fesztelenítése. Semleges sínhőmérséklet van, illetve nincs. Napi haladás műveletcsoportonként változik.
- Hézagnélküli pálya kialakítása kétvágányú hagyományos pályán. Elválasztott munkafázisok első műveletcsoportban: ágyazatrostálás egyenes, illetve 0,10 vagy 0,20 m vastag homokoskavicsot és műanyagtextíliát bedolgozó beforgató művelettel, vágányszabályozás. Második műveletcsoportban: vendégsínes vágányfektetés, vágányszabályozás, hézagnélküli felépítmény kialakítása. Harmadik műveletcsoportban: hézagnélküli felépítmény fesztelenítése. Semleges sínhőmérséklet van, illetve nincs. Napi haladás műveletcsoportonként változik.
- Hézagnélküli pálya kialakítása kétvágányú pályán. Elválasztott munkafázisok első műveletcsoportban: vendégsínes vágányfektetés, vágányszabályozás. Második műveletcsoportban: ágyazatrostálás egyenes, illetve 0,10 vagy 0,20 m vastag homokoskavicsot és műanyagtextíliát bedolgozó beforgató művelettel, vágányszabályozás, hézagnélküli felépítmény kialakítása. Harmadik műveletcsoportban: hézagnélküli felépítmény fesztelenítése. Semleges sínhőmérséklet van, illetve nincs. Napi haladás műveletcsoportonként változik.
- Hézagnélküli pálya kialakítása kétvágányú, rossz állapotban lévő hagyományos pályán. Elválasztott munkafázisok első műveletcsoportban: vendégsínes vágányfektetés, vágányszabályozás. Második műveletcsoportban: ágyazatrostálás egyenes, illetve 0,10 vagy 0,20 m vastag homokoskavicsot és műanyagtextíliát bedolgozó beforgató művelettel, vágányszabályozás, hézagnélküli felépítmény kialakítása. Harmadik műveletcsoportban: hézagnélküli felépítmény fesztelenítése. Semleges sínhőmérséklet van, illetve nincs. Napi haladás műveletcsoportonként változik.
- Hézagnélküli pálya kialakítása kétvágányú hézagnélküli pályán, hosszúsín vissznyereménnyel. Elválasztott munkafázisok első műveletcsoportban: hézagnélküli felépítmény szétvágása hosszúsínesre, hosszúsínek legombolása 24 mh sínekkel, hosszúsínek elszállítása. Második műveletcsoportban: vendégsínes vágányfektetés, ágyazatrostálás egyenes, illetve 0,10 vagy 0,20 m vastag homokoskavicsot és műanyag textíliát bedolgozó beforgató művelettel, vágányszabályozások, hézagnélküli felépítmény kialakítása. Harmadik műveletcsoportban: hézagnélküli felépítmény fesztelenítése. Semleges sínhőmérséklet van, illetve nincs. Napi haladás műveletcsoportonként vál-

tozik.

A típusjegyzék második, az alaptechnológiákat részletező részét itt nem tárgyaljuk, részben annak viszonylag nagy terjedelme miatt, részben pedig azért, mert a technológiai anyag többi részével együtt az Építési és Pályafenntartási Főosztály minden érdekelthez eljuttatja.

Az előzetes tájékoztatás érdekében a tartalomjegyzékben másodikként szereplő technológiai csoport felépítését teljességében közreadjuk, annál is inkább, mert publikációnk következő részében közlésre kerülő alaptechnológia ebbe a csoportba tartozik.

1.4. Egyvágányú hézagnélküli pályán:

Munkafázisok: vendégsínes vágányfektetés Platovokkal, ágyazatrostálás egyenes művelettel, vágányszabályozás, hézagnélküli felépítmény kialakítása (hosszúsín lehúzás, sínhegesztés, gombolás, vendégsín felszedés).

1.41. Semleges sín hőmérséklet van,

1.411. Napi haladás 504 vfm

1.412. Napi haladás 1008 vfm

1.413. Napi haladás 1052 vfm

1.42. Semleges sín hőmérséklet nincs

1.421. Munkahőmérséklet semleges sín hőmérsékletnél magasabb.

1.4211 Napi haladás 504 vfm

1.42111 Összes munkafázis kivitelezése munkahőmérsékleten.

Hézagnélküli felépítmény fesztelenítése későbbi időpontban, semleges sín hőmérsékleten.

1.42112 Nappal, munkahőmérsékleten kivitelezésre kerülő munkafázisok: vendégsínes vágányfektetés, ágyazatrostálás, vágányszabályozás. Hajnali vágányzárban, semleges sín hőmérsékleten: hézagnélküli felépítmény kialakítása. Nappali és hajnali vágányzár szorosan csatlakozva váltja egymást.

1.4212 Napi haladás 1008 vfm

1.42121 Összes munkafázis kivitelezése munkahőmérsékleten. Hézagnélküli felépítmény fesztelenítése későbbi időpontban, semleges sín hőmérsékleten.

1.42122 Nappal, munkahőmérsékleten kivitelezésre kerülő munkafázisok: vágányfektetés, ágyazatrostálás, vágányszabályozás. Hajnali vágányzárban, semleges sín hőmérsékleten: hézagnélküli felépítmény kialakítása. Nappali és hajnali vágányzár szorosan csatlakozva váltja egymást.

1.4213 Napi haladás 1152 vfm.

1.42131 Összes munkafázis kivitelezése munkahőmérsékleten.

Hézagnélküli felépítmény fesztelenítése későbbi időpontban, semleges sín hőmérsékleten.

1.42132 Nappal, munkahőmérsékleten kivitelezésre kerülő munkafázisok: vendégsínes vágányfektetés, ágyazatrostálás, vágányszabályozás. Hajnali vágányzárban, semleges sín hőmérsékleten: hézagnélküli felépítmény kialakítása. Nappali és hajnali vágányzár szorosan csatlakozva váltja egymást.

1.422 Munkahőmérséklet semleges sín hőmérsékletnél alacsonyabb.

Az összes munkafázis kivitelezése azonos napi haladási ütemű. Kivételt képez a hézagnélküli felépítmény kialakítása, amelynél a haladási ütem a sínfeszítő készülék előírásaihoz alkalmazkodik.

1.4221 Napi haladás 504 vfm

1.4222 Napi haladás 1008 vfm

1.4223 Napi haladás 1152 vfm.

1.5. Egyvágányú hézagnélküli pályán.

Munkafázisok: vendégsínes vágányfektetés Platovokkal, első ágyazatrostálás egyenes művelettel, második ágyazatrostálás 0,10 m vastag homokoskavicsot és műanyag textíliát bedolgozva beforgató művelettel, vágányszabályozás, hézagnélküli felépítmény kialakítása (hosszúsín lehúzás, sínhegesztés, gombolás, vendégsín felszedés).

1.51. Semleges sínhőmérséklet van.

1.511 Napi haladás 504 vfm

1.512 Napi haladás 1008 vfm

1.513 Napi haladás 1152 vfm

1.52. Semleges sínhőmérséklet nincs.

1.521 Munkahőmérséklet semleges sínhőmérsékletnél magasabb.

1.5211 Napi haladás 504 vfm

1.52111 Összes munkafázis kivitelezése munkahőmérsékleten.

Hézagnélküli felépítmény feszítelenítése későbbi időpontban, semleges sínhőmérsékleten.

1.52112 Nappal, munkahőmérsékleten kivitelezésre kerülő munkafázisok: vendégsínes vágányfektetés, ágyazatrostálások, vágányszabályozások.

Hajnali vágányzárban, semleges sínhőmérsékleten: hézagnélküli felépítmény kialakítása.

Nappali és hajnali vágányzár szorosan csatlakozva váltja egymást.

1.5212 Napi haladás 1008 vfm

1.52121 Összes munkafázis kivitelezése munkahőmérsékleten.

Hézagnélküli felépítmény feszítelenítése későbbi időpontban, semleges sínhőmérsékleten.

1.52122 Nappal, munkahőmérsékleten kivitelezésre kerülő munkafázisok: vendégsínes vágányfektetés, ágyazatrostálás, vágányszabályozás. Hajnali vágányzárban, semleges sínhőmérsékleten: hézagnélküli felépítmény kialakítása. Nappali és hajnali vágányzár szorosan csatlakozva váltja egymást.

1.5213 Napi haladás 1152 vfm.

1.52131 Összes munkafázis kivitelezése munkahőmérsékleten.

Hézagnélküli felépítmény feszítelenítése későbbi időpontban, semleges sínhőmérsékleten.

1.52132 Nappal, munkahőmérsékleten kivitelezésre kerülő munkafázisok: vendégsínes vágányfektetés, ágyazatrostálás, vágányszabályozás. Hajnali vágányzárban, semleges sínhőmérsékleten: hézagnélküli felépítmény kialakítása. Nappali és hajnali vágányzár szorosan csatlakozva váltja egymást.

1.522 Munkahőmérséklet semleges sínhőmérsékletnél alacsonyabb.

Az összes munkafázis kivitelezése azonos napi haladási ütemű. Kivételt képez a hézagnélküli felépítmény kialakítása, melynél a haladási ütem a sínfeszítő készülék előírásaihoz alkalmazkodik.

1.5221 Napi haladás 504 vfm

1.5222 Napi haladás 1008 vfm

1.5223 Napi haladás 1152 vfm

1.6. Egyvágányú hézagnélküli pályán.

Munkafázisok: vendégsínes vágányfektetés Platovokkal. Első ágyazatrostálás egye-

nes művelettel, második ágyazatrostálás 0,20 m vastag homokoskavicsot és műanyag-textíliát beforgató művelettel, vágányszabályozás, hézagnélküli felépítmény kialakítása. /Hosszúsín lehúzás, sínhegesztés, gombolás, vendégsín felszedés./

1.61. Semleges sínhőmérséklet van.

1.611 Napi haladás 504 vfm

1.612 Napi haladás 1008 vfm

1.613 Napi haladás 1152 vfm

1.62. Semleges sínhőmérséklet nincs.

1.621 Munkahőmérséklet semleges sínhőmérsékletnél magasabb.

1.6211 Napi haladás 504 vfm

1.62111 Összes munkafázis kivitelezése munkahőmérsékleten.

Hézagnélküli felépítmény fesztelenítése, későbbi időpontban, semleges sínhőmérsékleten.

1.62112 Nappal, munkahőmérsékleten kivitelezésre kerülő munkafázisok: vendégsínes vágányfektetés, ágyazatrostálás, vágányszabályozás.

Hajnali vágányzárban, semleges sínhőmérsékleten: hézagnélküli felépítmény kialakítása.

Nappali és hajnali vágányzár szorosan csatlakozva váltja egymást.

1.6212 Napi haladás 1008 vfm

1.62121 Összes munkafázis kivitelezése munkahőmérsékleten.

Hézagnélküli felépítmény fesztelenítése későbbi időpontban, semleges sínhőmérsékleten.

1.62122 Nappal, munkahőmérsékleten kivitelezésre kerülő munkafázisok: vendégsínes vágányfektetés, ágyazatrostálás, vágányszabályozás. Hajnali vágányzárban semleges sínhőmérsékleten: hézagnélküli felépítmény kialakítása. Nappali és hajnali vágányzár szorosan csatlakozva váltja egymást.

1.6213 Napi haladás 1152 vfm.

1.62131 Összes munkafázis kivitelezése munkahőmérsékleten.

Hézagnélküli felépítmény fesztelenítése későbbi időpontban, semleges sínhőmérsékleten.

1.62132 Nappal, munkahőmérsékleten kivitelezésre kerülő munkafázisok: vágányfektetés, ágyazatrostálás, vágányszabályozás. Hajnali vágányzárban, semleges sínhőmérsékleten: hézagnélküli felépítmény kialakítása. Nappali és hajnali vágányzár szorosan csatlakozva váltja egymást.

1.622 Munkahőmérséklet semleges sínhőmérsékletnél alacsonyabb.

Az összes munkafázis kivitelezése azonos napi haladási ütemű. Kivételt képez a hézagnélküli felépítmény kialakítása, amelynél a haladási ütem a sínfeszítő készülék előírásaihoz alkalmazkodik.

