Lőrincz D

XXXIX. évfolyam 153. szám

SÍNEK VILÁGA

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

X. Vasúti Pályafenntartási Konferencia

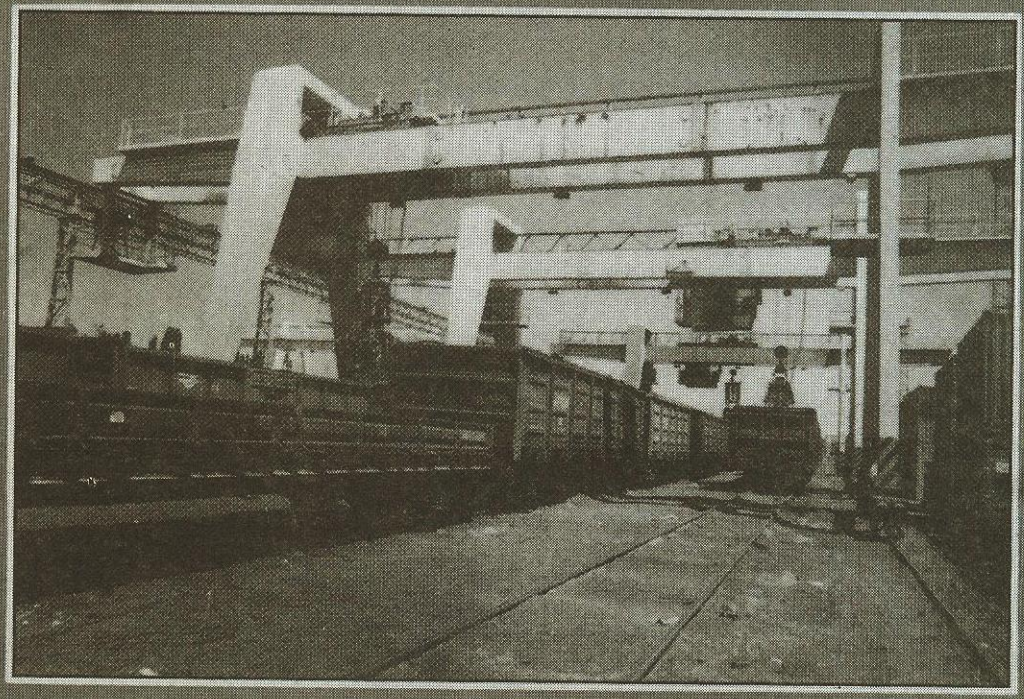
Záhony – Nyíregyháza
1966. 08. 14-16.

'96 Magyarország!
1100 ÉV EURÓPA SZÍVÉBEN

1996 MÁV **1. különszám**

Dr. Horváth Ferenc

A ZÁHONYI VASÚTI CSOMÓPONT TÖRTÉNETE

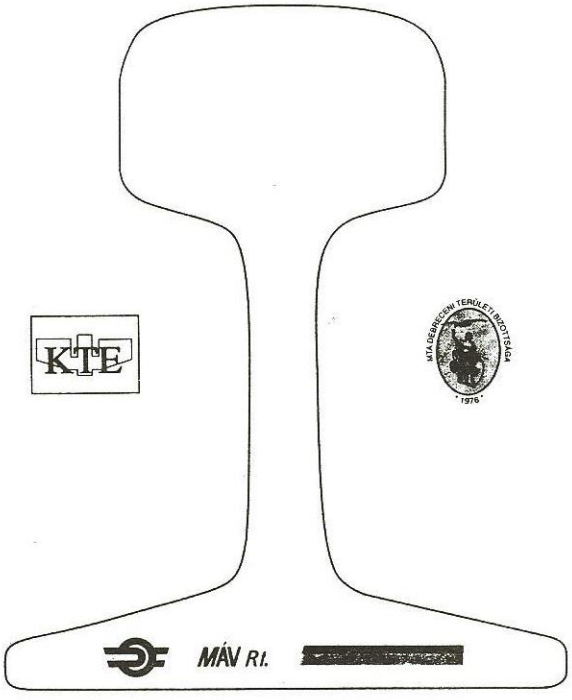


ZÁHONY

BÁTYI FERENC
irodavezető
Pálya-, Híd- és Magasépítményi
Szakigazgatóság
Regionális és Felügyeleti Iroda
Záhony

EGY KONFERENCIA TÖRTÉNETE

A Közlekedéstudományi Egyesület Vasútépítési és Pályafenntartási Szakosztálya, Szabolcs - Szatmár - Bereg Megyei Területi Szervezete, a MÁV Rt. Pálya-, Híd- és Magasépítményi Szakigazgatósága, a MÁV Rt. Záhonyi Üzemigazgatósága és a Magyar Tudományos Akadémia Debreceni Területi Bizottsága 1996. 08.14-16. között Záhony-Nyíregyháza színhelyekkel rendezte meg a jubileumi X. Vasúti



1. ábra Programfüzet hátlapja

Pályafenntartási Konferenciát. (1. ábra)

A rendezvény a " '96 Magyarország-1100 éve Európa szívében" eseménynaptárban szerepelt. (2. ábra)

A konferenciát a "150 éves a közforgalmú magyar vasút és 50 éves a záhonyi széles nyomtávolságú vasút " című emlékünnepség keretében szervezték meg.

2. ábra Millecentenáriumi eseménynaptár

A konferencia előzményei

A 3 évenkénti vasúti pályafenntartási konferenciák a szakma életében hagyománnyá váltak. 1969-től egy-egy fontos témakör köré csoportosultak a konferenciák előadásai.

I.	1969. Szeged	Pályafenntartás
II.	1972. Kecskemét	Gépláncos fenntartás
III.	1975. Gyöngyös-	Gépesítés és kitérők Jászkisér
IV.	1978. Debrecen	Szakoktatás
V.	1980. Szombathely	A munkáltatás minősége
VI.	1983. Pécs	Alépítmény
VII.	1987 Sárospatak	Hézagnélküli felépítmény
VIII.	1990 Győr	Nagyobb sebességű vasúvonalak kialakítása
IX.	1993. Szeged	Vágányzárak tervezése

A záhonyiak itt kaptak megbízást a X. Vasúti Pályafenntartási Konferencia megszervezésére, és a tapasztalatokat felhasználva azonnal hozzákezdtünk az előkészítéshez.

1994. 01.11-én pályázatot nyújtottunk be "EXPO 96 Budapest" Világkiállításhoz kapcsolódó rendezvényre, melyet elnyertünk.

A témát kijelöltük: Nagyterhelésű vasúti pályák fenntartása.

A konferenciának jelmondatot választottunk: SÍNEKEN A JÖVŐBE

A konferencia jelképe: Széles-normál vágányátszelés.

Megalakítottuk a konferencia szervezőbizottságát, melynek összetétele:

Bátyi Ferenc, a bizottság elnöke
Dr. Kerkápoly Endre
Dr. Kecskés Sándor
Varga József
Ojtozi János
Molnár György
Csorba József
Várhegyi Ferenc

A konferencia szellemi támogatására neves személyeket kértünk fel.

A program fővédnöke. Dr. Lotz Károly Közlekedési-Hírközlési és Vízügyi miniszter

Védnökök: Dr. Gyurkovics Sándor KHVM közigazgatási államtitkár Rigó Zoltán MÁV Rt. vezérigazgató
Pál József MÁV Rt. pályavasúti igazgató
Dr. Berényi Dénes akadémikus, a DAB elnöke

Ezen túlmenően a konferenciát 29 cég anyagilag is támogatta.

MÁV Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft Jászkisér
VAMAV Vasúti Berendezések Kft Gyöngyös
MÁV Magas- és Mélyépítő, Tervező, Kereskedelmi és *Ügyviteli Szolgáltató Kft* Miskolc
ESAB Kft Budapest
GANTRY HUNGÁRIA Darúsinrögzítő Kft Budapest
MÁV THERMIT Kft Érd
MÁV HAJDÚ Vasútépítő, Mélyépítő Kft Debrecen
Geodéziai és Térképészeti Rt Budapest .
VILLKESZ Villamosipari Kereskedelmi és Szolgáltató Kft Budapest
PLASSER &THEURER GmbH Wien
VAE AKTIENGESSELSCHAFT Wien
MÁV Tervező Intézet Kft Budapest
PFLEIDERER Lábatlani Vasbetonipari Rt Lábatlan
Országos Meteorológiai Szolgálat Kereskedelmi Szolgáltató Iroda Budapest
Felső-Szabolcsi Térségi Fejlesztési Társulás Záhony
GEC INDUSTRIE AUSRÜSTUNG Landshut
MÁV MAGISZTER Építő-, Kereskedelmi és Szolgáltató Kft Záhony
MÁV-BK Vasútépítő-, Fenntartó-, Tervező és Geodéziai Kft Dombóvár
TAURUS Mezőgazdasági Abroncs Kft Nyíregyháza
POWER QUATTRO Teljesítmény Elektronika Kft Budapest
MŰSZER AUTOMATIKA Kft Érd
G & G Növényvédelmi és Kereskedelmi Kft Szeged
WE-GÁZ Kft Debrecen
NICRO Általános Kereskedelmi Kft Budapest
MÁVÉPCELL Kft Celldömölk
NON-TRACK Kft Miskolc
VIESSMANN Kft Budapest
WEBASTO-HUNGÁRIA Kft Budapest
MÁV TBÉSZ Kft Budapest

A felsoroltakon kívül az alábbi intézmények gazdagították a konferenciát:

- *Budapesti Műszaki Egyetem*
- *AD SIDERA Kft*
- *CONCORDIA Kft*
- *Magyar Minőség Társaság*
- *EUROSENS Kft*
- *MÁV NOSZTALGIA Kft*
- *ADEPTUS Kft*
- *ARINEX Kft*
- *DUNAFERR Acélművek Kft*
- *EURÓÚT Kft*
- *Magyar Aszfalt Kft*
- *Közlekedési Múzeum*
- *Mátrai Erőmű Rt*
- *MÁV FAVÉD Kft*
- *MÁV Vasút Híd és Mélyépítő Kft*
- *MOBILGÁZ Kft*
- *MH Katonai Szállítási Főigazgatóság*
- *Vértesi Erőmű Üig.*
- *BET 94 ' Kft*
- *Sz-Sz-B Megyei Rendőrség*

- *KTE-90 Kft*

Elkészítettük a programfüzetet, melyet a jelentkezők előzetesen megkaptak.

A konferencián 382 fő résztvevőt regisztráltunk, melynek jelentős részét szakembereink tették ki, de számos volt más érdeklődők részvétele is. Az első pályavasúti rendezvénynek is tekinthető, a TEB szakszolgálat szoros együttműködése révén.

A konferenciának nemzetközi jelleget az osztrák, német, szlovák, román, svéd részvétel adott.

A konferencia vezérnyelve magyar, további hivatalos nyelve angol és német volt. Az előadásokon szinkrontolmácsolást, a többi programon hostesstolmácsolást biztosítottunk.

A konferencia újdonságokkal szolgált a résztvevőknek. Plenáris ülések és 3 szekcióban végzett munka tette lehetővé, hogy 43 előadást tervezzünk, melynek anyagát előzetesen minden résztvevő írásban megkapta.