1.6221 Napi haladás 504 vfm

1.6222 Napi haladás 1008 vfm

1.6223 Napi haladás 1152 vfm.

A típusjegyzék felhasználásánál alkalmazott elvek:

1/ A típusjegyzékbe felvett technológiáknak csak egy részéről és a következő megfontolások alapján készült alaptchnológia:

A/ Technológia munkafázisainak végrehajtása naponkénti vágányzárban.

- Hőmérséklet tekintetében semleges sínhőmérséklet feltételezésével. Ugyanis, ha a munkahőmérséklet magasabb a semlegesnél, az utófesztelenítési munkák miatt

nem szükséges, ha pedig a munkahőmérséklet alacsonyabb, a sínfeszítő készülék használati megkötöttségei és ebből adódó nagy számú variációs lehetőség miatt nem lehetséges alaptechnológiák kidolgozása.

- Rostálások tekintetében csak egyenes, továbbá 0,10 m vastag homokoskavicsot műanyagtextíliával együttesen bedolgozó beforgató művelet van kidolgozva. A 0,20 m vastag homokoskavics bedolgozás nem, mert az technológiai szempontból a 0,10 m-es bedolgozással megegyezik.
- A pálya jellege tekintetében az egyvágányú pályára készült technológiák két vágányúra is alkalmazhatók, ezért utóbbiakra külön alaptechnológiák nem készültek.
- Közbefektetési alaptechnológiák arra a lehetőségre hívják fel a figyelmet, hogy a homokoskavics javítórétnek közvetlen vendégsínes vágányfektetés utáni leanyagolása megtakarít egy vágánykiemelést. Gyakorlatilag az első egyenes és második beforgató műveletű ágyazatrostálás között vágányfektetés, közbefektetés történik. Alaptechnológiák kidolgozására nincs szükség.
- A pálya állapota tekintetében a rossz hagyományos, egy vagy kétvágányú pálya korszerűsítésére nem készült alaptechnológia, mert erre felhasználható bármelyik olyan megoldás, ahol az első munkafázis vendégsínes vágányfektetés. A rossz vágány mielőbbi kicserélése, ha vendégsínesre is, megnyugtató biztonságot ad a kivitelezőknek az esetleges balesetek kivédésére. A megoldás külön technológiai csoportban való szerepeltetése a forgalombiztonságnak kíván hangsúlyt adni.
- A hosszúsínes visszanyereményű pályakorszerűsítési megoldásoknak a típusjegyzékben való szerepeltetése módot ad a visszanyert sínanyagnak alárendeltebb pályák hézagnélküli való korszerűsítéséhez. A cél itt is a figyelem felkeltése, ezért részletes alaptechnológia nem készült, mivel arra több kidolgozott alaptechnológia variatív alkalmazása módot ad.
- A típusjegyzékben felsorolt megoldások legtöbbszörnél szerepel olyan lehetőség is, amelynél nappal, munkahőmérsékleten kerül elvégzésre, a hézagnélküli kivételével, az összes munkafázis. A hézagnélküli felépítmény kialakítása pedig hajnali vágányzárban semleges sínhőmérsékleten. A hajnali és nappali vágányzár szorosan csatlakozva váltja egymást. Alkalmazási igénye ott jelentkezik, ahol meleg időszakban kell a pályakorszerűsítést elvégezni úgy, hogy utólagos feszítenítésre ne legyen szükség, mert ez valamilyen ok, vagy okoknál fogva nem lehetséges. Alkalmazási lehetősége fővonalakon korlátozott, főleg a kora reggeli órákban közlekedő expressz vonatok miatt. Mivel a kidolgozott alaptechnológiák vagy azok variációi itt felhasználhatók, ezért ezekről alaptechnológiák kidolgozása nem szükséges.
- Megkülönböztetett figyelmet érdemelnek az egyszerűsített pályakorszerűsítések alaptechnológiai, mert ezek felhasználásával kerül viszonylag olcsón jobb és használhatóbb állapotba a MÁV kb. 1700 km-t kitevő "c" és "i" rendszerű vonalhálózata. Az egyszerűsített pályakorszerűsítés keretében valósul meg a lépcsős síngazdálkodás, a törzshálózat visszanyereményi sínjeinek újrahasznosítása kisebb üzemi igényű vonalakon. A jelenlegi gazdasági recesszió előbb-utóbb meg fog szünni, s az azt követő fellendülésnek ki kell elégítenie a népgazdaság arányos fejlődésének elvét. Ez a mi esetünkben azt jelenti, hogy országunk azon részein várható dinamikusabb fejlődés és ezzel járó nagyobb és korszerűbb szállítási igény, ahol az említett s mi-

nősségileg, valamint kapacitás szempontjából leggyengébb 1700 km vonal fekszik. Az egyszerűsített pályakorszerűsítések szorgalmazásának van egy további népgazdasági jellegű indítéka. A korszerűsített vonalak kapacitása mindaddig nem használható ki maradéktalanul, amíg kis tengelynyomású vonalak vannak, mert a tengelynyomáskülönbségekből adódó kapacitáskülönbségek csak gazdaságtalan üzemi megoldásokkal hidalhatók át.

A típusjegyzékben az egyszerűsített pályakorszerűsítések következő megoldásokkal vannak képviselve:

- 2.51. Munkafázisok: vágányfektetés Platovokkal, ágyazatrostálás, egyenes művelettel, vágányszabályozás. Napi haladás 504 vfm.
- 2.52. Munkafázisok: vágányfektetés Platovokkal, vágánybontás-fektetés között meglevő ágyazat elterítése, új ágyazat kialakítása és vágányszabályozás. Napi haladás 504 vfm.
- 2.53. Munkafázisok: vágányfektetés egy Platovval, vágánybontás-fektetés között meglevő ágyazat elterítése, új ágyazat kialakítása és vágányszabályozás. Napi haladás 360 vfm.

Az első ránézésre, kétségtelen szegényesnek tűnnek ezek a megoldások. Ha viszont jobban belegondolunk, el kell fogadni, hogy sokkal több lehetőség nem igen akad. Ha mégis igény merülne fel, a kidolgozott alaptermotechnológiák egyedileg, vagy variatív felhasználhatók.

B/ Technológia munkafázisainak végrehajtása tartós /éjjel-nappali/ vágányzárban. Akkor kerül alkalmazásra, amikor nagyobb mértékű vonalkorrekció, nagyobb volumenű alépítményjavítási munka, rendkívüli szervezést és kivitelezést igénylő feladat vár megoldásra.

Mivel sok és nem is tipizálható műszaki megoldásról lehet szó, ezért itt alaptermotechnológiák nem készültek.

Technológiai mód szempontjából nem sorozuk ide a kétvágányú pályán végzett olyan pályakorszerűsítést, amely a végrehajtás során bármelyik itt felsorolt alaptermotechnológiát alkalmazza azon könnyítéssel, hogy munkaidő befejeztével a vágányt nem kell a forgalomnak visszaadni.

C/ Technológia munkafázisainak osztott végrehajtása naponkénti vágányzárban. Alkalmazására ott kerül sor, ahol az összes munkafázis folyamatos kivitelezésére nincs lehetőség.

Az itt alkalmazásra kerülő bármelyik kivitelezési megoldás műszaki szempontból megegyezik, illetve megegyezhet a kidolgozott alaptermotechnológiák megfelelőjével, ezért ezekkel kapcsolatos alaptermotechnológiák készítésére nincs szükség.

Eltérés csak az időbeliségben van. További eltérés, ami a technológiai alapelvet nem érinti, a munkafázisoknak műveletcsoportokba való osztása.

Az érthetőség megkönnyítése érdekében a típusjegyzékből kiemeltünk, és az alábbiakban részleteztünk egy idevágó technológiai csoportot:

5.2. Egyvágányú hagyományos pályán.

Elválasztott munkafázisok:

Első műveletcsoportban: első ágyazatrostálás egyenes művelettel, második ágyazatrostálás 0,20 m vastag homokoskavicsot és műanyagtextíliát bedolgozva, beforogató művelettel, vágányszabályozás.

Második műveletcsoportban: vendégsínes vágányfektetés Platovokkal, vágányszabályozások, hézag nélküli felépítmény kialakítása.

Harmadik műveletcsoportban: hézag nélküli felépítmény fesztelenítése.

5.2. Semleges sínhőmérséklet van.

- 5.211 Napi haladás első műveletcsoportban legalább 600 vfm, második műveletcsoportban 504 vfm.
- 5.212 Napi haladás első műveletcsoportban legalább 600 vfm, második műveletcsoportban 1008 vfm.
- 5.213 Napi haladás első műveletcsoportban legalább 600 vfm, második műveletcsoportban 1152 vfm.

5.22 Semleges sínhőmérséklet nincs.

5.221 Munkahőmérséklet semleges sínhőmérsékletnél magasabb.

5.2211 Napi haladás első műveletcsoportban legalább 600 vfm, második műveletcsoportban 504 vfm, harmadik műveletcsoportban legalább 800 vfm.

5.2212 Napi haladás első műveletcsoportban legalább 600 vfm, második műveletcsoportban legalább 1008 vfm, harmadik műveletcsoportban 800 vfm.

5.2213 Napi haladás első műveletcsoportban legalább 600 vfm, második műveletcsoportban 1152 vfm, harmadik műveletcsoportban legalább 800 vfm.

5.222 Munkahőmérséklet semleges sínhőmérsékletnél alacsonyabb.

5.2221 Napi haladás első műveletcsoportban legalább 600 vfm, második műveletcsoportban 504 vfm, harmadik műveletcsoportban sínfeszítő készülék előírásai szerint.

5.2222 Napi haladás első műveletcsoportban legalább 600 vfm, második műveletcsoportban 1008 vfm, harmadik műveletcsoportban sínfeszítő készülék előírásai szerint.

5.2223 Napi haladás első műveletcsoportban legalább 600 vfm, második műveletcsoportban 1152 vfm, harmadik műveletcsoportban sínfeszítő készülék előírásai szerint.

Feltételezés szerint az első műveletcsoport kivitelezése történhet ősszel, a második műveletcsoport tavasszal, vagy fordítva.

A harmadik műveletcsoportba - értelemszerűen - akkor van szükség, ha a hézagnélküli felépítmény kialakítása nem semleges sínhőmérsékleti zónában történt.



Antal Tibor
mérnök tanácsos
hidépítési biztos
a MÁV Vezérigazgatóságon

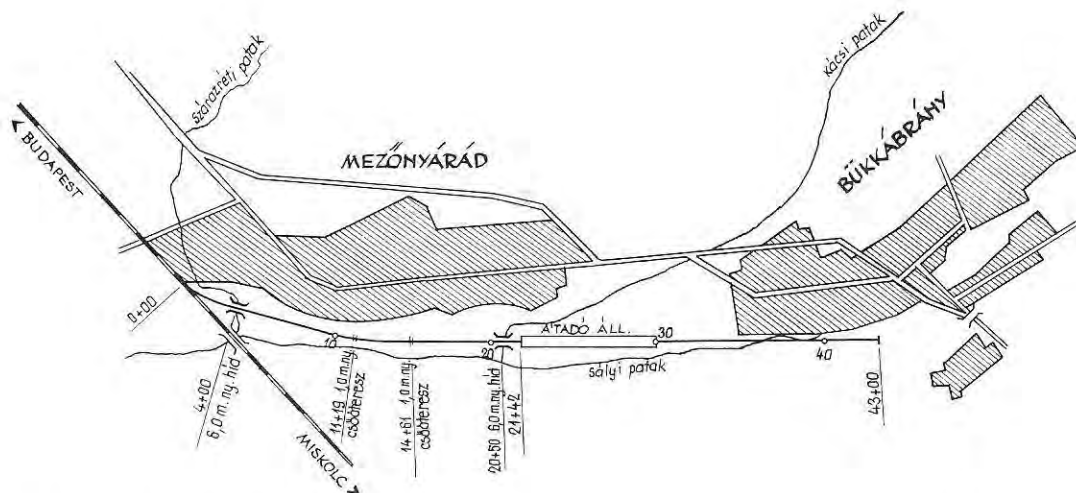
VASÚTI HIDAK LÉTESÍTÉSE

a **bükkábrányi külfejtéses
bányaüzem**

ÚJ IPARVÁGÁNYÁBAN

Kormányhatározat értelmében a Mátraaljai Szénbányák Bükkábrány térségében külfejtéses lignit bányauzem létesítését határozta el. A bányából kitermelésre kerülő lignit túlnyomórészt a Gagarin Hőerőműben és a Tiszapalkonyai Hőerőműben kerül felhasználásra. Az ország energiagondjainak enyhítése érdekében a bányauzem megnyitása és a lignit gazdaságos szállításának biztosítása a lehető legrövidebb idő alatt végrehajtandó feladattá vált. A bánya megnyitása után 1985-ben a lignit szállítása Mezőkeresz-

tes-/Mezőnyárád/ állomásig még közúton történt, de közben Mezőkeresztes-Bükkábrány között 2 km hosszú iparvágány és átadó állomás létesítésének előkészítési-tervezési, majd kivitelezési munkái is megindultak.