A kiadvány az előadások megismerését, illetve a szekciókban elhangzó előadások kiválasztását is szolgálta.

A konferencia helyszíneivel a Vereckei hágó közelségében állított emléket honfoglaló őseinknek, a millecentenáriumi ünnepségsorozat jegyében.

Az évfordulókat méltatva kell megemlékeznünk arról, hogy 50 éve 1946-ban egy új nyomtávolság jelent meg a MÁV hálózatán. A keskeny- és normál nyomtávolság mellett Záhony körzetében az 1524 mm széles nyomtávolságú vágányhálózat kiépítését tette szükségessé a hatalmas átrakó berendezések kiszolgálása. Konferenciánk is ehhez kapcsolódott, a nagyterhelésű széles nyomtávolságú vasúti pályák fenntartása témaválasztással.

A rendezvény formájában és tartalmában is eltért a már hagyománnyá vált pályafenntartási konferenciáktól.

Formai változás, hogy plenáris ülések és szekció ülések megtartására is sor került, sokszínű, újszerű előadások megtartásával.

Az előadások az előadók által elkészített formában kerültek nyomtatásra.

A konferencia kiemelten foglalkozott a bennünket jelenleg erőteljesen érintő változással (CHANGE*, mely az egész rendezvényen végigvonult.

Olyan új, korszerű, a közlekedés fejlődését jellemző fogalmak köré csoportosultak előadások mint a:

- logisztika
- térinformatika
- közlekedésmeteorológia

Eddig kevésbé bemutatott területek is szerepeltek:

-szervezés, vezetés
- minőség
- vasúti hatósági munkák
- számítástechnika a gyakorlatban
- vállalkozói övezet
- környezetvédelem
- pálya és biztosítóberendezés kapcsolata stb.

A konferencia menetrendje

A konferencia Budapest Nyugati pu. királyi várójában sajtótájékoztatóval kezdődött. *Szendrei András*, a MÁV NOSZTALGIA Kft ügyvezető igazgatója ismertette a programot, sajtótájékoztató után 8 kocsiból álló nosztalgiavonattal utazás Nyíregyháza állomásra. A résztvevők közül sorsolással jelölték ki az a néhány szerencsés szakembert, aki a nosztalgiavonatot vontató M 61-004 psz. NOHAB mozdonyán utazhatott.

A sajtótájékoztatón elsőként *Katona Andrástól*, a Közlekedéstudományi Egyesület főtitkárától megtudtuk, hogy baljóslatúnak bizonyult a statisztikusok előzetes várakozása, miszerint a konferencia nem túl szerencsés időpontra esik. Várakozást felülmúló volt az előzetesen jelentkezők száma, akiknek zöme a helyszínen is megjelent.

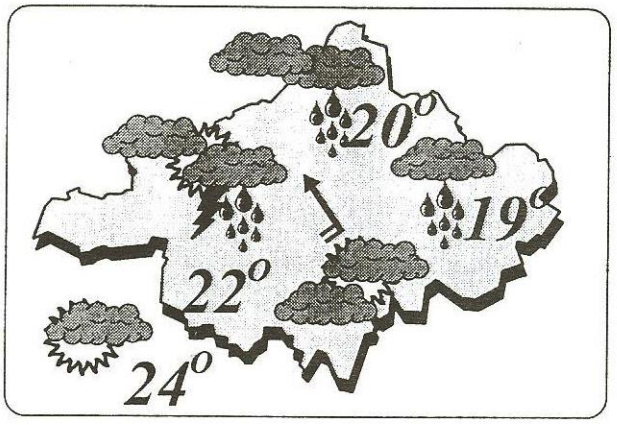
Pál József, a MÁV Rt pályavasúti igazgatója elmondta, hogy a centenáriumok egybeesése indokolta a záhonyi helyszínválasztást. Hazánk idén ünnepli a honfoglalás 1100. évfordulóját, a MÁV 150. éves jubileumát, míg Záhony a fél évszázada megindult széles nyomtávolságú vasúti közlekedést ünnepli. A mostani konferencia feladata, számot adni a legutóbbi -3 évvel ezelőtti - tanácskozás óta elért célkitűzésekről, be kell mutatni a külföldi és hazai szakemberek legújabb tudományos eredményeit, szakmai munkásságát, továbbá azt, hogy jelenleg melyik ország vasútja hol tart a modernizációban, mit tudnak egymástól tanulni. Az utóbbi témakör már csak azért is fontos, mert hazánk európai integrációs törekvései miatt mindez kihatással van a magyar vasút fejlesztési stratégiájára. (3. ábra)

A konferencián résztvevő OMSZ-tól, a konferencia 3 napjára kitekintő meteorológiai előrejelzést

3. ábra Sajtótájékoztató Bp. Nyugati pu.

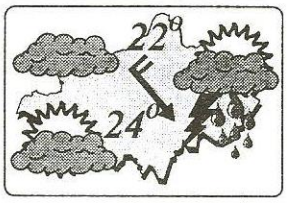
ELŐREJELZÉS
SZABOLCS - SZATMÁR - BEREG
MEGYE TÉRSÉGÉRE
1996. aug. 14 - 16 között

VÁRHATÓ IDŐJÁRÁS SZERDA (AUG. 14.) ESTIG



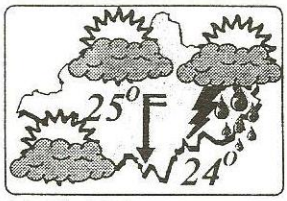
ELŐREJELZÉS CSÜTÖRTÖK (AUG. 15.) ESTIG

A felhőzet nyugat felől lassan csökken, de zápor, zivatar még várható. Gyenge lesz a szél. Lassan melegszik az idő.



ELŐREJELZÉS PÉNTEK (AUG. 16.) ESTIG

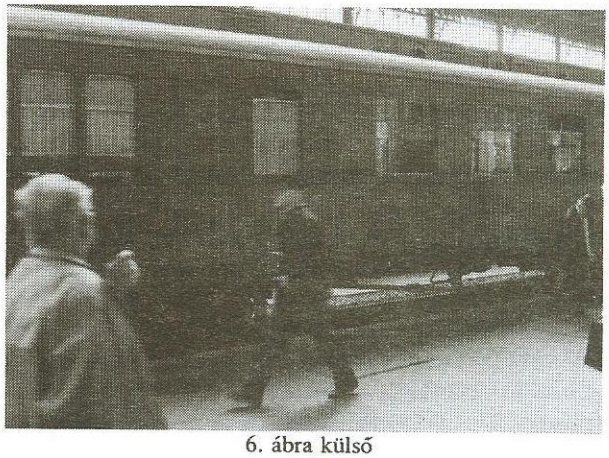
Tovább csökken a felhőzet és már csak elvétve lesz zápor, zivatar. Megélénkül az északi szél. Tovább melegszik az idő.



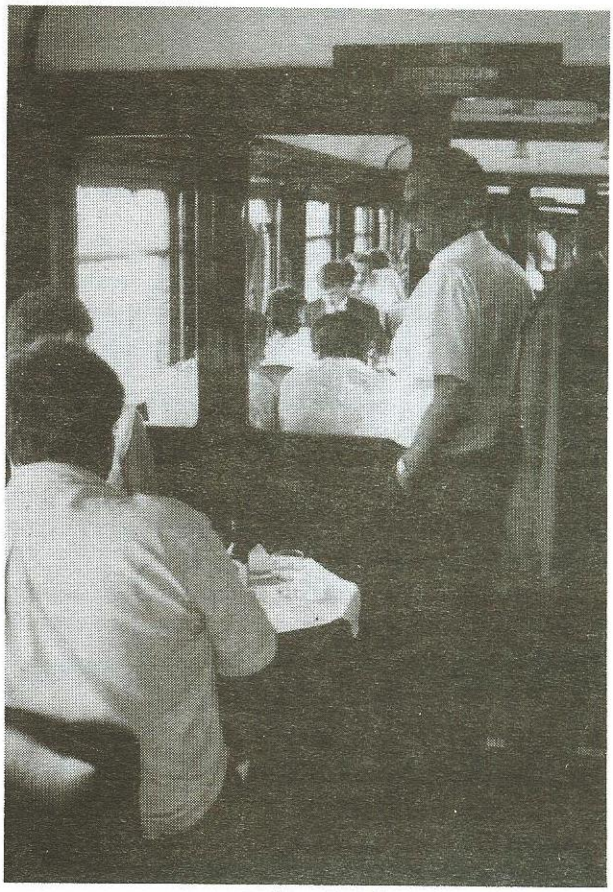
4. ábra Meteorológiai előrejelzés

kaptak a résztvevők, amely az ígéretnek és várakozásnak utólag is megfelelt. Az időjárás igazolta az előrejelzés jóságát.(4. ábra)

5. ábra A nosztalgiavonat mozdonya



6. ábra külső



7. ábra belső

A sajtótájékoztatót követően a vendégek vonatra szálltak és irány Nyíregyháza !

Az utasok között akadt aki első alkalommal ült ilyen jellegű szerelvényen, mások már többször is nosztalgiáztak, de az igazi "veteránok" hajdanán nap mint nap így közlekedtek. (5, 6, 7. ábra)

A résztvevők regisztrálása a vonaton történt. Minden résztvevő egy dekoratív táskában elhelyezett egységes csomagot kapott, melynek tartalma:

- videofilm Záhony Átrakókörzetről (18')
- Dr. Horváth Ferenc: A záhonyi vasúti csomópont története c. könyv (287 oldal)

- Konferencián elhangzó előadások (388 oldal)
- Magyar Minőség Társaság kiadványai
- jegyzetfüzet tollal
- apró reklámtárgyak
- Záhony Átrakókörzetet bemutató anyagok
- Vállalkozói Övezetről kiadvány
- Nyíregyháza város információs térképe

A szerelvény nyolc kocsija különböző korszakokból származott. Akadt köztük 100 éves matuzsálem és 50 éves ifjú titán egyaránt. Az M 61-es vontatójármű szinte tinédzsernek számított a maga 36 évével, melyet alkalmi masinisztánk már közel két évtizede vezet folyamatosan - tudtuk meg tőle. Ebből a NOHAB típúsu mozdonyból egyébként már csak mindössze 11 üzemképes állapotú van a MÁV tulajdonában.

A zsúfoltságig megtelt kupékban csakhamar egymásra találtak a régi és új barátok. Az ebéd (volt akinek reggeli) elfogyasztása után a szervezők egy kis rejtvényről is gondoskodtak. A tíz kérdésből álló totóban zömmel Záhonnyal kapcsolatos talányok szerepeltek, melyek sokaknál fejtörést okoztak. Az élelmesebbek persze nem bizonytalanodtak el, s elővették a "puskát" A valamennyi delegált által szuvenírbe kapott táskákban ugyanis ott lapult - többek között - *Dr. Horváth Ferenc* által írt a " záhonyi vasúti csomópont története " című könyv, melyben valamennyi kérdésre megtalálható volt a válasz. Persze, mire valaki ezt végiglapozta, azon vette észre magát, hogy megérkeztünk Nyíregyházára, ahol már vártak ránk a külön buszok. (8. ábra)

8. ábra Megérkezés Nyíregyházára

A résztvevőket Nyíregyházán 4 szállodában és a Bessenyei György Tanárképző Főiskola kollégiumában helyeztük el. Este a főiskola kollégium étermében állófogadás volt a résztvevők számára, melyet Csabai Lászlóné Nyíregyháza polgármester asszonya tartott. (9. ábra)

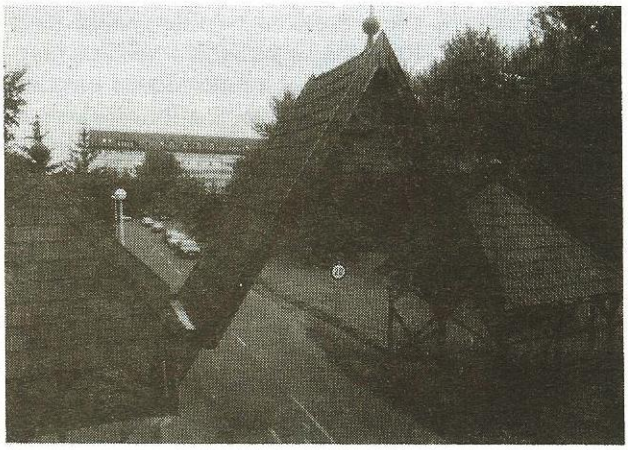
Beszédében annak a reménynek adott hangot, hogy a szakmai tanácskozás mellett, jut idő arra is, hogy megismerkedjünk Nyíregyházával és Szabolcs - Szatmár - Bereg megyével. A megye, akárcsak a

9. ábra Állófogadás Níregyháza Bessenyei György Tanárképző Főiskolán

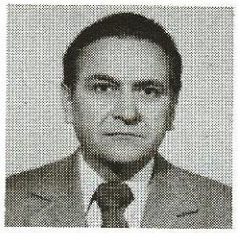
megyeszékhely, az ellentmondások régiója. Arra kérte a hallgatóságot, ha hazatérnek, mondják el, hogy ennek a térségnek segítségre van szüksége, de nem csak várja a segítséget, hanem kész érte tenni is. Ebben a régióban egyszerre van jelen a szegénység és a fejlődés, s a város pénzügyi helyzetét jól illusztrálja, hogy például az iparűzési adóból befolyó bevétele pontosan annyi, mint például a tizedakkora lélekszámú Tiszavasvárié. Büszkeségének adott hangot a megyeszékhelyen folytatott oktatási helyzetről, melyet 4 főiskola és 6 olyan szakközépiskola képvisel, melyet az ország legjobb húsz intézményei között tartanak számon. Ugyanakkor elkeserítő a 20 százalékos munkanélküliség, amelynek a mutatója a beregi körzetben még ezt is meghaladja. A megye lakossága csak azt szeretné, hogy például megkapja az autópályát, egyszóval mindazt, ami nekik jár.

Az ünnepi köszöntőt követően kulturális műsorral szórakoztatták a nagyérdeműt, melyen fellépett *Mohos Nagy Éva* operaénekesnő, *Simon Irén* operetténekesnő, *Lente Lajos* és *Lovas Lajos* magyar nótások, a műsorvezető pedig *Nagy Imre* volt.

A konferencia szakmai és tudományos programjának a Nyíregyházi Bessenyei György Tanárképző Főiskola adott otthont, mely 1996. 08.15-én reggel plenáris üléssel vette kezdetét. (10. ábra)



10. ábra Bessenyei György Tanárképző Főiskola Nyíregyháza



A megnyitót *Ojtozi János* a KTE Sz-Sz-B megyei elnöke tartotta.

Tisztelt Hölgyeim, Tisztelt Uraim !

A X. Pályafenntartási Konferencia megrendezése alkalmából a Közlekedéstudományi Egyesület Szabolcs - Szatmár - Bereg Megyei Szervezetének Elnöksége nevében nagy tisztelettel és szeretettel köszöntöm a vasutas szakma itt megjelent kiváló műszaki és gazdasági képviselőit.

Köszöntöm az egyetemek, minisztériumok tudományos szakembereit.

Köszönöm, hogy meghívásunknak eleget téve eljöttek, hogy a IX. Pályafenntartási Konferencia óta a pálya építésében- fenntartásában, biztonsági berendezésekben, a forgalom és a tudomány vasutat érintő területein felhalmozódott tudományos és gyakorlati tapasztalatokat megtárgyaljuk, levonjuk a szükséges következtetéseket, meghatározzuk a XI. Konferenciánk felé terjedő időszak irányelveit.

Külön nagy tisztelettel köszöntöm a környező országokból érkezett küldöttségeket, akik meghívásunkra eljöttek, hogy e kiemelkedő témakörben közös tapasztalatainkat értékelve besegítsenek a vasúti pálya építés- fenntartás nemzetközi normáinak kialakításában.

Kívánom, hogy érezzék jól magukat Magyarországon és a mi szűkebb hazánkban, Szabolcs - Szatmár - Bereg megyében.

Kívánok eredményes jó tanácskozást, ami a házigazdák, a rendezőbizottsággal együttdolgozva szeretnének elősegíteni.

Ezekkel a gondolatokkal a X. Pályafenntartási Konferenciát megnyitom és átadom a szót *Dr. Kerkápoly Endre* professzor Úrnak, a konferenciát levezető elnökének, hogy a munkát szíveskedjen tovább folytatni.

Ezt követte a *Klasszikus változás* c. videofilm bemutatása.

A változások menedzselése minden vállalkozás számára állandó kihívást jelent. A hierarchikus szervezetben a funkciók jelentik a határokat, s a rizikó elkerülésére irányuló törekvésben a lehetőségek is elvesznek. A dinamikus szervezetet a konszenzuson alapuló döntések, a változásokra való együttes reagálás, és mindezek eredményeként a jobb munkahelyi közérzet jellemzi.

A Klasszikus változás egyedi megoldást választ: szavak nélkül, pusztán a zene és a képek erejével mutatja be a két felfogás - a hierarchikus és dinamikus szervezet felépítés - közötti alapvető különbséget.

Az első 5 előadásnál *Dr. Kerkápoly Endre* Budapesti Műszaki Egyetem nyugalmazott egyetemi tanára volt a levezető elnök.

1. Előadás:

Előadó: Pál József MÁV Rt. pályavasúti igazgató

Téma: A pályavasút fejlesztésének legfontosabb célkitűzései.

Pál József előadásában a pályák fejlesztésének és a jövő vasútjának lehetőségeiről beszélt. Elmondta: a vasút szerény anyagi lehetőségei ellenére biztató, hogy a MÁV vállalkozó vasúttá alakult. Kétezerig meg kell állítani a pályák leépülését és el kell kezdeni a fejlesztést. Ehhez külföldi hitelekre van szükség. Több külföldi pénzintézet hajlandó hitelt adni a pályarehabilitációhoz, de csak feltételekkel. Ilyen feltétel például a hibamegelőzés és a karbantartás hatékonyságának javítása. Ha a támogatások megvalósulnak, akkor 2000-ig lerakhatók a fejlesztés alapjai. Tíz vasútvonalra már elkészült a komplex rehabilitációs terv. Korszerűsítik, többek között, mindkét szolnoki, a Budapest-Kelebia és a Budapest-Szob közötti vonalakat is.

2. Előadás:

Előadó: Sipos István MÁV Rt. üzemeltetési vezérigazgató helyettes

Téma: Záhony - Középeurópai logisztikai központ.

Sipos István, a MÁV Rt. vezérigazgató helyettese Záhony múltjáról és jövőjéről tartott előadást. Leszögezte: Záhonynak fontos szerepe volt a múltban, de jelentősége lesz a jövőben is. Kelet kapuja a hatvanas évek végén élte fénykorát. 1968-ban 14 millió tonna áru hagyta el hazánkat Záhonyon át. Azóta Záhonyban is visszaesett a forgalom, de van perspektíva. Ebben az évben több mint nyolcmillió tonna áru jött be hazánkba, amely 56 százalékkal több a tavalyi belépő forgalomnál. A becslések szerint idén 25 millió tonna kilépő forgalomra lehet számítani. A nyugati és a távol-keleti áruforgalom lebonyolításában a jövőben nagy szerepe lesz Záhonynak. Az Üzemigazgatóság élére ezért neveztek ki a közelmúltban új igazgatót. Dr. Kádár András tapasztalt vasutas, a műszaki tudományok doktora. Irányításával az év hátralévő hónapjaiban Záhony térségben nagy átszervezésekre lehet számítani.

3. Előadás:

Előadó: Marcus Schnetz PLASSER & THEURER Wien

Téma: Gépesített alépítmény javítási eljárások jelenlegi helyzete.

Az előadó bevezetőjében azokat a főbb okokat elemezte, melyekre a nem kellő teherbírású alépítmény hiányosságai visszavezethetők,

- rosszul működő, hiányos vízelvezetés,
- teknőképződés az elsárosodott ágyazatban, az ágyazatszélek hiányos rostálása következtében ,
- az alépítmény eltorzulása vízzsákokkal,
- az alépítményből felnyomuló agyag, iszap.

A problémák a legtöbb esetben a jól működő védőréteg beépítésével megszüntethetők. Megelőző intézkedésként a legfontosabb az alépítmény talajmechanikai feltárása (fúrás, mintavétel), és a védőréteg mérnöki alapossággal való megtervezése. A hagyományos talajjavító réteg a homokos kavics. A ma használatos korszerű megoldás a homokos kavics réteg kiegészítése műszaki textíliával, georáccsal és a magasépítési szigetelési munkáknál is használatos habosított több cm vastag műanyag lemezekkel. Alkalmazásuk esetén a homokoskavics rétegvastagsága csökkenthető.

A korszerű módszerek a talajjavító réteg beépítését az ágyazatrostálás műveletéhez kapcsolódva, illetve a rostálógépek alapján, azok tovább fejlesztett több feladatú változataival végzik. (11. ábra)

11. ábra A plenáris ülés hallgatósága

Az első e célra készült PM-200-as típusú a hulladék anyagot a gép előtt lévő szerelvényre adagolja, a javítóréteg homokoskavics anyagát a gép mögött lévő szerelvényről, konténerekből juttatják a vágányba, majd a réteget tömörítik, végül a gép a vágányt aláveri, szabályozza.

A korszerű AHM 800 R talajjavító, ágyazatfeljavító és kiágyazógép beépíti a homokos kavics réteget, két kaparószalaggal emeli ki a teljes ágyazatot és a tükör felső rétegét, majd ezeket megtisztítva juttatja vissza és tömöríti. A kiemelt ágyazatot megtisztítja, a zúzottkő anyagot az újrafelhasználáshoz törőgépen futtatja át, a fémanyagokat leválasztja. A tükröt kialakítja, tömöríti, a műszaki textilt, georácsot és lemezeket beépíti. A gép két végéhez szállítószerelvények csatlakoznak a hulladék anyag elszállítására és a javító réteg anyagának adagolására. A kaparószalagok kiemelési szélessége 4,05-5,6 m. A legnagyobb kiemelési mélység 1,2 m. A teljesítmény a műveleti igényektől függ. Amennyiben a gép csak egyszeri rostálást végez, a teljesítmény eléri a 220 m/h értéket.