A kivitelezést igen rövid határidővel több alvállalkozó bevonásával a Miskolci Építési Főnökségnek kellett elvégeznie.

Az iparvágányban 4 db műtárgy - 2 ROCLA csőáteresz és 2 db vb.teknőhíd létesült /a Szárazréti és a Kácsi patak felett/ a Közlekedési Főfelügyelet Vasúti Felügyeletének építési engedélye alapján.

A két vasbeton híd engedélyezési és kiviteli terveit a Vezérigazgatóság Hídosztálya készítette. Tervezésükről és építésükről ezúton adunk tájékoztatást.

A hidak tervei a Vízügyi Igazgatóság által meghatározott hidrológiai adatok figyelembevételével készültek, előirányozva a vízfolyások új mederbe terelését és a régi medreknek a hidak megépülte utáni betöltését.

A hidak támaszköze 7,04 m, ágyazatátvezetési vasbeton tartóbetétes teknőhíd szerkezetűek. A gyorsabb kivitelezhetőség érdekében az egyébként szokásos köracélbetétes áthidaló szerkezet helyett, tartóbetétes teknőlemezrel készültek, mely a beépített I 400-as hengerelt acéltartók felhasználásával lehetőséget adott az acélszerkezet előzetes összeszerelésére és az alsó mintadeszkázat felfüggesztésére. Így meg lehetett takarítani az igen munka- és időigényes állványozási munkát, és ezek következtében rövidült az átépítési idő.

A Központi Bányászati Fejlesztési Intézet által készített talajmechanikai szakvélemény alapján az igen magas talajvízállás és gyenge altalaj miatt mindkét hídnál cölöpalapozás tervezésére került sor. Az eltérő talajviszonyok miatt az alapozás a 4+00 szelvényben hídfőnként 18 db 5,0 m mélységig levert, míg a 20+50 szelvényben 24 db 10,0 m mélységig levert 30x30 cm méretű előregyártott vasbeton cölöp felhasználásával készült. A cölöpfejeket 40 cm vtg vasbeton lemez fogja össze cölöprácsá, melyre a monolit szerkezetű beton hídfő falazat és szárnyfal támaszkodik.

Hidanként 13 db 8,0 fm hosszú 37 C minőségű I 400-as hengerelt tartók kerültek beépítésre, melyek a hídfőkbe betonozott OH sínekre támaszkodnak betonacél "X" vasalással történő lekötéssel.

A teljes szerkezeti magasság /54 cm vasbeton lemez + 50 cm zuzottkőágyazat/:1,09 m. A 20+50 m szelvényben épült hídon a közeli állomás miatt tolatási padkát is kellett biztosítani. A kavicságy a vágánytengelytől mért 3,20 m-es korlát távolságig /6,10 m szélességben/ pályaszintig feltöltve került átvezetésre.

A zuzottkő megtámasztására konzolos szegélygerendák épültek, melyek a szárnyfalakon



Szárazréti-patak feletti híd

teherviselőként csak a bebetonozott tartókat vették figyelembe, a betont ebből a szempontból a biztonság javára teljesen elhanyagolták. E feltételezések szerint a betonnak csak az volt a szerepe, hogy az egyes tartókat egymáshoz merevítse, azoknak a teherviselésben való közel egyenlő mértékű részvételét és korrózióvédelmét biztosítsa, valamint a tartók közötti tér kitöltésével a szükséges szigetelés elkészítését és elsősorban az ágyazat átvezetését lehetővé tegye.



Kácsi-patak feletti híd

A számított mértékadó húzó, nyomó és nyíró feszültségeknek, valamint a számított lehajlásnak a megengedett értékekkel való összevetései megfelelő eredményt adtak.

A szerkezet a tartók együttdolgozásának biztosítása céljából köracélbetéttel lett ellátva. A keresztirányú vasalás a tartók gerincének alsó harmadába fúrt lyukakon átvezetve készült.

A tartók egymáshoz rögzítését a tartógerincek közepébe fúrt lyukakon átvezetett menetes, csavarozott kapcsolatos rudazat biztosította.

A felszerkezet szigetelése az ismert 2 rétegű bitumenes alufólia szigetelés 4 cm

is továbbhaladnak. Ezért a két híd áthidaló szerkeze-
teinek keresztmetszeti el-
rendezése, valamint a
szárnyfalak kialakítása kü-
lönöző.

A statikai számítás a Va-
súti Hídszabályzatban megha-
tározott 5,0 m együtt dolgo-
zó szélesség figyelembevé-
telével készült, így a Sza-
bályzat szerinti "U" terhet
a 9 db I 400-as tartóbetét-
tel együttdolgozó vasbeton
teknőlemez viseli.

Korábban hasonló hidaknál

A lefolytatott külföldi
és hazai kísérletek szerint
azonban a beton a tehervi-
selésben is ténylegesen részt-
vesz, és a bebetonozott a-
cél tartókkal együtt dolgo-
zik. Az áthidaló szerkezet
statikai számítása az e-
gyüttdolgozás figyelembevé-
telével készült.

A tartóbetétes áthidalás
mint merev acélbetétes vas-
betonszerkezet a II. fe-
szültségi állapot feltéte-
lezésével - azaz az alsó
húzott betonzóna berepedé-
sének feltételezésével -
került számításra.



A Kácsi-patak feletti híd áthidaló szerkezetének alsó síkja

védőbetonnal.

Az ágyazatra jutó víz a felszerkezet hossz- és keresztirányú esésével a hídfő mögé került elvezetésre, ahonnan temizol és terfil rétegek beépítésével, folyókával és PVC csővel a hídfőn keresztül a patakmeder felé távozik.

Az I tartók alsó övének talpfelülete betonozáskor szabadon maradt, és ezt a felületet korrózióvédő festéssel látták el.

A vasúti hidak kivitelezési munkáit a MÁV Miskolci Építési Főnöksége végezte. Az igen szoros határidőre a hidak elkészültek.

A villamosított új vasútvonalat az 1986 évi vasutasnapon - július 13-án - adták át ünnepélyes keretek között.

A gyors és minőségi munkáról a megrendelő Szénbányák elismeréssel nyilatkoztak.



Fogas Péter
mérnök főintéző
műszaki ellenőr
a Szegedi Igazgatóságon

SZENTES ÁLLOMÁS felvételi épületének főjavítása

A MÁV Szegedi Igazgatóságánál TMK programon belül befejeződött Szentés állomás felvételi épületének főjavítása.

A vasutasokon kívül Szentés város lakói is joggal igényelték már a 70-es évek közepén a - tiszta stílusjegyeket ugyan nem viselő - de tömegével és terület lezárásával a városképet jelentősen meghatározó épület külső és belső felújítását.

A Szegedi Tervező Szövetkezet által 1978. évben elkészített és a MÁV Vezérigazgatósága által jóváhagyott kiviteli tervek alapján a rekonstrukciós munkákat a Csongrád megyei Tanácsi Építőipari Vállalat 1980. évi kezdéssel és 1985. év végi befejezéssel vállalta.

Az építésztervező Somoskövi Mihály a régi alaprajzi elrendezést úgy változtatta meg, hogy a földszinti utasfogadó csarnokot a vágányok felé megnövelte. Az így kialakult hosszanti tér az érkező és induló utasokat rövid idő alatt át tudja vezetni a felvételi épületen. A várakozó utasok számára tágas dohányzó és nemdohányzó váróterem épült. Az új poggyászmegőrző, információ-, ajándék-, valamint ujságárusító pavilon is az utasok kényelmét és kulturált utazását szolgálja. A felvételi épület jövőre loo

éves északi szárnyát az üzemi helyiségek foglalják el. Az emeleti részben középfolyosóról lehet megközelíteni az üzemfőnökségi irodákat, a földszinten pedig a vasútüzemet közvetlenül irányítók szolgálati helyiségei érhetők el a peron és a város felől.

A vasúti dolgozók szociális körülményeinek javítására a földszinten – közvetlenül a szolgálati helyiségek mellett – női és férfi öltöző-zuhanyzó készült.

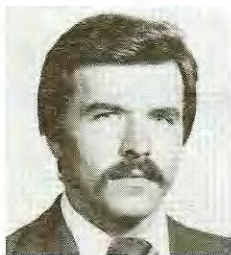


Szentos állomás felvételi épületének
vasúti pálya felőli homlokzata

a város felől érkezve. A vágányok felőli homlokzat a régi, súlyosan sérült peronoszlopok és tető kicserélésével veszített eredetiségéből, de az elkészült modern vonalú perontető az épület megjelenését döntően mégsem befolyásolja.

A gépészeti munkákra költött 3,6 mFt eredménye a korszerű, tetőtérben elhelyezett gázkazánról üzemelő központi fűtés.

A 3,6 mFt beruházási és a 25,0 mFt értékű felújítási munka eredményeként olyan épületet kaptak a szentesi vasutasok és utazók, mely nemcsak büszkeséget, hanem lelkiismeretes megóvást is megérdemel az elkövetkező évtizedekben.



Katona János
mérnök főintéző
építési biztos
a MÁV Vezérigazgatóságon

A MISKOLC-FÜZESABONY közti VÁGÁNYKORSZERŰSÍTÉS

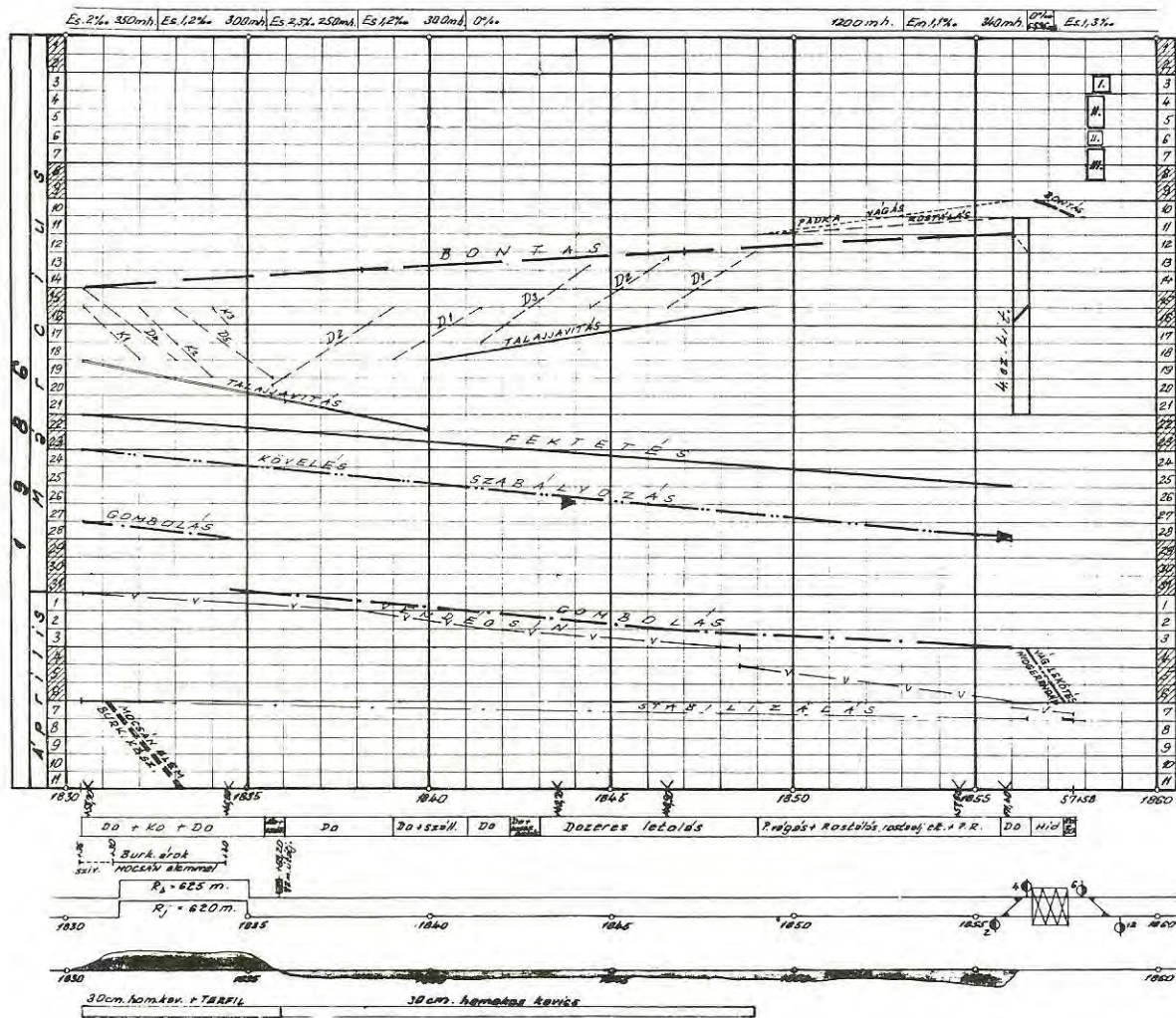
A MÁV Miskolci Igazgatóság Hatvan-Miskolc-Mezőzombor fővonali szakaszából már csak a Miskolc-Felsőlősolca jobb és bal vágány átépítése hiányzott, hogy az említett vonalszakaszon egységes 54 kg-os felépítmény legyen.

A MÁV Miskolci Építési Főnökség a munka kivitelezését 1985. évre is programozta, de pénz hiányában erre akkor nem került sor. Az átépítés 1986. év első munkája volt az Építési Főnökségnek. A terveket a MÁV Miskolci Igazgatóság megrendelésére az Építési Főnökség készítette. Az előkészítés szempontjából a vonalkábel kiváltása jelentette a legnagyobb problémát, melynek nyomvonala beleesett a földmunkás technológiá-

val építendő vágány alépítményébe. Az előkészítő munkák végzését nehezítette az időjárás is, mert akkor volt a leghidegebb és a legtöbb csapadék is akkor esett.

A vágányzárat a munkálatok idejére az éves koordinált vonalakra jóváhagyott program szerint kapta meg a Főnökség.

A MÁV Miskolci Igazgatóság a jóváhagyott vágányzári terv előírásának megfelelően részletes forgalmi technológiát dolgozott ki - a forgalmat lebonyolító vágányra - a menetrendszerű vonatok, anyagvonatok és munkavonatok közlekedtetésére. Az Építési Főnökség a jobb és bal vágány átépítésére részletes munkaprogramot dolgozott ki (1-es és 2-es ábra).



1.sz. ábra Bal vágány

Az 1830+36 - 1857+58 szelvények közötti bal vágány építésével kezdte a munkálatait az Építési Főnökség. A vágány lezárásának feltétele az volt, hogy a jobb vágányról Felsőzsolca állomás minden vágányára be lehessen a vonatokkal járni. Ezért egy ideiglenes vágánykapcsolatot építettek be, amely a forgalom ilyen jellegű meneteit lehetővé tette (3.sz. ábra).

Az ideiglenes kapcsolat beépítésével párhuzamosan a relsővezetéki és biztosítóberendezési átalakítás is megtörtént.

A bal vágányban az ideiglenes kapcsolat előtti 3 nyílású acélszerkezetű Sajó hídon

a Hídépítési Főnökség a laza szegecseket cserélte. A hídon levő pályasínek és tere-
lősínek bontásával párhuzamosan a rostálós szakaszon 1849+00-1956+00 szelvény kö-
zött elvégezték a padkavágást. Ezen szakaszon a védőréteget már régebben beépítették
és a vastagsága is megfelelő volt. A vágányszakasz lerostálása után a vágányt Platov
daruval felbontották. A bontás előtt a vágányt 24 m-es mezőkre szétvágták. A felbon-
tott mezőt a Debreceni Építési Főnökség építette be a Füzesabony-Debrecen vonalon.
Bontás után 1830+36 - 1849+00 szelvény között a szennyezett ágyazati anyag kitúrása
következett. A munkaprogramon is látható, hogy egy szakaszon bevágásban, a másik sza-
kaszon pedig töltésen kellett a kitúrást végezni. A bevágásban problémát okozott,
hogy a bevágásszelvényt bővíteni is kellett. Itt az ágyazati anyagot dózerrel össze-
tolták, és kotrógéppel az északi kihúzóvágányon átrakva elterítették. A töltésről a
vágány mellett levő régi anyagnyerő gödörbe az ágyazati anyagot letúrták. Kisebb
mennyiségű anyagot közúti szállítással kellett elszállítani. A kitúrás után az alé-
pítménykorona végleges kialakítása következett. Az alépítménykorona tömörítése után
az előírásoknak megfelelően megtörtént a terfilterítés. A forgalmi vágányról bille-
nős FAL kocsikból az előkészített munkaterületre a védőréteg leürítése következett.
A védőréteg felső síkját vízszintesre kialakítva, vibrótemperrel tömörítették. A víz-
szintes kialakításra azért volt szükség, hogy a Platov-os fektetésnél a mezőket ne
kelljen fölöslegesen tengelybe tologatni a gép ferde helyzetéből adódó "mező félre
rakás" miatt. A védőréteg és a rostált szakasz között megfelelő kifutást kellett kia-
lakítani a fektetés szempontjából.

Az Építési Főnökség a 6. Főosztálytól a védőrétegre való fektetéshez az engedélyt
időben megkérte és meg is kapta. A vágányfektetés görgős Platov-val történt Miskolc
felől kezdve. A vágánymező szállító szerelvényeket így Miskolcig a forgalmi vágá-
nyon kellett közlekedtetni. Felsőzsolca felől a hídon lévő munkálatok miatt nem le-
hetett fektetni. A Sajó híd miskolci végén a fektetéssel párhuzamosan a 4.sz. kitérő
lekötése is megtörtént. A lefektetett vágányba a zúzottkővet dozátoros szerelvényből
ürítették. A vágány kisemelővel történő kiemelése után ismét leürítés következett. A
vágány végleges kiszabályozása géplánccal történt. A szabályozás után a hosszúsín
lehúzása következett. A vágány mérési eredményei alapján az Igazgatóság engedélyt a-
dott a vendégsínek legombolására és a 120 m sínek beépítésére. A hosszúsínek hegesz-
tését a MERL hegesztőgép végezte. A csavarok meghúzása SV-1000 csavarozógéppel tör-
tént. Utolsó fázisként a vendégsínek összeszedésével párhuzamosan a Sajó hídon az új
hídgerendákra megtörtént az 54 kg vágány lekötése és 3 pár Csilléry dilatációs ké-
szülék beépítése, valamint a 4.sz. kitérő kiszabályozása. A vágány elkészülte után
az ideiglenes vágánykapcsolat elbontása és az eredeti állapot visszaállítása követ-
kezett. Az 1830+36 - 1855+35 szelvény között jobb vágány építése következett ezután.
A jobb vágányban a bevágás 1830+36 - 1835+83 szelvények között földmunkás építési
technológiával készült. A kikerülő szennyezett ágyazatot a déli kihúzó vágányon kel-
lett kotróval átrakni. A vágány többi részét 1985. évben a pályafenntartási főnökség
kirostálta. A kirostált részen a védőréteget szintén korábban beépítették. A rostá-
láshoz a rostaalj több helyen a padkán maradt, s ezt dózerrel el kellett tolni. A vá-
gány építése ugyanúgy került kivitelezésre, mint a bal vágány. A bevágásban a jobb és
bal vágány mellett egy-egy rövid szivárgóval és asszimetrikus "Mócsán" elemekkel ol-
dották meg a vízelvezetést. A vágányok építésével párhuzamosan az úrszelvényben lévő
vonali, felsővezeteki oszlopok elhúzása, valamint a biztosítóberendezés működéséhez
szükséges szigetelt sínek beépítése is megtörtént. A két állomásközből az 1835-36
szelvényben fénysorompóval ellátott vezetősínes útátjáró helyett 2 db 6 elemes Bodan
útátjárót építettek. Az 5,2 vkm és 1 csoport kitérő átépítését 46 nap éjjel-nappalos
vágányzárral oldották meg. A munkákat a programnak megfelelően végezték el.

- . -



Ambrus Zoltán
mérnök főtanácsos
Üzemgazdasági Osztályvezető
a MÁV Vezérigazgatóságon

a JUBILEUMI "MUNKAVEVERSENYRŐL"

"Vasutasok szakmai vetélkedőjének döntőjét rendezték meg tegnap a MÁV Landler Jenő Járműjavító Üzem művelődési központjában. A területi versenyek már lezajlottak, ezeken 440 brigád vett részt. A mostani döntőben szereplő kérdések elsősorban a 140 éves vasút munkásmozgalmi eseményeivel, napjaink hazai és nemzetközi politikájával voltak kapcsolatosak. Az első helyezést a budapesti Építési Főnökség brigádja érte el." írja a Népszabadság 1986. évi július 8-i "Hírek" rovatában.

Meg kell mondani, hogy a vetélkedőn nem elsősorban politikai kérdések szerepeltek, hisz szakmai vetélkedő volt, másrészt nemcsak brigádok vetélkedtek (melyek száma 440 volt), hanem gazdasági egységek is.

A Heves megyei Népújság "Országos vasutas-vetélkedő Gyöngyösön" címmel közölt cikket 1986. június 20-i számában a MÁV építési főnökségek és ipari üzemek szakszolgálati vetélkedőjéről, olyan hibás szöveggel, hogy "Gyöngyösön az ország tizenhárom építési és pályafenntartási főnöksége és üzeme" folytatott vetélkedőt. Ha így lett volna, akkor 52 főnökség vetélkedett volna Gyöngyösön.



1. kép A MÁV építési szakszolgálati vetélkedőjének helyt adó Gyöngyösi Kultúrház



2. kép A Gyöngyösi Kultúrház nagyterme a vetélkedő alatt

Ilyen bonyolult lenne a MÁV szervezeti felépítése, vagy egységeinek elnevezése megjegyezhetetlen, vagy talán a tájékoztatás volt rossz.

E híradások indítottak arra, hogy a folyó évben lezajlott jubileumi munkaversenyünkről rövid ismertetést írjak.

Az 1.sz. táblázat mutatja, hogy mi történt július 7-én az országos döntőben.

Az első helyezést elért Budapesti Építési Főnökség a szakmai kérdésekben és a szakmai és politikai kérdéseket tartalmazó villámkérdésekben az elérhető maximális pont-



3. kép A Gyöngyösi vetélkedő zsűrije

tására, melyre a vasútigazgatóságoként megrendezett területi vetélkedők első helyezettjei kerültek be. Az összesen 49 pályafenntartási, valamint épület- és hídfenntartási főnökség közül 2 a budapesti, 1-1 pedig a többi Igazgatóságtól és a Záhonyi Üzemigazgatóságtól, összesen 8 főnökség jutott be.