Egy további típus az SW-100 talajjavító, homokréteg elosztó és tömörítő gép. A gép előtt a régi ágyazat eltávolítását egy ágyazatrostáló gép (RM 800) végzi. A tükrön fekvő vágányzatra jár rá a gép. A vágányt megemelve lesimítja, majd tömöríti a tükröt, elhelyezi a műszaki textíliát és a talajjavító réteget, megfelelő tömörítéssel, teljes szélességben, beleértve a széleket, padkákat is. A legnagyobb rétegvastagság 500 mm. A legnagyobb szélesség 6 m. A legnagyobb előhaladás 100 m/h. A talajjavító kialakítása után következik az ágyazati anyag bejuttatása. Míg a talajjavító beépítése a gép mögötti szállítószerelvényről történik, az ágyazati anyag beépítéséhez a szomszéd vágányra is szükség van. Az ismertető végül egy PM 150 FS géptípust is említett, melyet az olasz vasutak részére építettek. A gép a talajjavító réteget cementtel dúsítva építi be, így tömör záróréteget nyernek. A betonrétegre fólia kerül, majd arra helyezik az ágyazati anyagot.

4. Előadás:

Előadó: J. Rainer Oswald
főosztályvezető VAE Zeltweg

Téma: Kitérőszerkezetek nagyterhelésű pályákhoz.

Az előadó bevezetőjében ismertette a Voest Alpine cég kitérőgyártásának múltját és az alábbiakban foglalta össze a felépítménnyel szembeni elvárásokat:

- a felépítmény anyagi költségeinek a teljes élettartama alatt minimumon kell lennie, melyek a szállított elegytonnára vetíthetők és így összehasonlíthatók
- a vágányhálózatnak állandóan üzemképesnek kell lennie és a forgalom számára rendelkezésre kell állnia, a felépítmény akadályoztatási órák számának minimálisnak kell lennie, az adatok így vonalanként összehasonlíthatók.

Az élettartam alatt szükséges költségek minimalizálásának törvénye szabja meg a kitérővel, mint a pálya legkényesebb részével szembeni műszaki követelményeket, nevezetesen

- legkedvezőbb geometria,
- az alkotórészek legkedvezőbb kialakítása.

A cég kifejlesztett egy szimulációs programot, aminek segítségével az optimális geometriai kialakítás tervezhető. Alkalmazzák a kitérőknél a klotoid geometriát.

A nagysebességű és nagyterhelésű vonalakban fekvő kitérőkhöz a VAE megfelelő kitérőrészek felhasználását javasolja, csúcssínként az asszimetrikus profilt, mely több előnnyel jár.

Az asszimetrikus csúcssín következtében a tősín belső leerősítése rugalmas.

A VAE, a svájci vasutakkal együttműködve, ECOGLISS nevű kenésmentes csúszólemezeket vezetett be.

E megoldásnak igen nagy előnye a környezet kímélése.

A váltózár szerkezetként kialakított TEMPLEX nevű berendezés, a csúcssín hosszváltozásához is ± 35 mm mértékben igazodik.

A nagysebességű vonalakon igen hosszúak a csúcssínek, melyekhez kialakítottak egy hidraulikus váltóállító rendszert. A cég még korábban kifejlesztette a mangánacél középrésznek a normál sínprofilhoz való hegesztését egy különleges közdarab segítségével. A hegesztést thermit eljárással végzik.

További fejlesztés a hegesztett mangánbetétes középrész, ahol a keresztezési csúcs mangánbetétet kap "INSERT MN 13". A vezető sín és a csúcs által határolt csatorna mangánból van, így a kopásállósága igen magas.

Alkalmazzák a mozgó csúcsbetéteket is a nagysebességű és nagyterhelésű vonalakon, amivel a fenntartási költségek jelentősen csökkenthetők.

A bevezetőben említett kívánalmak elérésére kifejlesztettek egy számítógépes váltó - illetve kitérő ellenőrző rendszert, mely valamennyi, az időszakos váltó ellenőrzésekor mért adatokat, beépített szenzorok segítségével, folyamatosan a központi ellenőrző berendezés felé továbbítja és egyben minden adatot az előírt értékekkel összehasonlít. (VAE Roadmaster 2000). Így az ellenőrzés állandó és mind a megelőző, mind az üzemzavar azonnali elhárító intézkedésekre biztos lehetőséget nyújt.

5. Előadás:
Előadó: Bajor Tibor
országgyűlési képviselő
Téma: Záhony - különleges gazdasági övezet

Az övezet célja a külföldi és a hazai vállalkozások fellendítése, ipari park, több vámszabad terület, raktárház, logisztikai központ és kamionterminál megépítése. A különleges övezet létrehozását a magyar kormány is támogatja, hiszen Záhonynak jó a földrajzi fekvése, 80 km-re van a lengyel és a román határ, fejleszthető a infrastruktúrája. A vasutas város 200 km-es körzetében tízmillió ember él. Ezen kívül itt találkoznak a normál nyomtávú vonalak a széles nyomtávúakkal. Eperjeskén kihasználatlan átrakó kapacitás van. A 4-es számú főközlekedési út része az európai közúti szállítási hálózatnak, és a Tisza lehetőséget ad a vízi közlekedés kiépítésére is.

A gázhálózat már kész, a telefonhálózatot most bővítik. Sok a felsőfokú végzettségű szakember is. Az övezet kiterjed Kisvárda és Vásárosnamény térségére is, ahol bőven van átképezhető munkaerő.

Várhatóan bővül a FÁK országok és a Nyugat-Európa kereskedelmi forgalma. A térség elsősorban az olasz és a dél-német területek, illetve a FÁK országok közötti kereskedelem egyik fontos fuvarozási és raktározási kapcsolódási pontja. A délszláv területeken megkezdődött az újjáépítés. Japán, Dél-Korea és Tajvan növelni akarja kereskedelmi forgalmát a nyugati országokkal, amit várhatóan Záhonyon keresztül bonyolít le.

A tranzitforgalom szerepe jelenleg is kiemelkedő. De főleg szenet, kőolajat, gázt, műtrágyát és rönkfát, kifelé mezőgazdasági termékeket szállítanak. A Nyíregyháza és Záhony közti vasútvonalon lehetőség van a kombinált szállítási módok alkalmazására, kamionszerelvények vasúton történő továbbítására.

Kedvezményekben részesülnek majd azok a hazai és külföldi vállalkozók, akik ebben a térségben fektetnek be. A magas munkanélküliségi rátával jellemzett térségekben például a beszerzett gépek értékének hat százaléka levonható az adóból. Érvényben van a korábbi 100, illetve a 60 százalékos társasági adókedvezmény. Egy új szabály kimondja: a vállalkozási övezetekben az új gépek 100 százalékos, az épületek, építmények évi 10 százalékos mértékben amortizálhatók. Az export növekedése érdekében, továbbá az idegenforgalom fejlesztésének segítésére öt évre ötven százalékos mértékű adóvisszatartással élhetnek azon vállalkozások, amelyek 1995-öt követően termelési célt szolgáló beruházást kezdenek el. A külföldi tőke bevonására a kormány kedvező környezetet teremt. Az övezet létrehozása több új építészeti és gép beruházással jár. Ez maga után vonhatja a vasúti szállítások növekedését.

A szünetben a Bessenyei György Tanárképző Főiskola aulájában támogatók kiállítására került sor.

Prospektusokat, ismertetőket vehettek át a résztvevők.

- Millecentenáriumi műsorfüzetek
- Videó oktatófilmek - HUMÁN TELEX Kft
- Időbank ismertető - AD SIDERA Kft

Kiállítók:

- GANTRY Hungária Kft	- tablók, makettek
- Geodézia Rt - közműtérkép, térinformatikai bemutató	
- MÁV THERMIT Kft	-hegesztő berendezések, ragasztott sínek
- MÁVTI Kft	- MOSS pályatervezési program
- VAMAV Kft	- kitérőtervezési program
- MTM Kft	- számítógépes gépismertető
- HAVÉP Kft	- cégismertető tabló
- WABESTO Hungária Kft	- vasúti jármű klímaberendezések

Szünet után *Dr. Kecskés Sándor* a BME egyetemi tanára volt a levezető elnök.

6. Előadás:
Előadó: Dr. Kerkápoly Endre Széchenyi díjas egyetemi tanár
Téma: Európa nemzetközi kapcsolatai, különös tekintettel Záhonyra.

Az európai vasúthálózat fejlesztési tendenciái a II. Világháború utáni évtizedekben. Az UIC fejlesztési terve. Magyarország szerepe ezekben az elképzelésekben.

Az elmúlt évtized világpolitikai eseményeinek hatása a nyugat-keleti politikai, kereskedelmi és közlekedési kapcsolatok alakulására. Problémák az áruszállítás mennyiségének jelentős csökkenésével kapcsolatban.

Az Európai Unió nagysebességű vasúthálózatfejlesztési koncepciója. A projekt-szempont, a hálózat-szempont és a folyosó-elv érvényesítése a hálózatfejlesztésben. Az EU 4 észak-déli és 3 nyugat-keleti főfolyosója. Ez utóbbiak: Északi főfolyosó (London - Berlin - Varsó - Moszkva), Földközi-tengeri folyosó (Madrid-Barcelona-Milánó-Zágráb-Budapest-Kijev), Központi folyosó (Párizs-München-Bécs-Budapest).

Az európai közlekedési miniszterek 1994.évi krétai konferenciájának javaslatai Közép- és Kelet Európa vasúti közlekedésének fejlesztésére. A krétai programban szereplő 9 folyosó. A Magyarország szempontjából legnagyobb jelentőségű 3 folyosó:

IV. sz. Drezda-Prága-Pozsony-Győr-Budapest-Arad-Craiova-Szófia-Plovdiv-Istanbul.

V. sz. Trieszt-Ljubljana-Budapest-Ungvár-Lvov

VII. sz. a Duna

A három folyosó megvalósításával kapcsolatos kérdések.

Ázsia és Távol-Kelet vasúti hálózatának kialakítása, ezek integrálása az európai hálózatba.

Záhony szerepe a fenti V. sz. folyosó megvalósításával kapcsolatban. A záhonyi térség vasúti kiépítésének rövid történeti áttekintése. A Záhony átrakókörzet múltja, jelenlegi eredményei és fejlesztésének szempontjai. A nyomtávolság-változásból eredő műszaki problémák, ezek értékelése és fejlesztése.

7. Előadás:
Előadó: Vissy Károly irodavezető Országos Meteorológiai Szolgálat
Téma: A meteorológia a földfelszíni közlekedés szolgálatában.

A meteorológia története 1780-ban kezdődött és jelentősége folyamatosan nő.

A földfelszíni közlekedés számára a 60-as évektől készül előrejelzés Magyarországon. Bemutatta az időjárás közvetlen és közvetett hatásait a földfelszíni közlekedés biztonságára.

Hangsúlyozta, hogy a meteorológia a hatások egyikét sem tudja megszüntetni, de a veszélyek előrelátásával, az előrejelzéssel segíti mindazokat akik a biztonság érdekében tehetnek valamit.

Három alapvető feltétel szükséges ehhez:

- meteorológusok folyamatos jelenléte a médiákban
- megfelelő szakmai munka
- közlekedés professzionális szervezetei szoros kapcsolatban álljanak a meteorológiával

Kiemelte, hogy a vasút ezen a téren még sokat tehet, hisz Záhony kivételével nem adnak előrejelzést a MÁV részére., A legkorszerűbb számítógép modem kapcsolat segítségével az ország valamenynyi régiója igénybe veheti több szolgáltatását az Országos Meteorológiai Szolgálatnak, mely a záhonyi példát követve nagyon sokat segíthet az időjárásfüggő vasúti pályafenntartási szervezetnek.

8. Előadás:
Előadó: Bódi Antal Bessenyei György Tanárképző Főiskola számítóközpont vezető
Téma: Az Internet hálózat jelene és jövője Magyarországon.

A nyíregyházi Bessenyei György Tanárképző Főiskolán a számítástechnika kezdete az 1970-es évekre nyúlik vissza. A főiskola - mint a térség legnagyobb felsőoktatási intézmények történelme során mindig igyekezett a legújabb technikát meghonosítani, és azt a régió számára továbbadni. Ebbe a fejlődési sorba nagyon jól illeszkedik a főiskola és a Nemzeti Információs Infrastruktúra Program között kialakult gyümölcsöző kapcsolat. A főiskola az elsők között lépett be az NIIF programba, és a lehetőséghez mérten igyekszik ennek a programnak a sikerén dolgozni.

Jelenleg az NIIF Régióközpont pályázaton elnyert DEC Alpha AXP server adja az intézmény központi erőforrásait. Ezt megelőzően szintén az IIF-től kaptunk egy SUN Sparc 2 workstationt és még ekkor X.25-ön keresztül kezdtük el megismerni az Internet hálózatot és a UNIX kultúrát. A DEC géppark jelentette számunkra az igazi kihívást. Már ekkor, 1994. tavaszán látszott, hogy a jövő az integrált szolgáltatásoké lesz, így mi már nem is kezdtünk el gophert fejleszteni, hanem egyből a WWW fejlesztésre fordítottuk a legnagyobb energiát. Eleinte úgy látszott, hogy ez a fejlesztés eléggé öncélú, még nem lehetett látni azt a nagy felfutást, ami napjainkban bekövetkezett. Az általunk adott szolgáltatások nagyon sokszínűek. Az érdeklődő találhat nálunk tudományok érdeklődésre számottartó anyagon túl a környezetünket bemutató informáci-

ós blokkig mindenfélét. Csak felsorolásszerűen ismertetjük a legfontosabb adatbázisainkat: Home Page of Nyíregyháza (TOP % of All Web Sites díjas szolgáltatás), Szabolcs - Szatmár - Bereg megye turisztikai látnivalói és településeinek alapadatai, Nine Planets (NASA hivatalos mirror,) főiskolai információk, az Új Kelet és a Kelet Magyarország c. napilapok heti válogatásai, a nyíregyházi Móricz Zsigmond Színház Web lapjai stb.

Jelenleg a folyamatosan bővülő adatbázis meghaladja a 3000 oldalt és a látogatottsága folyamatosan növekszik.

Az általunk végzett fejlesztések eredményeként fogalmazódott meg bennünk az ötlet, hogy ezt a lehetőséget próbáljuk meg átadni a környezetünknek is. A Szabolcs - Szatmár - Bereg Megyei Közalapítványnál pályázatot nyertünk, amelynek eredményeként az országban elsőnek sikerült kialakítanunk 10 Mps sebességű Internet kapcsolatot a nyíregyházi Kábelkom Kft. kábeltévé hálózatán 1995.novemberében. Ez azt jelenti, hogy potenciálisan egy 22.000 csatlakozási ponttal rendelkező nagysebességű számítógépes hálózat alapjait raktuk le. Természetesen a HUNGARNET alapelveket semmilyen körülmények között nem akartuk sérteni, így igyekeztünk szövetségeseket keresni ezen eredményeknek a kiaknázására. Sikerült megnyernünk ennek a célnak a megvalósításához a Nyíregyháza Megyei Jogú Város és a Szabolcs - Szatmár - Bereg Megyei Önkormányzat segítségét és támogatását. Jelenleg folyik a Szab-I-Net Közhasznú Társaság működési feltételeinek a kialakítása és amenynyiben a terveink valóra válnak, elérjük célunkat, hogy az általunk kidolgozott fejlesztési programba minden érdeklődő kapcsolódhat, és költségelosztásos elven megfizethetővé válik az Internet mindanynyiunk számára.

A Szab-I-Net hálózat nem HUNGARNET ügyfelei az akadémiai rendszertől függetlenül csatlakozhatnak az Internethez, a HUNGARNET tagok pedig a NIIF Régióközponton keresztül válhatnak a H-BONE rendszer felhasználóivá.

Bízunk benne, hogy az általunk megtalált út követőkre talál és ezáltal az NIIF program nemzetközi jellege markáns tartalmat kap országos szinten is .

9, Előadás

Előadó: Bátyi Ferenc MÁV Rt. PHMSZ RFI Záhony irodavezető

Téma: Nagyterhelésű vasúti pályák Záhony térségében.

Az előadó a konferencia címadó előadásában arra kereste a választ, hogy a Záhony térségében megépített széles nyomtávolságú vágányhálózat átlagosnál nagyobb terhelése milyen hatást fejt ki.

Az előadás nyolc blokkját, az ún. "póktechnikával" készült előadásvázlaton mutatta be.

Széles nyomtávolságú vágányhálózat általános ismertetése

Tengelyterhelés

Elegytonna terhelés

Felépítménycserélési idő

Mechanikai és kémiai igénybevétel

Személyzet igénybevétele

Az átlagosnál nagyobb terheléseknek kitett vágányhálózat felügyeletét, karbantartását végző pályafenntartási munkatársak igénybevétele is nagyobb a szokásosnál. Bemutatásra került az ún. Sharrington-féle neuronális tölcsér, mely az információ, felfogás és végrehajtás összefüggését taglalja.

Eredmények

A széles nyomtávolságú felépítményre jellemző gondokat ismertette(síntörés, baleset, pályák műszaki állapota, kizárt vágányok, következmény-csökkentő sebességkorlátozások).

Szellemi termékek (2 db szabvány, D. 57. Műszaki Útmutató, tanulmányok kidolgozása).

Korszerűsítések, fejlesztése - F $_{v2}$ L_{sz} betonaljak, GANTREX sínleerősítés, 54 kitérők általános alkalmazása, 661$_s$ KIAG, TRAC-MAS.

Felújítási munkák terén az utóbbi 2 évben jó irányú változás történt, külön a széles programra biztosított források ésszerű felhasználásával.

Célok, feladatok, javaslatok

A kidolgozott felújítási koncepció megvalósítása, korszerűbb szerkezetek alkalmazása, igénybevétel arányos költségbiztosítás.

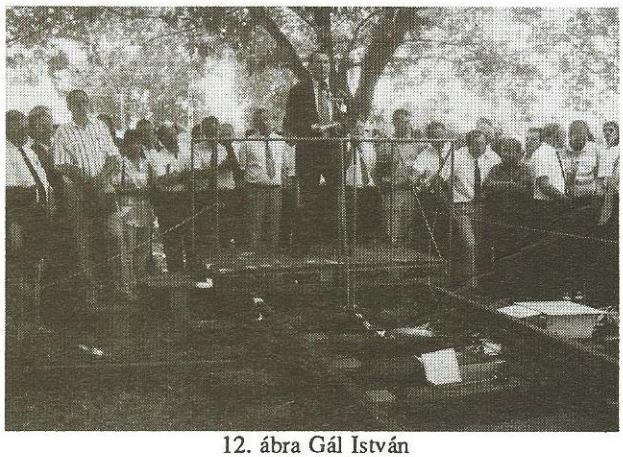
Az előadó a záhonyi széles nyomtávolságú vasúti pályát érintő, átlagosnál nagyobb terhelést pályaszerkezeti, technológiai és forgalombiztonsági szempontból kezelhető és megoldható feladatnak tartja, melyhez minden érintett segítségét és tevékeny hozzájárulását kérte.

Ebéd után elérkezett a sokak által várt záhonyi szakmai kirándulás ideje. A delegáltak többsége újszülött csecsemőként csodálkozott rá az átrakókörzet birodalmára, hiszen amiről eddig csak hallott és olvasott, most saját szemével győződhetett meg róla.

9 db autóbusszal, látványos motoros rendőri kísérettel utaztunk az Európa egyik legnagyobb szárazföldi kikötőjébe.

Az első színhely Fényeslitke személy pu-on a záhonyi TEBF váltóhajtómű-javítóműhelye volt. Bemutatásra került a váltó és a hajtómű kapcsolata, melyben a záhonyi pályavasúti testvérszervezet kiemelkedő, élenjáró eredményt ért el. Előzetesen a résztvevők megkapták az itt folyó tevékenységről összeállított színes kiadványt.

A hangulatos szabadtéri programon Gál István a MÁV Rt TEBSZ szakigazgatója köszöntötte a résztvevőket. (12.ábra)

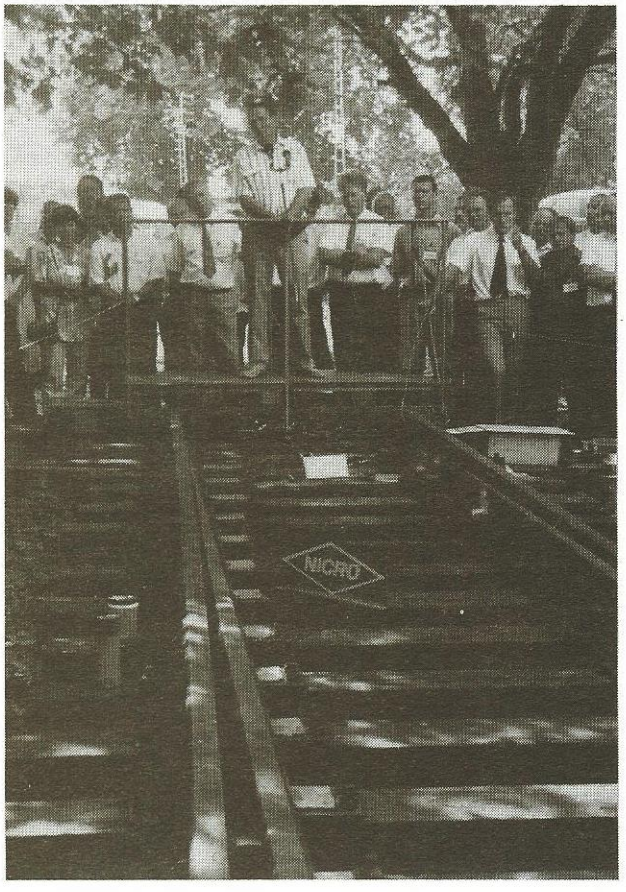


12. ábra Gál István

Értékelte és kiemelte a fényeslitkei hajtómű felújító műhely műszaki, gyakorlati tevékenységét és annak az üzemvitelre gyakorolt pozitív hatását.