A vasútiüzemi vetélkedő országos döntőjében elért pontszámok
(Budapest, 1986. július 7-én MÁV Landler Jenő Járműjavító Üzem Művelődési Házában)

Sor- rend	A versenyző gazda- sági egység neve	Elérhető pontsz.		Szakmai kérdések (50)	Politikai kérdések (50)	Villámkér- dések, szak- mai és po- litikai (5)	Szakdolgozat		Összpontszám (200)
		max.					alappontok (45)	védés (50)	
1./	Budapesti Ép.Főnökség		50	48	5	45	42	190	
2./	Szombathelyi KÜF		50	44	3	42	42	181	
3./	Északi Járműjavító Üzem		50	34	4	43	46	177	
4./	Bp.Nyugati Szertár		46	47	4	34	41	172	
5./	Debreceni Pft.Főnökség		50	43	5	36	36	170	
6./	Nyiregyházi VVF		50	30	4	28	38	150	
7./	Szolnoki BBF		50	24	3	32	40	149	

1.sz. táblázat

A pályafenntartási, valamint épület- és hídfenntartási főnökségek szakszolgálati vetélkedőjét a Jászkiséri Művelődési Házában rendeztük meg 1986. június 3-án. Eredményét a 2.számú táblázat mutatja.

Ennek alapján a Debreceni Pályafenntartási Főnökség a "MÁV Kiváló Főnöksége", a Sátoraljaújhelyi Pályafenntartási Főnökség és a Záhonyi Pályafenntartási Főnökség pedig a "MÁV Élenjáró Főnöksége" címet kapta meg, az ezzel járó jutalmakkal együtt.

Az építési főnökségek és ipari üzemek szakszolgálati vetélkedőjét 1986. június 18-án rendeztük meg Gyöngyösön a Városi Kultúrotthonban.

Az eredményt a 3.számú táblázat mutatja.

Ezek alapján a Budapesti Építési Főnökség elnyerte a "MÁV Kiváló Főnöksége", a Jászkiséri Építőgépjavító Üzem és a Celldömölki Építési Főnökség pedig a "MÁV Élenjáró Főnöksége" címet. A Debreceni Építési Főnökség az V. helyezéért járó jutalmat vehette át.

A Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem már a május 1-jei ünnepek alkalmával miniszteri szintű



4.sz. kép A MÁV pályafenntartási szakszolgálat vetélkedőjének helyt adó Jászkiséri Kultúrház



5.sz. kép A Jászkiséri vetélkedő zsürije

rint alultervezésre ösztönöz. Más a helyzet azoknál, akiknél kapacitás kitöltetlenség okoz gondot.

Ezeknél a véleményeknél figyelembe kell venni, hogy működik egy érdekeltségi rendszer is, amelyben az eredmény dominál. A vasútnak és ezen belül a szakszolgálatnak is érdeke, hogy főnökségei teljesítsék a kitűzött feladataikat, s jutalmazni kell a feladatok megoldásában való részvételt is. A nyereségérdekeltségben nem játszik szerepet például:

- az átlagon felüli minőség,
- a túlórák csökkentése,
- a munkavédelem javítása,
- az újítások ösztönzése,

Oklevél elismerésben részesült. Emellett a szakszolgálati vetélkedő második helyezésétért járó jutalmakat vehette át.

Két év telt el azóta, hogy a szolgálati helyeket jubileumi munkaverseny keretében értékeljük. A két alkalommal történt értékelés tapasztalatait hasznosítani szeretnénk a munkaverseny továbbfejlesztésében.

Legtöbbször elhangzott kifogás a vetélkedők, illetve a végső rangsor kialakításának a Vasutasnapon történő lebonyolításával kapcsolatos: mégpedig az, hogy későn van a Vasutasnapi vetélkedő, akkor már feledésbe merülnek az előző évi eredmények, másrészt az évenkénti megrendezést túl sürűnek tartják, elég lenne öt-évenként. A két vélemény el-
lentmondást is tartalmaz, egyrészt már a Vasutasnap is késő, másrészt öt év az nem késő. Egyébként a véleményekre általában jellemző, hogy szélsőséges álláspontokat tartalmaznak.

Sokan természetesen az értékelést bírálják, főleg, aki veszít. Aki jó helyezést ér el, az kevésbé bírálja a jelenlegi intézkedést. Mások helyzetükből adódóan bírálják a rájuk kedvezőtlennek tartott szempontokat. A tervteljesítés jutalmazása egyesek sze-

- a munkamozgalom fejlesztése, stb.

Pályafenntartási, Épület- és Hídfenntartási Főnökségek szakszolgálati vetélkedőjének eredménye
Jászkisér, 1986. június 3. Kultúrház

sor- rend	Szolgálati hely	Termelési ered- mények és ált. célkitűzések összesen	Szakmai kérdések		Politikai kérdések		Szakdolgozat			2-7. Össz.
			Teszt	Szóbeli	Írásbeli	Szóbeli	Írásos	Szóbeli		
			Elérhető pontsz.max.		(400)	(20)	(30)	(10)	(10)	
		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
1./	Debreceni Pft.Főnökség	368	18	28	8	9	15	15	93	461
2./	Sátorajáújhelyi Pft.Főn.	368	11	30	9	9	6	12	77	445
3./	Záhonyi Pft.Főnökség	352	13	25	9	3	15	15	80	432
4./	Bp.Balparti Ép.fennt.F.	344	19	26	6	4	15	13	83	427
5./	Tapolcai Pft.Főnökség	348	16	23	8	6	11	11	75	423
6./	Dunaújvárosi Pft.Főn.	353	11	24	10	3	9	6	63	416
7./	Hódmezővásárhelyi Pft.F.	335	12	26	4	6	10	14	72	407
8./	Bp.Ferencvárosi Pft.F.	325	11	21	8	7	6	12	65	390

2.sz. táblázat

Az építési főnökségek és ipari üzemek szakszolgálati vetélkedőjének eredménye
Gyöngyös, 1986. június 18. Művelődési Ház

sor- rend	Szolgálati hely	Term.eredm. és ált. cél- kitűzések összesen	Szakmai kérdések		Politikai kérdések		Szakdolgozat		2-7. Össz.		
			Teszt	Szóbeli	Írásbeli	Szóbeli	Írásos	Szóbeli			
			Elérhető pontsz. max.		(400)	(20)	(30)	(10)		(10)	(15)
			1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
1./	Budapesti Ép.Főn.	376		17	27	8	10	15	15	90	466
2./	Kitérőgyártó Üzem	375		20	28	8	5	15	15	91	466
3./	Építőgépjavító Üzem	355		20	29	10	10	15	15	99	454
4./	Celldömölki Ép.Főn.	367		16	24	7	5	12	13	77	444
5./	Debreceni Ép.Főn.	349		13	27	7	6	10	13	76	425
6./	Gépjavító Üzem	325		20	29	9	8	15	15	96	421
7./	Hídépítési Főnökség	333		15	28	5	6	15	15	84	417
8./	Szak- és Szerelőip.f.	321		19	28	9	9	12	14	91	412
9./	Dombóvári Ép.Főn.	325		10	26	5	6	12	13	72	397
10./	Szentesi Ép.Főn.	323		11	24	7	7	10	12	71	394
11./	Építési Géptelep F.	289		16	24	6	7	12	15	81	370
12./	Miskolci Ép.Főn.	259		16	30	6	7	15	15	89	348
13./	Magasépítési Főn.	231		19	24	7	2	15	13	80	311

3.sz. táblázat

Mindezek azonban olyan fontos szempontok, amelyeket a főnökségek megítélésében figyelembe kell venni.

Meg kell azt is mondani, hogy Értékelési Szabályzat csak reális túlteljesítést jutalmaz, maximálisan 5 %-ig és csak 95 %-os teljesítés alatt büntet, a tervteljesítésért járó alappontszám 0-20 %-a közötti értékében.

Egyesek szerint a szabályzat túl bonyolult, az átlagos dolgozó nem érti, illetve nem érzékeli abban saját munkájának hatását. Mások viszont tudományos alapokra kívánnák helyezni, s felső matematikai módszerek alkalmazását tartják szükségesnek.

Örök vitatéma, hogy milyen mértékben kell figyelembe venni az értékelésnél a termelési eredményeket és milyen mértékben a vetélkedőn szereplést és egyéb szempontokat.

A szakszolgálati vetélkedők értékelésében az egyes témakörök részesedése.

Témakörök	1984.		1985.	
	Pontok	% arány	Pontok	% arány
1./ Termelési feladatok	350	54 %	350	70 %
2./ Munkavédelem	50		25	
3./ Munkamozgalom	50		25	
Kitűzések pontjai össz.	100	15 %	50	10 %
4./ Munkahelyi vetélkedőről hozott pontok	50	8 %		
5./ Szakmai ismeretek	60		50	
6./ Politikai ismeretek	40		20	
7./ Szakdolgozat	50		30	
Vetélkedő pontjai össz.	150	23 %	100	20 %
	650	100 %	500	100 %

4.sz. táblázat

A 4.sz. táblázat mutatja, hogyan változott a két év alatt az egyes témák súlyaránya. 1984-ben a termelési feladatok teljesítése csak 54 %-os súlyarányt képviselt a pontokban, 1985. évben ez már 70 %-ot jelentett.

A vetélkedő, amely a szakmai és politikai ismeretek tudásszintjét, az ismeretek hasznosításának mértékét méri, 1984-ben 23 %-kal részesedett, 1985. évben 20 %-kal.

Az építési főnökségek és ipari üzemek vetélkedőjének zsűrije viszont úgy érezte, hogy a vetélkedőn való kiemelkedő szereplésért külön jutalmazni szükséges. Így kapott a Jászkiséri Építőgépjavító Üzem 10 eFt, a Gépjavító Üzem pedig 8 eFt külön jutalmat. Ez a döntés a többség egyetértésével találkozott.

A vita még tart.

Ezért továbbra is várjuk a javaslatokat, a szélsőségektől mentes, a saját szolgálati hely érdekén felülemelkedő, mindenkit egységesen értékelő szabályzatra vonatkozóan.

Összefoglalásképpen megállapítható, hogy az ideális munkaverseny értékelést még nem értük el, de közelebb kerültünk hozzá.

- . -

Még ez évben megkezdődnek és várhatóan 1987. évben befejeződnek a celldömölki kocsimosó korszerűsítési munkái. A tervezett "száraz" tisztítási módszer alkalmazásával a mosótelep a magyar vasút legkorszerűbb ilyen rendeltetésű létesítményévé válik. A kivitelezés költségei meghaladják a 20 millió Ft-ot.



6.sz. kép A Jászkiséri Kulturális Ház belseje a vetélkedő alatt

A főváros egyik nagy forgalmat lebonyolító állomása, Rákos új csatornahálózatot kapott, és rövidesen megindul az ipari szennyvíztisztító berendezés építése. Ennek elkészülte után újabb állomással nő a "környezetbarát" szolgálati helyek száma.



Kósa Imre
mérnök főtanácsos
munkavédelmi szakmérnök
a MÁV Vezérigazgatóságon

Az 1986. I. félévi munkavédelmi helyzet

Az építési- és pályafenntartási szakszolgálat területén 1986. év első félévében az alábbi helyeken tartottunk munkavédelmi és biztonságtechnikai ellenőrzést:

- a Főosztály közvetlen felügyelete alá tartozó MÁV Hídépítési Főnökségnél, a MÁV Gépjavító Üzem Szegedi Üzemegységénél, MÁV Miskolci Építési Főnökségnél, MÁV Építőgépjavító Üzemben és a MÁV Építési Géptelep Főnökségnél,
- továbbá a Terézvárosi, Dombóvári, Székesfehérvári, Győri Pályafenntartási és a Jobbparti Épületfenntartó Főnökségnél.