Bemutatta a támogató cégek jövőbemutató új berendezéseit,

- az Érdi Műszer Automatika Kft által kifejlesztett elektrohidraulikus vezérlésű sorompó hajtóművet,
- A TBÉSZ által szerelt ALCATEL típusú elektrohidraulikus váltóhajtóművet.



13. ábra Gyimesi József

A NICRO Általános Kereskedelmi Kft termékeivel mutatkozott be, utalva a váltó egyes alkatrészeihez ajánlott állapotvédő és kenő anyagával elkezdett közös kísérletre.

Gyimesi József a váltóhajtómű-javítóműhely vezetője beszámolt munkájukról, eredményeikről, terveikről. (13. ábra)

Tájékoztatást adott a javítómühely tevékenységéről, jövőbeni elképzeléseiről, a két szakszolgálat fenntartási tevékenységét befolyásoló fejlesztési elképzeléseikről, mely a vágány közötti munkavégzés minimálisra csökkentését célozza meg.

A TEB szakszolgálaton működő Váltóhajtómű Szakmai Klub 1995. áprilisi Fényeslitkén tartott soros ülésén meghívást kapott a X. Vasúti Pályafenntartási Konferenciára.

Két ok szerepelt a meghívásban. A szakmai tevékenységünk színvonala és célja. Valamint ezzel a meghívással a pályavasúton belül a két szakág egységét erősíteni.

A helyi elképzeléseinket a bemutatkozásra és a váltóállítóműveket javító műhely tevékenységének bemutatásán egybekötöttük a Váltóhajtómű Szakmai Klub fényeslitkei soros ülésével. Így sikerült elérni, hogy a TEB Szakigazgatóság 38 fővel képviseltette a szakmát ezen a konferencián .

Úgy érzem, sikerült bizonyosságot adni arról, hogy műszakilag megalapozott és bizonyíthatóan gazdaságos tevékenységet lehet folytatni a "Nagy Vasút" szervezeti keretein belül. Eredményesen lehet dolgozni a Magyar Vasút nehéz helyzetében is és a jövőért is, ha hagyják, hogy tegyük a dolgainkat.

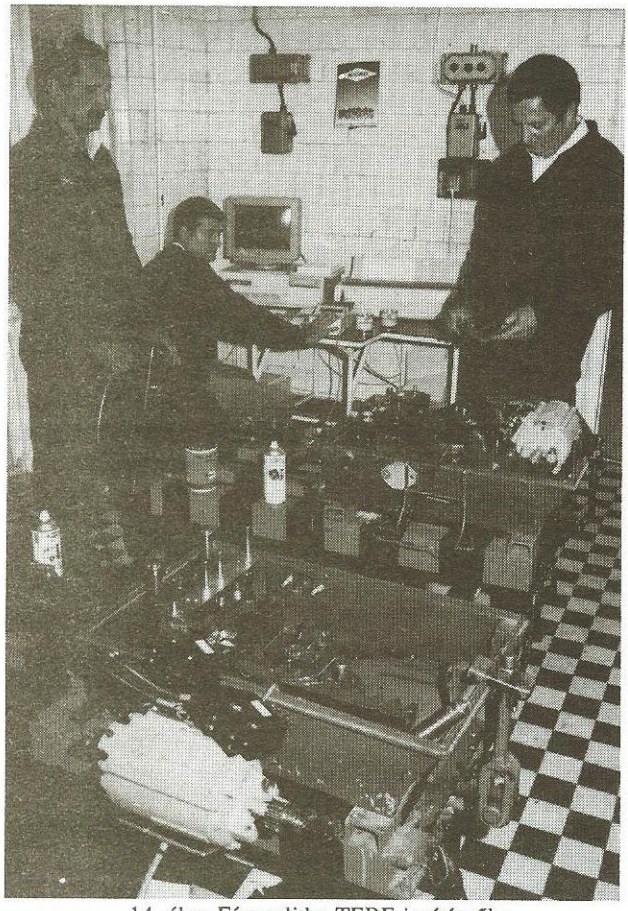
A tájékoztatók után a résztvevők megtekintették a kiállított és működőképesen bemutatott műszaki újdonságokat. Az automatikus működésre állított berendezések iránt nagy volt az érdeklődő kíváncsiság. A felvetett kérdésekre a cégek képviselői adtak információkban gazdag válaszokat.

A hajtómű felújítás műveleti és technológiai sorrendjét reprezentáló kiállítás általános elismerést váltott ki mind a szakemberekből, mint az e témakörben kevésbé jártas szakemberekből egyaránt. A bemutatott mechanikai sorrendiség a jelen problémáinak bemutatását szolgálva, egyben a jövőbe is mutatott, a kész hajtóművek paramétereinek a számítástechnikai eszközökkel való mérése, illetve a számítástechnikai lehetőségek fejlesztése terén. (14. ábra)

Fényeslitkéről autóbuszokkal üzemlátogatás keretében folytattuk utunkat a 2. bemutató színhelyére, Eperjeske Rpu. V. főpályamesteri szakasz rakterületére.

A résztvevőket Várhegyi Ferenc a Záhony PGF vezetője köszöntötte.

Valamennyi résztvevőt nagy szeretettel köszöntött Eperjeske Rpu. V. főpályamesteri szakasz rakterületén megrendezett kis- és nagygép bemutatón.(15. ábra)

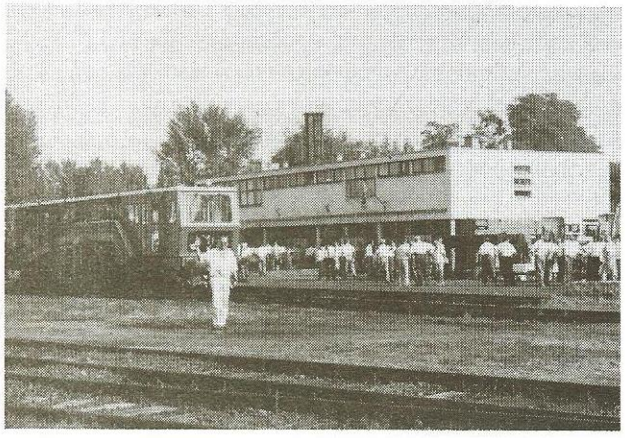


14. ábra Fényeslitke TEBF javítóműly

A kiállítók részvételének jelentőségét hangsúlyozta és külön felhívta a figyelmet az ún. "sínskanzen" megtekintésére.

A résztvevők az alábbi kiállítók munkájával ismerkedhettek meg.

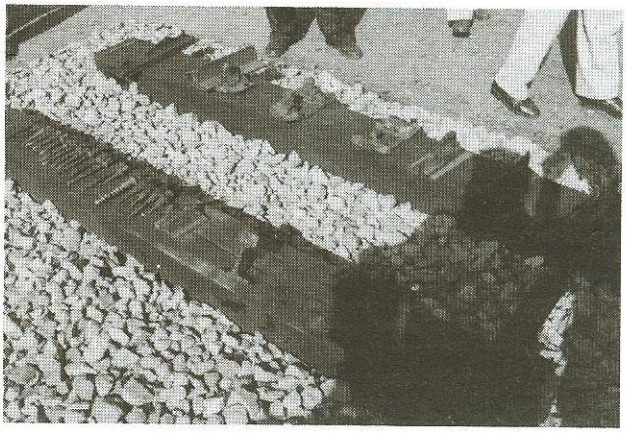
- FKG Kft Jászkisér - hegesztő- és kismunkagépek
- FEIN Kft - villamos kisgépek
-VIESSMANN- gázfűtő berendezések
-KARAGENT Bt.- villamos kisgépek
-G & G Kft - gyomirtó gépek, eszközök
-MTM Kft - geodéziai műszer



15. ábra Eperjeske Rpu. gépbemutató

-PGF Záhony - 661s KIAG, TRAC-MAS vontatójármű

Érdekes volt a használt felépítményi alkatrészekből összeállított gyűjtemény, melynek egy részlete az alábbi képen látható. (16. ábra)



16. ábra Eperjeske Rpu. sínskanzen

Eperjeske rpu-ról autóbuszokkal üzemlátogatás keretében folytattuk utunkat Záhony állomásra.

A záhonyi érkezéskor már a lakosság által is felfokozott érdeklődés kísérte a begördülő különbuszokat.

A Pályagazdálkodási Főnökség épülete előtti parkban elhelyezett meteorológiai állomásról már a délelőtti konferencián kiderült, hogy rendhagyó objektum.

Az Országos Meteorológiai Szolgálat első olyan állomása, melyet a földfelszíni közlekedés szolgálatára is üzemeltetnek.

Az ünnepi beszédet Bátyi Ferenc, a MÁV Rt PHMSZ záhonyi RFI irodavezetője tartotta.

Tisztelt Vendégeink !

Hölgyeim és Uraim !

Nagy szeretettel köszöntöm Önöket a Föld azon kitüntetett helyén, mely az északi szélesség 48° - 23′ és a keleti hosszúság 22° - 10′ meridián metszéspontjában helyezkedik el. Záhonyban vagyunk, mely oly kedves számunkra, hogy az átrakókörzet 1000 km acélsínjének szorítását lágy simogatásnak érezzük.

Ma is szívünket melengető eseménynek lehetünk tanúi, mely Záhony jövőjét szolgálja. Az Országos Meteorológiai Szolgálat automata meterológiai állomásának ünnepélyes üzembe helyezésére kerül sor. A záhonyi pályafenntartási szakemberek és az OMSZ 10 éves jó kapcsolatának eredménye ez az állomás, melyért őszinte köszönetemet fejezem ki az OMSZ itt jelenlévő vezetőinek, munkatársainak:

Dr. Mersits Iván OMSZ elnök

Vissy Károly OMSZ METKERSZI irodavezető, meteorológus

Németh Lajos OMSZ METKERSZI irodavezető h., meteorológus

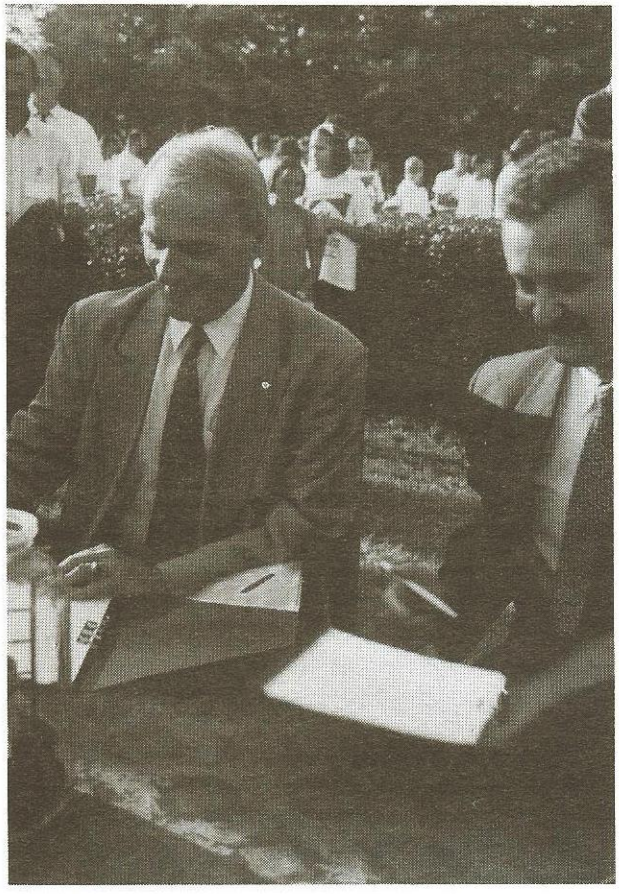
Dr. Práger Tamás főosztályvezető

Bereczki László főtanácsos

17. ábra A záhonyi meteorológiai állomás üzembehelyezése

Az automata állomás nyújtotta szolgáltatás jól segíti majd az OMSZ munkáját, mivel az ország ezen területe lefedetlen volt eddig. Számunkra is kiemelt jelentőségű az állomás működtetése által szolgáltatott adatok felhasználása, számítógépes archiválása, és tudományos feldolgozása.