Az ellenőrzés alkalmával megállapított főbb hiányosságok a következők:

1./ A munkahelyeken tapasztalt munkavédelmi-biztonságtechnikai hiányosságok:

a/ Nyíltvonalai munkahelyeken

- Székesfehérvár-Szabadbattyán állomások között az üzemlő gépeken (géplánc) nem voltak elhelyezve az üzemközbeni 10 méteres megközelítést tiltó táblák. (Géptelep Főnökség)
A gépkezelők nem az előírt és a MÁV által biztosított lábbeliben végezték a munkát.
- Az egyes gépeken az előírt védősisak, és az ágyazatrendezőn a porálarca nem volt meg.
- A hegesztőgépre előírt védőfelszerelésekből a bőrkötény és a lábszárvédő hiányzott.

b/ Műhelyekben, üzemekben

- Gépeknél, berendezéseknél még mindig hiányoznak a kezelési-karbantartási utasítások. (MvSz.VI.fej.2.4.pont)
- A vizsgáló aknában, a gépek alatt végzett munkákhoz nem használják az OR.05-2 Óvórendszabály 2.131. pontjában előírt védősisakot.
- Gépek, berendezések új üzemcsarnokba történő áthelyezését követően elmarad az MvSz VII.fej. 1.1.6.5. b./ pontban előírt üzembehelyezési eljárás.
- Állványos köszörűgépeknél a tárgytartó asztal távolsága meghaladta a megengedett 3 mm-t, ugyanott elszívás hiánya esetén nem alkalmaznak porzsákat.
- Az esztergagépek tokmányburkolatának belső színezése, illetve annak felújítása sárga vagy vörös színűre nem történik meg. (MSZ KGST 538-77 szabvány 1.6. pont)
- A biztonságtechnikai felülvizsgálatot, mint például: villamos berendezések, hegesztőtömlők, létrák-állványok-bakok-kötelek, kézikocsik, biztonsági övek, üzemi csővezetékek, stb. még több helyen nem, vagy csak vontatottan végzik. (MvSz VII.fej. 6.2. pont.)

- Vasúti kocsik és munkagépek F.2.sz. Utasítás 419. pontjában előírt megfutamodás elleni védelme alátétlákat alkalmazásával nem, vagy hiányosan történik meg.
- A műszeres felmérések alapján több területen is fennálló egészségi ártalmak többszörösen meghaladják a még megengedhető értékeket, és ezzel a dolgozók egészségét közvetlen veszélyeztetik. Elsősorban a zaj, vibráció, por és a különféle mérgező anyagok károsító hatása jelentős. A faipari műhelyekben zaj- és porártalom, nagygépeken zaj, munkaüléseiken a vibrációs ártalom jelentkezik.

2./ A munkavédelmi tevékenység hiányosságai:

- A Munkavédelmi Szabályzat (MvSz) helyi függelékeinek folyamatos karbantartása, szükséges módosítása elmarad. A Géptelep Főnökség székesfehérvári ki- rendeltségénél nem volt helyi függelék.
- Az MvSz VII.fej. 6.1.1.4 pontban előírt éves szemletervet nem, vagy csak késve állítják össze.
- A munkavédelmi oktatások nem elégítik ki a megkívánt követelményeket, sem tartalmi, sem alaki formában. Elmaradt a pótoztatás, az adminisztratív dolgozók oktatása. Az újfelvevő és ismétlődő oktatásokat egy naplóban vezetik. (MvSz IV.fej. 1.9. pont.)
Új állomáshelyre történő telepítés után nem tartják meg a gépkezelők rövid oktatását (FKG. Tech. Utasítás és Szigorító Utasítás). Hatálytalanított, avult óvrendszabályokból (ÁBEÓ, ÉBEÓ) oktatnak.
- Az elsősegélynyújtók képzésére és továbbképzésére még több gondot kell fordítani.
- Az alkoholos ellenőrzések nem szolgálják kellően a megelőzést. Az egyik szolgálati főnökségnél a fegyelmi eljárásoknak több mint 75 %-a ittasság miatti felelősségrevonásból adódik.
- A munkavédelmi-őri mozgalom szervezése, irányítása, tevékenysége nem megfelelő. E hasznos társadalmi segítséget több odafigyeléssel élővé kell tenni, melyhez kérni kell az SZB támogatását.

3./ Kedvező megállapításokat tettünk:

- Az Építőgépjavító Üzem 4. és 22-24. FKG munkahelyein. A vizsgált gépláncoknál a gépek biztonságtechnikai berendezéseit, előírt felszereléseket, és a gépkezelők egyéni védőfelszereléseit, munkaruházatát rendben találtuk.
- A Hídépítési Főnökség új hidász csarnokában kötelezően előírták a védősisakok általános használatát. Ez a felügyeletet ellátó és ellenőrzést végző személyekre is vonatkozik. Ugyanitt valamennyi dolgozó darukötözői vizsgával rendelkezik.
- A Miskolci Építési Főnökség átfogó, részletes és jó munkavédelmi Intézkedési Terv-et készített és adott ki 1986. évre. A felelősök és határidők előírásával, annak maradéktalan végrehajtása biztosítottnak látszik.
- Győri Pályafenntartási Főnökség VI. főpályamesteri szakaszán (Hegyeshalom) eredményes a balesetmegelőző tevékenység. Utóljára 1983. évben történt egy üzemi baleset 7 munkanap kieséssel (a szakasz átlagos létszáma 55 fő).

4./ 1986. március 24-25-én került megrendezésre Budapesten a XXI. Országos Munkavédelmi Film- és Videobemutató.

Erre országosan beneveztek 35 filmet és 22 videofilmet. A MÁV 8 filmet nevezett be, 7 munkavédelmi és 1 környezetvédelmi témában.

A bemutatott 8 vasúti filmből hármat díjaztak. Ezek:

Munkavédelmi dokumentumfilm kategóriában

1. Józanul az alkoholoról
2. A megszokás áldozatai

Mindkettő harmadik díjat nyert, első díjat nem adtak ki.

A SZOT különdíját nyerte el:

" Közös ügyünk a munkavédelem " c. film.

A munkavédelmi oktatás hatékonyságának javítása és színvonalának emelésére szolgálati helyeink egyre elterjedtebben alkalmazzák a munkavédelmi filmeket és diafilmeket. A videofilmes oktatás is kezd terjedni a MÁV-nál. A Kitérőgyártó, Gépjavító és Építőgépjavító Üzemekben az oktatásoknál azokat már rendszeresen felhasználják.

Munkavédelmi oktatófilmet forgattunk áprilisban a Szentesi Építési Főnökség Városföldi szerelőtelepén. A film címe: "A szerelőtelepek biztonságtechnikája." A film a második félévben kerül terítésre.

Az előkészítés és a forgatás során jelentős segítséget kaptunk a főnökségtől, különösen annak helyi építésvezetőjétől, Tóth Tibor elvtárstól.

5./ Ismét sor került az Építési és Pályafenntartási Főosztály közvetlen felügyelete alá tartozó üzemek és főnökségek munkavédelmi vezetőinek egynapos értekezletére 1986. április 9-én a MÁV Vezérigazgatóságon. Az értekezleten aktuális munkavédelmi kérdéseket tárgyaltunk meg.

Harmadszor rendeztük meg 1986. május 28-29-én az Építési Főnökségek munkavédelmi vezetőinek tapasztalatcserés értekezletét, ezalkalommal a Debreceni Építési Főnökségnél. Az Apafai Gépállomáson a program szerint közös munkavédelmi szemlét is tartottunk.

6./ Az Építési- és Pályafenntartási Főosztály közvetlen felügyelete alá tartozó Üzemeknél és Főnökségeknél 1985. évben általában kedvező volt az üzemi balesetek számszerű alakulása.

Az átlagostól eltérően magas volt az üzemi balesetek és a kiesett munkanapok száma a MÁV Építési Géptelep Főnökségnél és a MÁV Gépjavító Üzemben. Ezért a két szolgálati főnökség vezetőinek beszámoltatására került sor 1986. február 13-án Építési- és Pályafenntartási Főosztály vezetőjének helyettesénél.

7./ Az üzemi baleseti helyzet alakulása:

1986. év első félévében - a halálos és csonkulásos üzemi balesetek kivételével - csökkent az üzemi balesetek és a kiesett munkanapok száma a bázis időszakhoz viszonyítva.

Táblázatosan:

	1985. I. f. év	1986. I.f.év	Eltérés
Balesetek száma	245	235	- 10
Ebből: halálos	1	3	+ 2
csonkulásos	2	6	+ 4
Kiesett munkanapok száma:	9023	8812	-211

Fenntartási szolgálat:

	1985.I.f.év	1986.I.f.év	Eltérés
Balesetek száma:	110	115	+ 5
Ebből: halálos	-	2	+ 2
csonkulásos	-	5	+ 5
Kiesett munkanapok száma:	4969	4500	-469

Emelkedett az üzemi balesetek száma a Bp. Igazgatóság területén (24-ről - 40-re).
A Miskolci és a Szegedi Igazgatóságok területén egy-egy halálos baleset is történt.
A Debreceni Igazgatóság területén csökkent a balesetek és a kiesett munkanapok száma.

Építési szolgálat és üzemek:

	1985.I.f.év	1986.I.f.év	Eltérés
Balesetek száma:	135	120	- 15
Ebből: halálos	1	1	-
csonkulásos	2	1	- 1
Kiesett munkanapok száma:	4054	4312	+258

Emelkedett az üzemi balesetek és a kiesett munkanapok száma a Kitérőgyártó Üzemben és a Celldömölki Építési Főnökségnél. A többi üzemnél és főnökségnél kedvezően alakult az üzemi balesetek száma. Nem történt baleset a KFF-nél.

A súlyos balesetek ismertetése

a/ Halálos üzemi baleset volt:

- a Kiskunhalasi Pft. Főnökségnél,
- a Miskolci Pft. Főnökségnél,
- a MÁV Hídépítési Főnökségnél.

b/ Csonkulásos üzemi baleset volt:

- a Celldömölki Építési Főnökségnél,
- a Tapolcai Pályafenntartási Főnökségnél,
- a Békéscsabai Pályafenntartási Főnökségnél,
- a Kaposvári ÉHF-nél,
- a Győri Pályafenntartási Főnökségnél (2.baleset)

c/ Súlyos lezuhanásos üzemi baleset volt:

- a MÁV Gépjavító Üzemben és
- a MÁV Hídépítési Főnökségnél.

A balesetek ismertetése:

- 1./ 1986. február 28-án a MÁV Kiskunhalasi Pályafenntartási Főnökség 51 éves vonal-gondozója Bátaszék-Pörboly állomások között halálos üzemi balesetet szenvedett. A 80 km/h sebességgel haladó személyvonat mozdonyvezetője a sűrű ködben későn észlelte, hogy a vonat előtt kb. 50-60 m-re vágánytengelyben vonalgondozó halad a vonatnak háttal Pörboly irányába. Az általa adott "Figyelj" jelzéssel és gyorsfékezéssel az elgázolást már nem tudta elhárítani. A gázolás következtében a vonalgondozó a helyszínen meghalt.
A baleset oka: a munkavédelmi előírást megsértve, ködös időben a vágánytengelyben történő közlekedés és személyvonat általi elgázolás.
A sérült a baleset idejében 2,45 ezrelékes (súlyos) alkoholos befolyásoltság

alatt állt.