Az állomás automatikus működtetésű, 10 perces mintavételezéssel rögzíti a mért jellemzéket, számítógépen tárolja, illetve továbbítja az adatokat.



18. ábra Záhony meteorológiai állomás szándéknyilatkozat aláírása

Pályafenntartási szakemberek számára érdekes és igen hasznos, hogy az állomás kiegészült sínhőmérő berendezéssel is.

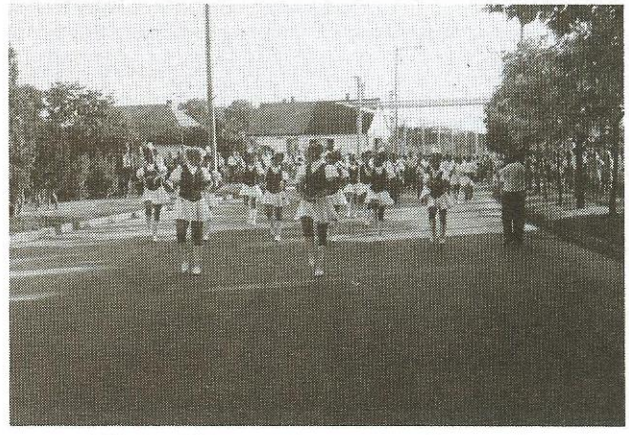
Az állomás kivitelezéséért köszönetet mondok az OMSZ szakembereinek, a MÁV MAGISZTER Kft-nek és Záhonyi Pályagazdálkodási Főnökségnek, akik mindennap részesei lehetnek majd e kellemes létesítmény látványának.

Záhony holnap reggeltől bekerül a médiák körzeti időjárás jelentésébe, mely által egy lokális állomással a globális rendszer részeseivé válunk.

Mielőtt megkérném Dr. Mersits Iván Elnök Urat az állomás üzembe helyezésére a záhonyiak nevében egy szerény ajándékot szeretnék átnyújtani, mely az automata állomás működőképtelensége esetén hasznos segítségükre lehet (béka az üvegben). (17.ábra)

Ezt követően Dr. Mersits Iván az OMSZ elnöke méltatta a létesítmény jelentőségét és Pál József MÁV Rt pályavasúti igazgatóval felavatták a meteorológiai állomást, majd szándéknyilatkozatot írtak alá a meteorológiai előrejelzés MÁV részére történő országos igénybevételéről. (18 .ábra)

Időközben a résztvevők megkapták a kulturális műsor programfüzetét, majd gyalogosan átvonultak a Záhonyi Oktatási és Művelődési Központba. Menetközben látványos műsort adott a Szabolcs Koncert Fúvószenekar és Majorett Csoportja, ünnepélyes hangulatot előidézve a kisvárosi Záhonyban. (19. ábra)



19. ábra Záhony majorett csoport bemutatója

Az avatóünnepséget a Paris Bull Vendégház által rendezett állófogadás követte, melyen Dr. Kádár András a MÁV Rt. záhonyi üzletigazgatója köszöntötte az egybegyűlteket. (20 .ábra)

Köszöntötte a résztvevőket, majd a legfrissebb hírrel szolgált, a záhonyi Üzemigazgatóság valamint az Átrakási és Raktározási Igazgatóság összevonásával Záhony Port Átrakási Üzletigazgatóság alakult.

A munkavégzésről elmondta, hogy a záhonyi üzemigazgatóság az elmúlt hónapokban sok intézkedést tett piaci pozícióinak erősítése érdekében . Erre szükség is volt, mert a tervezettnél 6,4 százalékkal kevesebb árut

20. ábra Dr. Kádár András ünnepi köszöntője

szállítottak. A tervhez képest az év első hét hónapjában 0,58 milliárd forint volt a bevételi elmaradás. A tranzitfuvar- és mellékdij-bevételek azonban 0,2 milliárddal meghaladják a tervezettet.

Az ukrán vasúttal kötött szerződés alapján előreláthatóan még ebben az évben sikerült elindítani a rendszeres kombinált fuvarozási forgalmat ezen a határátmeneten (1520 mm-es nyomtávon), speciális kocsikkal. Jól halad a normál nyomtávú RO-LA forgalom szervezése is.

Kedvező jel, hogy az importforgalom bővült, a tranzitforgalomban pedig 22,5 százalékos növekedést sikerült elérni. Bizakodásra ad okot a jugoszláviai tranzitforgalom élénkülése is. Az elmúlt hónapokban az eddiginél több, a FÁK országokba irányuló exportszállítási megrendelést adtak fel a fuvaroztatók.

A tranzitszállítás növelése érdekében az érvényes vámtörvények szellemében megkezdték a köz- és vámraktározási tevékenységet. Eredménnyel kecsegtető tárgyalások folynak az ukrán vasút vezetőivel a kölcsönösen előnyös tevékenységek összehangolása, a keleti és déli irányú szállítási és raktározási igények kielégítése érdekében.

Megköszönte, hogy a pályavasúti rendezvény ilyen népes létszámmal meglátogatta Záhonyt. Végül megnyitotta a Záhony Átrakókörzet fejlődését bemutató kiállítást.

Az ezt követő műsorokon ki-ki megtalálhatta a maga ízlésének megfelelő szórakozást, hiszen volt itt opera, operett, folklór műsor, néptánc és énekkórus előadás.

Nagy Csaba tárogatóművész műsora után operett, illetve opera előadás keretében fellépett Szóka Júlia és Csák József. A szabadtéri színpadon a Sátoraljaújhelyi Hegyalja néptánccsoport lépett fel. A műsorban közreműködött még a Záhonyi FŐNIX vegyes kórus és a LOS ANDINOS együttes. (21. ábra)

Végül éjszaka a publikum mégis vert seregként távozott, ugyanis Mádl Ildikó sakkcsapat olimpiai bajnokot senki sem tudta legyőzni a sakkszimultánon. Ennek ellenére az utolsó pillanatban csupa mosolygós és derűs arcú ember kapaszkodott fel a Nyíregyházára visszainduló buszokra.

A X. Pályafenntartási Konferencia alkalmából a Záhonyi Művelődési Otthonban kiállítás nyílt meg, amely eredeti tervek segítségével bemutatta Nyíregyháza - Csap és Nagykároly - Mátészalka - Csap vasútvonalakat. A kiállításon láthatók voltak a vasút nyíltvonali és állomási vágányainak, az épületeknek, hidaknak, továbbá az újonnan létesített átrakó és rendező pályaudvarok tervei. A kiállított anyagot a záhonyi helytörténeti gyűjteményhez csatolták.

Az anyagot összegyűjtötte: Dr. Horváth Ferenc

Összeállította: Szűcsné Szabadi Tünde., Kovács Józsefné, Lippai Tibor

Augusztus 16-án pénteken a Bessenyei György Tanárképző Főiskolán folytatódtak az előadások, 3 szekcióban.

21. ábra LOS ANDINOS együttes

1. szekció:

Téma: pályaépítés - karbantartás - technológia

Szekcióvezető: *Szamos Alfonz* divízió vezető MÁV Rt. PHMSZ

1. előadás:

Előadó: Vadon Béla főkonstruktőr, VAMAV Kft

Téma: *A kitérőgyártás-, beépítés- és fenntartás kritikus kérdései.*

Az előadás a vasúti pálya egyik legkritikusabb pontjával, a kitérővel foglalkozik. A teljes pálya-

hossz 9 %-át kitevő kitérőkre fordítódik a pályafenntartási költség 40 %-a. Ez a munkamennyiség még több is lehet, ha már a beépítéskor geometriai, elhelyezési vagy fekszinthibák következnek be. A kitérőgyártás első alapvető problémája, a célnak megfelelő alapanyag kiválasztása és alkalmazása.

Az élettartamot jelentős mértékben befolyásolja a kopásállóság növelése. Elsősorban a csúcssínek igényelték ezt. Elkezdődött az MA 6-os anyagú csúcssínek alkalmazása.

A szerkezeti elemek korszerűsítése is az élettartam növekedését célozza. Növekszik a betonaljra leköthető típusok választéka is. A megnövekedett minőségi és élettartam követelmények csaknem minden esetben költségnövekedéssel járnak. A beépítés is nagyobb pontosságot, az eddigiektől eltérő technológiákat igényel.

Az új fejlesztésű kitérők tesztelése során felbukkanó típusproblémák :

- a kitérők elmozdulással szembeni védelme
- a kitérő és részegységeinek pontos elhelyezése beépítéskor
- nyomtáv szűkület okának megkeresése és azok elhárítása
- betonaljas kitérők aláverése során tapasztalt aljátrendeződések jelenség

Legtöbbször a kirívóan nagy hibák más hibajelenséggel együttesen, egymás hatását erősítve alakulnak ki. A kitérők megfelelő fenntartása az élettartamot akár nagyságrendekkel is növelheti. Alaptörvény: fenntartást megtakarítani nem lehet.

Ehhez néhány tanács:

- a kezdeti fáncosodást köszörüléssel rendszeresen el kell távolítani
- fenntartás során törekedni kell az eredeti kitérő geometria helyreállítására
- fontos a csúcsok hegyének vizsgálata
- a kitérők előtti, utáni, valamint a közbenső sín térségében a sínleszorítások helyreállítása, a csavarok utánhuzása
- régi típusú kitérőknél a keresztezési oldalcsavarok vizsgálata.

2. Előadás:

Előadó: Bibi Gretoft termékigazgató, ESAB Göteborg

Téma: Új utak vasúti pályák javító hegesztésében, kitérők, csúcs- és könyöksínek felújítása.

A vasúti pályák anyagköltsége jelentős növekedésének hatására a svéd vasutak az ESAB AB-vel közösen új javító hegesztési eljárások kidolgozását tűzték ki célul, a költségek csökkentése érdekében. Ezt alátámasztja az a tény, hogy egy keresztezési közép javításának költsége csak a 20 %-a az új alkatrész költségének. Természetesen a keresztezési közép javító hegesztés technológiájának kidolgozása során törekedtek a helyszínen elvégezhető, gépesíthető technológia megvalósítására.

Az eljárás során figyelembe vették a középrészek eltérő anyagminőségét és ezek alapján különböző programokat készítettek.

3. Előadás:

Előadó: Lökös László ügyvezető igazgató, MÁV THERMIT Kft

Téma: Költségkímélő fenntartási módszerek.