- 2./ 1986. február 28-án a MÁV Miskolci Pályafenntartási Főnökség 54 éves vonalgondozó beosztású dolgozója Sajószögeden halálos úti-üzemi balesetet szenvedett. Lakásáról kerékpárral indult a munkahelyére és szabályosan közlekedett, amikor a vele szemben közlekedő bányakavicsal rakott "KAMAZ" típusú tehergépkocsi elgázolta. A tehergépkocsi műszaki meghibásodásból eredően kormányozhatatlanná vált, áttért a menetirányt tekintve az út baloldalára, és ütközött a kerékpárossal. Az ütközés következtében a vonalgondozó súlyos fejsérülést szenvedett és meghalt.
- 3./ 1986. június 19-én a MÁV Hídépítési Főnökség 48 éves betanított munkás bűncselekmény áldozata lett. Éjjeli őrként volt foglalkoztatva Aquincum anyagtároló telephelyen, amikor a tartozkodó helyiségben eddig ismeretlen személy több ütéssel és késszúrással meggyilkolta. Az esemény kivizsgálását és a nyomozást a Budapesti Rendőrfőkapitányság folytatja.
- 4./ 1986. január 2-án a MÁV Celldömölki Építési Főnökség 47 éves segéd munkása Pápa állomáson kisebb csonkulásos üzemi balesetet szenvedett. A sérült szerszámmal ment a raktárkocsiba, melynek ajtaját maga mögött húzta be, és az rácsapódott a jobb kezének középső ujjára. A súlyosan sérült ujj első percét a Pápai kórházban eltávolították. A sérült alkoholos ellenőrzését nem végezték el.
- 5./ 1986. február 14-én a MÁV Tapolcai Pályafenntartási Főnökség 39 éves pályamunkása Balatonfüzfő állomáson kisebb csonkulásos üzemi balesetet szenvedett. Az univerzális darus jármű fülkéjébe történő beszálláskor jobb kezének hüvelykujja az ajtó zsanér felőli nyílásába szorult. A sérült ujj első percét eltávolították. Az alkoholos vizsgálat eredménye negatív volt.
- 6./ 1986. május 20-án a MÁV Békéscsabai Pályafenntartási Főnökség 55 éves pályamunkása Gyula állomáson kisebb csonkulásos üzemi balesetet szenvedett. Váltófák rakodása közben - figyelmeztetés ellenére - a sérült nem engedte el a talpfa végét, mely a bal kezét odanyomta a már lekötött talpfához. A negyedik ujjá oly súlyosan sérült, hogy annak két percét a Gyulai Kórházban műtétileg távolították el. Az alkoholszondás vizsgálat eredménye negatív volt.
- 7./ 1986. június 20-án a MÁV Gépjavító Üzem 45 éves kőművese a lakatos műhelyben súlyos üzemi balesetet szenvedett. Mennyezet vakolás közben a 2 méter magas állványról a műhely betonpadozatára esett, melynek következtében fejsérülést és agyrázkódást szenvedett. A mentők a kórházba szállították. A baleset oka: szakszerűtlen állványkészítés, védőkorlát és lábdeszka hiánya. A sérült és munkatársa, valamint közvetlen vezetőjének alkoholszondás vizsgálatának eredménye negatív.
- 8./ 1986. június 20-án a MÁV Győri Pályafenntartási Főnökség 48 éves pályamunkása Győr állomáson súlyos üzemi balesetet szenvedett. TVG-ről történő sínlerakodás közben a mozgatott sín a jobb lábára esett, lábfejét olyan súlyosan roncsolta, hogy a Győri kórházban amputálni kellett. A baleset oka: a rakodásnál elhelyezett talpfa rögzítetlensége és a sérült magatartása. A munkatársak és az előmunkás alkoholszondás vizsgálatának eredménye negatív. A sérült dolgozó véralkoholvizsgálata megkérve.

9./ 1986. május 30-án a Kaposvári ÉHF. I. Építésvezetősége /Pécs/ 24 éves asztalos a kisebb csonkulásos üzemi balesetet szenvedett.

Marógépen végzett munka közben a gép a munkadarabot kivágta és a dolgozó bal kezének három ujját a forgókészlethez ért.

A megsérült ujjain a kórházban műtétet hajtottak végre, melynek következtében az ujjai megrövidültek.

A baleset oka: a marógépen a védőberendezést eltávolították, és a sérült nem a részére kijelölt munkát végezte.

Az alkoholszondás ellenőrzés eredménye negatív volt.

10./ 1986. június 26-án a MÁV Hídépítési Főnökség 6. Építésvezetőség 23 éves honvédségedmunkása súlyos üzemi balesetet szenvedett.

Provizóriumon végzett munka során a pályalemezek eltávolítása közben a csúszós hídfáktól a 3 méter mélyen lévő aljzatbetonra esett. Az esés következtében nyolc napon túl gyógyuló ágyékcsigolya zúzódást szenvedett.

A baleset oka: a sérült nem kellő körültekintő magatartása és gyakorlatlansága.

Az alkoholszondás ellenőrzés eredménye negatív volt.

11./ 1986. június 30-án a Győri Pályafenntartási Főnökség II. főpályamesteri szakaszán /Tatabánya-alsó/ egy, a nyári szünetre szerződött 14 éves fiatal munkos kisebb csonkulásos üzemi balesetet szenvedett.

A szénosztályozónál lévő kocsivontató kötélpálya mellett négy diák felügyelet és figyelőri szolgálat alatt váltóállító készülékek festését végezte. Az egyik a festékes dobozokért ment, miközben elesett. Esés közben önkéntelenül megfogta a vontató kötelet, mely jobb kezének negyedik ujját a tartótárcsához csípte. Kórházban a sérült ujj egy percét csonkolták.

A kisebb csonkulásos baleseteket jobb odafigyeléssel és kellő körültekintéssel megelőzhető lenne.

Az ismertetett ellenőrzési megállapítások, valamint a megtörtént balesetek tanulságaiból vonjuk le a következtetést. A napi munka végzése, a szakmai tevékenység ellátása közben állandó feladatunk legyen dolgozóink egészségének és testi épségének védelme.

- . -

Folyó év augusztus 16-án átadták Fonyód állomás új felvételi épületét.

A hagyományos szerkezetű, részben emeletes, magastetős épületet a MÁVTI tervei alapján a Zala megyei Tanácsai Építőipari Vállalat építette. A beruházás lebonyolítója a Pécsi Igazgatóság Műszaki Osztálya volt.

Az 1600 m² hasznos alapterületű épület nemcsak Fonyód MÁV állomás dolgozóinak biztosít kulturált munkahelyet, hanem izléses Utasellátó bisztró, Siótour iroda és VOLÁN kirendeltség működését is lehetővé teszi.

Ópusztaszeren a Nemzeti Emlékparkban a Szegedi Vasútigazgatóság átadta a Nemzeti Múzeumnak a jórészt társadalmi munkában felépített vasúti őrházat. A tervet a Szegedi ÉHF tervező csoportja készíttette korabeli Szeged-Csanádi Vasút-társaság típusterveinek alapján. A kivitelezéshez régi épületekből kibontott anyagokat használtak fel. A munkát az ÉHF 6. makói építésvezetőségének szocialista brigádja végezte. A berendezés szintén korhű, összegyűjtése elsősorban a szegedi vasutas "muzeológus"-oknak köszönhető.

A VASÚTÉPÍTÉS és PÁLYAFENNTARTÁS multjából

A PÁLYAFENNTARTÁS című folyóirat 1937 évben IX. évfolyamába lépett. Az előző évekhez hasonlóan ez évben is a lapnak összesen 10 száma jelent meg, a két nyári hónap - július és augusztus kivételével - minden hónapban, az összerjedelme 86 oldal volt. Előfizetési ára egy évre 4 pengő.

A szaklap 1937 évben is a pályafenntartási szakszolgálat legidősebb kérdéseivel foglalkozott.

Lőrincz Dezső műszaki tanácsos: "A főjavításos pályafenntartási rendszer vizsgálata" című cikkében a Szegedi Üzletvezetőségénél 1925 óta bevezetett szakaszos pályafenntartási rendszer 11 éves eredményeit foglalta össze, részletesen értékelte a műszaki és gazdasági tapasztalatokat.

A cikk ismerteti a tervszerű pályafenntartási rendszer 1925 évben megállapított fő alapelveit, majd felsorolja a főjavításos helyeken évenként elvégzett főbb munkafajtákat, melyek közül érdekes megemlíteni, hogy:

- évenként az üzletvezetőség vonalhálózatán 20-30 km hosszban végeztek vízszaksziedést,
- nagy hosszakban megjavították az aléptmény teherbíróképességét. 20 cm vastag döngölt vagy hengerelt "teherhárító réteget" építettek be szénsalakból, annak érdekében, hogy a töltések mindenütt legalább 2 kg/cm^2 hordképességűek legyenek.
- Célszerűen megerősítették az "ütközőket", ezt kettős, helyenként hármass talpfák beépítésével, bélelő lemezek alkalmazásával, hevederek átpréselésével, illetve új hevederek felszerelésével érték el. Hegesztett sínekkel csökkentették az illesztések számát, megszüntették a sínvéglehajlást a sínvégek felszerítésével,
- a talpfákat legalább 5 évre előre kicserélték és a talpfákat pántolták,
- több vonalon aljszorítást alkalmaztak / a 12 m.h. I sínmezőbe 14 helyett 17 talpfát fektettek/,
- áttértek a síncsavaros leeresztésre és nagymértékű kapcsolószercserét végeztek,
- a sínvándorlást és az "ütközési" hézagokat szabályozták,
- a zúzottkő ágyazatot rostálták, a bányakavicságyazatot zúzottkőre cserélték ki, az új ágyazatot két rétegben hengerelték,
- a vágány fekszintjét zúzalékolással és aláveréssel szabályozták, az illesztési talpfákat 5-7 mm-rel magasabbra kiemelték, a közbelsőhöz képest.

A cikk nagyon tárgyilagosan elemzi a felmerült munkaórákat és költségeket, ösz-

szezhasonlítást tesz a többi üzletvezetőségénél nyilvántartott adatokkal. Megállapítja, hogy a főjavításos munka költségei elég magasak, az országos átlag fölött vannak, a munkavégzés mégis gazdaságos, mert egyrészt a főjavított vonalak állapota is az országos átlagnál sokkal jobb, másrészt sok olyan nagy költséggel járó munkát több évre előre elvégeztek /talpfacsere, ágyazattisztítás, ágyazatpótlás, alépítmény javítás/, amelynek kedvező költségkihatása évek múltán fog megtakarításként jelentkezni.

És végül a cikknek egy mondata, mely ma is megszívlelendő a fiatal szakemberek számára a pályafenntartási FKG munkák előkészítésénél:

"A pályafenntartási mérnök irányító munkája a pályafenntartásba soha oly behatóan bevihető nem volt, mint a szakaszos fenntartási munkáltatásnál".

A vágányrendszer korszerűsítésével foglalkozott Dr.Szemere János, aki "A hézagmentes és hosszúsínes vágány és alkalmazásuk a Budapesti Helyi Érdekű Vasútak vonalain" című munkájának első részében a "teljesen hézagmentes" és a 24 m-nél nagyobb sínhosszal megépített "hosszúsínes" vágány erőjátékával, a vágányban keletkező feszültségek értékével foglalkozik. /A megállapítások teljesen helytállóak ma is./ Cikkében a hosszúsínes vágányokba a dilatációs mozgások kiegyenlítésére a Csilléry féle készüléket tartja tökéletesen megfelelőnek.

A cikk második része a BHÉV-nél 10 év alatt /1926-1936/ végzett felépítmény korszerűsítéssel foglalkozik. Ennek keretében mintegy 16 ezer hegesztést végeztek, először thermites eljárással, 1932-től kezdve pedig a Katona-féle zsugorodó talpbevederes elektromos ívlánghegesztést alkalmazták.

A felépítménykorszerűsítési munkák közt a BHÉV-nél 1936-ig 109 km hosszban 54-63 m-essé hegesztették össze a korábban 9 m-es síneket. A sínvándorlás megakadályozására kezdetben az alátétlemeznek támaszkodó szögbevedereket, később Oetl kengyeleket használtak.

A folyóirat tartalmából megállapíthatóan továbbra is érdeklődésre számot tartó kérdés volt a sínleerősítések korszerűsítése, így az 1937-es évfolyamnak is több cikke foglalkozik ennek a problémának a megoldásával.

Gyulai Géza okleveles mérnök: "Lazulásmentes sínlekötés előfeszültséges sínkapcsolószerekkel" című cikkében a sínszegek és síncsavarok meglazulásának valódi okai-val foglalkozott és a Rüping-féle rugalmas sínseg használata javasolta.

Élénk vita alakult ki a lap hasábjain Dr.Nemesdy József és Hüttner Vilmos közt. Dr.Nemesdy József főmérnöknek a lap 1936. szeptemberi számában "Sínlefogás kérdése" című közleményéhez - mely tulajdonképpen Csilléry Dezső Bszkrt igazgató ugyanezen folyóirat májusi számában megjelent cikkére volt észrevétel - Hüttner Vilmos szólt hozzá és még ugyanabban a számban válaszolt Dr.Nemesdy József. A vita tárgya az ékes lefogás, a GEO leerősítés alkalmazásáról, gazdaságosságáról folyt.

Raab Lajos műszaki tanácsos két terjedelmes cikkben foglalkozott a vasútak és az árvédelem, illetve az észak-balatoni vonalon bekövetkezett talajmozgások problémáival.

Az árvédelemről írt cikkében kidolgozta a vasútak árvíz elleni védelmének különböző /ideiglenes és állandó/ módjait és részletesen foglalkozott a vasútvonalakban kárt okozó hazai gátszakadások romboló hatásaival.

A "Talajmozgások 1936-37 évben a börgönd-tapolcai vonal 426-30 szelvényei között" című közlemény az észak-balatoni vonal építéskor és az 1936-37 évben bekövetkezett talajmozgások okait, következményeit és a helyreállítás végrehajtását ismertette.

Török Kálmán műszaki főtanácsos: "A hézagrendezés"-ről írt cikkében a hézagren-

dezés fontosságát hangsúlyozza, közli a végrehajtás módjait a különböző leeresztésű felépítménynél /sínszeges, síncsavaros, osztott/, a hézagrendezést megkönnyítő szerzőszámokat /Bauer és Várkonyi féle sintonoló, Nemes féle hidraulikus sintonoló/ és értékeli a sínmozgást akadályozó szerkezetek használhatóságát /Csepreghy féle lemez, Oetl kengyel/.

Gál Sándor pályamester a felépítményi vasanyagok helyes raktározási és kezelési elveit ismertette.

Nagyon sok ismertető jelent meg 1937 évben is "A PÁLYAFENNTARTÁS"-ban a fenntartási munkát megkönnyítő szerkezetekről, szerzőszámokról.

Török Kálmán műszaki főtanácsos a vágányszabályozás megkönnyítésére a sínen csúszatható, szögvaskeretből készített állványra láncsal ingaszerűen felfüggesztett, bon-tórúdhhoz hasonló aláverő szerzőszámokat ajánl, melyet 8 munkás egymással szemben állva kezel. Munkaerő megtakarítást nem eredményez, de a munkát megkönnyíti és a munka minőségét javítja.

Haverland Antal sínszegkihúzógépet és sínmagasságmérőjét, nyomtáv mérő és szabályozó készülékét, Gaál Bandi Márton sínszegfelroppantóját ismerteti a folyóirat.

Számos, a hézagnélküli vágányok kialakításával foglalkozó külföldi szakcikk kivonatát is közli a folyóirat:

Az Organ 1936. év 19. számában Dr.Meier a hézagmentes és hosszúsínes felépítmény fektetési feltételeit állapítja meg, ezek: merev keretes felépítmény, +5°C semleges hőmérséklet, aluminotermikus hegesztési mód, kapcsolószerkezet gyors oldhatósága. A 120 m hosszú sínek fektetésének szabályait is megadja: hézagtáblázat pontos használata, a talpfákra először csak a sínek közepe köthető le véglegesen, így a sínvégek szabadon tárogathatnak, a sínek összehevedezése -10 és +20°C közt történhet, a talpfaközöket kavicsal töltik ki, változó hőmérséklet esetén sajtókat /préseket/ alkalmaznak.

A hézagnélküli vágányok keretszilárdságával foglalkozó Organ cikkek közül az 1932. évi 1.sz., az 1933. évi 9.sz. és az 1937. évi 3. számból ismertet részleteket.

A Gleistechnik 1937. évi 9-10. számából a hézagnélküli vágányokban bekövetkezett sintonörések helyreállításával foglalkozó cikket közli kivonatolosan.

A műszaki hírek közt az alábbi érdekliségek találhatók:

- gumi alátéteket alkalmaz az amerikai és a szovjet vasút,
- 100 km hosszúságban homokfúvás keletkezett az USA kansas-i vasúton, melynek kisiklásos következményei is voltak,
- 13 km hosszú, emeletes /közúti és vasúti/ híd épült San Francisco és Oakland között.
- 1610 m hosszban 60 kg-os sinton hegesztettek össze Pennsylvániában.
- Milánó pályaudvaron 439 váltóra villamos hőolvasztó fűtőtestet szereltek fel.
- A világ legészakibb vasútvonalát építették meg a Szovjetunióban Novilszk és Jeniszei kikötő közt. A 120 km-es vasútvonal a vasérc-, nikkel-, réz-, platina és kobaltbányák hasznosítását szolgálja.
- A közúti forgalom nagyarányú növekedése miatt a vasúti útátjárók fokozottabb biztosításával foglalkozik az amerikai, a kanadai és a német vasút.
- Az osztrák szövetségi vasút az Alberg-i vonalán két kísérleti szakaszt létesített a 44 és 49 kg-os sínek kopásának tanulmányozására.

Összeállította: Dr. Horváth Ferenc

- . -

Személyi II

Felmentések

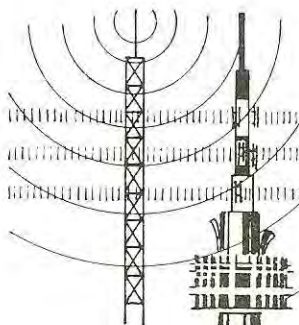
Békési Mátvás	mérnök főtanácsost a Budapesti Vasútigazgatóság Műszaki Osztály pályafenntartási főmérnöki teendőinek ellátása alól - nyugállományba vonulása miatt,
Orbán Mihály	mérnök főtanácsost a Budapesti Jobbparti Épületfenntartó Főnökség főnöki teendőinek ellátása alól - más beosztásba történt helyezés miatt -,
Dr.Morotvay László	mérnök főtanácsost a Budapesti Jobbparti Épületfenntartó Főnökség vezetőmérnöki teendőinek ellátása alól - más beosztásba történt helyezés miatt - a Budapesti Vasútigazgatóság vezetője,
Dr.Pintér József	mérnök főintézőt a Debreceni Pályafenntartási Főnökség vezetőmérnöki teendőinek ellátása alól - más beosztásba történt helyezés miatt -,
Pintér Imre	mérnök főintézőt a Kisújszállási Pályafenntartási Főnökség főnöki teendőinek ellátása alól - más beosztásba történt helyezés miatt -,
Nyitrai István	mérnök főtanácsost a Kisújszállási Pályafenntartási Főnökség vezetőmérnöki teendőinek ellátása alól - nyugállományba vonulása miatt - a Debreceni Vasútigazgatóság vezetője,
Lilik Mihály	műszaki főtanácsost a Záhonyi Pályafenntartási Főnökség főnöki teendőinek ellátása alól - nyugállományba vonulása miatt -,
Bátyi Ferenc	mérnök tanácsost a Záhonyi Pályafenntartási Főnökség vezetőmérnöki teendőinek ellátása alól - más beosztásba történt helyezés miatt - a Záhonyi Üzemigazgatóság vezetője,
Bárány Ákos	mérnök főtanácsost a Szombathelyi Épület- és Hídfenntartó Főnökség vezetőmérnöki teendőinek ellátása alól - más beosztásba történt helyezés miatt - a Szombathelyi Vasútigazgatóság vezetője f e l m e n t e t t e .

Kinevezések

Virág József	mérnök tanácsost a Budapesti Vasútigazgatóság Műszaki Osztály - pályafenntartási főmérnöki teendőinek ellátására,
Major Sándor	mérnök főintézőt a Budapesti Jobbparti Épületfenntartó Főnökség - főnöki teendőinek ellátására a Budapesti Vasútigazgatóság

Pintér Imre	ság vezetője, mérnök főintézőt a Debreceni Pályafenntartási Főnökség - vezetőmérnöki teendőinek ellátására,
Priskin Pál	mérnök főintézőt a Kisújszállási Pályafenntartási Főnökség - főnöki teendőinek ellátására,
Makai Sándor	mérnök intézőt a Kisújszállási Pályafenntartási Főnökség vezetőmérnöki teendőinek ellátására a Debreceni Vasútigazgatóság vezetője,
Bátyi Ferenc	mérnök tanácsost a Záhonyi Pályafenntartási Főnökség - főnöki teendőinek ellátására,
Csorba József	mérnök tanácsost a Záhonyi Pályafenntartási Főnökség - pályafenntartási vezetőmérnöki teendői ellátására,
Szvák János	mérnök intézőt a Záhonyi Pályafenntartási Főnökség - magasépítményi vezetőmérnöki teendői ellátására a Záhonyi Üzemigazgatóság vezetője,
Németh Gyula	mérnök tanácsost a Szombathelyi Épület- és Hídfenntartó Főnökség - vezetőmérnöki teendőinek ellátására a Szombathelyi Vasútigazgatóság vezetője,
Nagy Gellért	titkárt az Építőgépjavitó Üzem Jászkisér gazdasági-igazgató főkönyvelői teendőinek ellátására az Építőgépjavitó Üzem igazgatója
	k i n e v e z t e .

Összeállította: Szücsi László



Rövid II HÍRLEK

1986. IV. negyedévben megjelenik a MÁV vállalati bérlakások elidegenítésének újbóli szabályozása, valamint az új lakásügyi utasítás. Mindkét utasítás lényegesen egyszerűsíti a bérbeadó és bérlők, használok jogait és kötelezettségét.

Megkezdődött Baracska megállóhely - sajtóban, valamint több fórumon kifogásolt, illetve hiányolt - utasváró és felvételi épület építése.

A szükséges terveket a MÁV Tervező Intézet példás gyorsasággal készítette el. A kivitelezés várhatóan még 1986. évben befejeződik.

A Tiszavidéki Vasút által 1858-ban épített Forró-Encs felvételi épület főjavítása befejeződött. Az épületet - amellet, hogy központi fűtést kapott, és korszerű

biztosítóberendezést is elhelyeztek benne - sikerült eredeti romantikus stílusú formájában helyreállítani.

A nem egészen egy év alatt elkészült főjavítás, melyet a nemrég várossá lett település is régóta szorgalmazott, a Miskolci Vasútigazgatóság dícséretére válik, s kiemelkedő reprezentánsa a vasúti műemlékeknek.

I n h a l t

1986.

Jahrgang XXIX. Nr.3.

Dr.Bessenyei, Gábor	Die Aufgaben der Bahnwirtschaft	93
Béldi, László Czigler, Albert Kóvári János	Grundtechnologien für Bahnbau- modernisierung (Teil I.)	96
Antal, Tibor	Errichtung der Bahnbrücken in Bükkábrány für den Industriegleis der Tagebauförderung	109
Fogas, Péter	Erneuerung des Empfangsgebäudes in Szentes	112
Katona, János	Gleismodernisierung zwieschen Miskolc-Füzesabony	113
Ambrus, Zoltán	Über den Jubiläumwettbewerb	117
Kósa, Imre	Auswertung der Arbeitsschutztätig- keit im ersten Halbjahr 1986	122
	Die Vergangenheit des Bahnbaues und Bahnerhaltung	128
	Personalnachrichten	131
	Kurznachrichten	132

Titelbild: Empfangsgebäude in Szentes nach der Renovierung
Rückseite: Bahnbrücke in Bükkábrány über den Bach von Kácsi

С О Д Е Р Ж А Н И Е

Д-р. Бешменеи Г.:	"Задачи железнодорожного хозяйства"	93
Белды Л.: Цзиеглер А.: Кёвари Й.:	"Основные технологии совершенствования пути"	96
Антал Т.:	"Постройка железнодорожных мостов в новом заводском пути открытой шахты Бюккабрань"	109
Фогаш П.:	"Реконструкция здания вокзала станции Сентэш"	112
Катона Й.:	"Совершенствование пути между станциями Мишколец-Фюзешабонь"	113
Амбруш З.:	"О юбилейном соревновании труда"	117
Коша И.:	"Положение охраны труда в I-ой полугодии 1986 г."	122
	"Из истории постройки и содержания пути"	128
	"Известия о кадрах"	131
	"Краткие известия"	132

На обложке: "Фасад вокзала станции Сентэш со стороны города после
реконструкции"

На задней странице обложки: "Мост через р.Качи в заводском пути в Бюккабране"