A vasúti felépítményi szerkezetek élettartamának meghosszabbítása, a költségkímélő módszerek kidolgozása mindig nagy kihívást jelentett. Néhány módszer a felépítmény szerkezetek élettartamának növelésére, mely költségkímélő is:

- talpfák és vasbetonaljak javítása Vortok spirállal:

Az eljárás lényege, hogy a síncsavarok kihajtása után a meglévő csavarlyukakba alumínium spirált csavarnak be és ebbe a spirálba van a síncsavar behajtva.

Előnye: igen gyors, hatékony, jól gépesíthető, az aljakat a pályából nem kell eltávolítani. Az aljak pályában maradásának lehetősége 10-15 évvel meghosszabbítható, illetve egy alj cseréjének költségén 8-10 aljat lehet biztonságosan javítani.

- Sínhegesztési eljárások:

Az aluminiumtermikus (AT) eljárás lényege, hogy az alumínium a nehéz fémoxidokat, kiváltképp a vasoxidot nagy hőfejlődés mellett redukálja.

Az Elektrothermit a hegesztések 2 fő változatát alkalmazza.

SKV-gyors előmelegítő eljárás: az előmelegítés mindössze 1-2 percig tart.

SKV-2 az előző továbbfejlesztése, amikor 65-75 mm széles hézagot kell behegeszteni, vagyis 2 normál hegesztés helyett 1 hegesztés van.

Ragasztott szigetelt illesztések

A MÁV-nál ugyanúgy, mint a fejlett nyugati-európai vasutaknál két módszert alkalmaznak.

a./ gyárilag előállított különféle hosszúságú szigetelt sínek beépítése a pályába, utólag behegesztéssel,

b./ helyszínen szerelt szigetelés előszigetelt hevederekkel.

A MÁV THERMIT Kft az osztrák P.C. Wagner cég technológiájával mindkét módszert alkalmazza.

Sínkenőberendezés

A sín és nyomkarima kopás csökkentésére 3 féle sínkenőberendezést alkalmaznak:

SVGB-84 típusú mechanikus adagolású,

ESK-95 típusú elektromos adagolású,

SRS CLICOMATIC svéd típusú elektromos adagolású,

Görgős váltóállítószerkezet

A kitérők fenntartásának állandó költségeleme a váltósínszékek kenése, melynek elhagyását a görgős szerkezet beépítése teszi lehetővé. A görgős szerkezet a csúcssínt az állításkor kiemeli, majd az állítás gördülés utján valósul meg.

Feltöltő hegesztés

A kitérőalkatrészek kopásainak javítását hegesztő elektródával végzik az alábbi helyeken:

- keresztezési középrészek csúcsbetétei és könyöksínek
- sínek és hegesztések futófelületén lévő hibák helyreállítása
- kitörött sínvégeknél
- vezetősíneken

A feltöltött hegesztés alkalmával elkerülhető a nagymértékű kitérő alkatrészek idő előtti cseréje. Általában három alkalommal lehet ezt elvégezni.

4. Előadás:

Előadó: Beluzsár János vezérigazgató PFLEIDERER Lábatlani Vasbetonipari Rt

Téma: Vasúti betonaljak - 1996

A vasúti aljgyártó vállalat mindent megtesz, hogy a termelés szintjét növelje, új betonalj típusokat vezet be, megpróbálja az export bővítését. Teszi mindezt a nehéz gazdasági helyzetben való megfelelés érdekében.

Betonalj típusok

normál nyomtáv: LM típusú GEO lekötéshez, 1:20 dőléssel, 48, illetve 54 kg/fm-es sínrendszerhez készülnek:

- nyombővítés nélkül
- 5 mm, 10 mm, 15 mm nyombővítéssel

ide sorolhatók meg az átmeneti betonaljak, melyek

- nyombővítés nélkül 5 mm-es nyombővítéssel, illetve
- rövidítés nélkül
- rövidítéssel
- különböző síndőléssel kerülnek kialakításra.

T. típusú betonaljak készülnek:

- TM típusjelzéssel műanyagbetéttel, 48 illetve 54kg/fm-es sínrendszernél
- TF típusjelzéssel fabetéttel

LW típusú betonaljak

- LW 60 UIC 60-as sínrendszerhez 1:20 dőléssel
- LVA betonaljak S 49 sínrendszerhez 1:40 dőléssel

A kitérő aljak készülnek: XIII, XI, XIV, 1:800 típusú kitérőkhöz.

Széles nyomtáv:

- TSZ típusú betonalj, fabetéttel
- LSZ típusú betonalj GED leerősítéshez
- FV típusú a normál és széles nyomtávú közös pálya számára (fonódott vágány)

Fejlesztés alatt vannak a széles nyomtávú kitérők betonaljai. A korábbi évtized nagyon intenzív vasúti betonalj fejlesztése az új betonalj szabványok bevezetésével lezárult. Természetesen fejlesztés ma is folyik. Elkerülhetetlenné vált egy referenciával rendelkező betonalj gyártásának bevezetése. Ez a fejlesztés jelenleg folyik, célja a B 70-es betonaljak gyártásának bevezetése, melyek német tervek alapján készülnek. 1995-ben 400 db LNA típusú betonaljat gyártottak, MÁV-STEDEF-Lábatlan kooperációban.

5. *Előadás:*

Záhony Vasúti Átrakókörzet c. videofilm bemutatása.

A 18' időtartamú film a konferencia tiszteletére készült, mely az eddigi referencia filmektől eltérően pályavasúti szemszögből mutatja be az itt folyó munkavégzést.

Forgatókönyv író: Dr. Horváth Ferenc
Szaktanácsadó: Bátyi Ferenc
Narrátor: Balla Zoltán
Rendező-operatőr: Sipos Attila

6.7. Előadás:

Előadó: Gáspár Bence tervező, MÁVTI Kft

Téma: Széles nyomtávolságú nagyteherbírású vasúti pályaszerkezetek igénybevételének vizsgálata.

Az előadó a MÁVTI Kft által készített, " Széles nyomtávolságú nagyteherbírású vasúti pályaszerkezetek" c. tanulmányt ismertette. A saját témáján kívül a távollévő Dr. Kazinczy László BME adjunktus előadását isbemutatta. A tanulmány főbb témakörei, rövidítve 300 kN tengelyterhelésre alkalmas:

- L_{SZ} és F_V betonaljak ellenőrzése
- felépítmény állékonysági és a sínszelvények igénybevételi vizsgálata
- felépítményi szerkezetek lehetséges műszaki megoldásai
- sín, illetve kitérő beszerzési lehetőségek
- gazdaságossági vizsgálat

A tanulmány végkövetkeztetései:

- 300 kN tengelyterhelésű, 80 km/h sebességű járművek a felépítményi elemeke igénybevételi szempontból határállapotba hozzák

- fokozott igénybevételnek csak az UIC 60-as sínből 60 cm aljtávolsággal, 50 cm ágyazatvastagsággal készült pálya felel meg
- a nagyobb tömegű sínszelvény elsősorban a keresztaljra, illetve az ágyazatra ható erők csökkentése céljából szükséges
- a nagyobb tömegű sínszelvények a vágány állékonyságát - típustól függően - 5-20 %-kal növelik a 48-hoz képest.
- Az L_{sz} F_v betonaljak még éppen megfelelnek. Teherbírásukat a fokozott igénybevételek szinte teljesen kimerítik.

Magyarországon a normál nyomtávolságnál egyre inkább terjed az UIC 60-as sínrendszer, ezért gazdasági stratégiai megfontolások miatt célszerű ilyen felépítményi rendszert választani a széles nyomtávolságnál is.

8. Előadás:

Előadó: Vörös József divízóvezető, MÁV Rt. PHMSZ

Téma: Vasúti hidak fáradási kérdései eltérő igénybevétel esetén

Meglévő vasúti acélhidak teherbírásának meghatározása:

Régi acélhidakról erre a kérdésre csak a fáradás vizsgálatával lehet pontos feleletet adni. A hídon áthaladó járművek eltérő nagyságú, számú és előjelű feszültségváltozást okoznak az egyes szerkezeti elemekben. A fáradásvizsgálat során szerkezeti elemenként kell meghatározni a híd eddigi élettartama vagy tervezett élettartama alatt bekövetkező feszültségváltozások nagyságát és számát. Ebből állíthatók elő a feszültségsprektumok. Egyes hidaknál a teher nem homogén (közös vasúti-közúti hidak), így a szerkezetek igénybevétele is lényegesen eltér a két teher hatására. Ugyanilyen probléma jelentkezik ott is, ahol a normál és széles nyomtáv egyazon hídszerkezeten kerül átvezetésre. Ilyen például a Csap-Záhony között lévő Tisza-híd. A hídon a vágányokat fonódva építették meg, a pályalekötés a szovjet vasút előírásai szerint készült. A fonódás következtében sem a normál., sem a széles vágány tengelye nem esik egybe a híd tengelyével. Az ebből következő eltérő statikai igénybevételek az alábbiak:

- járműteherből keletkező eltérések,
- főtartóra ható külpontos igénybevétel,
- áthaladt elegytonna .

9. Hozzászólások:

Név: Rácz Zsigmond, főmérnök Nyíregyháza Pályagazdálkodási Főnökség

Téma: Tokaj - Rakamaz között ellenálláshegesztőgéppel végzett sínhegesztés, feszültségelosztás záróhegesztésnél.

1996. 05.15-16. között Tokaj - Rakamaz állomások között ellenálláshegesztőgéppel 4 db záróhegesztést és Csilléry dilatációs készülékek beépítését végezték el. Ismertette a jó minőségű hegesztés kialakításának feltételeit. Előzetesen vizsgálták a hegesztő gép munkáját és megállapították, hogy nagy szórás van a rövidüléseknél, mely gépkezelői hibára vezethető vissza.

A módszer lényegét részletezte, melynek során 44 mm rövidülést terveztek záróhegesztés esetén a sínvégeknél. A sínvégeket úgy illesztették, hogy a sínszál a vágánytengelytől távolodva fél hullám alakot vett fel, majd a hegesztőgép elvégezte a hegesztést. A hegesztés zsugorodására 2 mm-t terveztek. Dicsérte a hegesztőgép személyzetének jó hozzáállását, melyet a jól sikerült hegesztések tanúsítanak.

Végül a módszer alkalmazásával jövőben várható előnyöket adta közre.

10. Hozzászólás:

Név: Baki István főmunkatárs, MÁV Rt. PHMSZ

Téma: A szakma nemzetközi tevékenysége, oktatás.

Ez a tevékenység az UIC-ben, az ERRI-ben és pár év után ismét az OSZZSD-ben folyik. Ismertette az UIC átalakítását, mely jelenleg kétlépcsős irányítással dolgozik. A MÁV a híd, alépítmény- és pályafenntartásban képviselteti magát. Az ERRI is a piacosítás korát éli. Fő gond a forráshiány, mivel a szervezet által kidolgozott jelentéseket, műszaki információkat pénzért adja.

A legújabb kutatási téma az ERRI 202, mely a hézagnélküli felépítménnyel és a hegesztett kitérőkkel foglalkozik. A PGK és több Kft eredményesen vesz részt a munkában. A MÁV ilyen irányú bevételeinek 80%-át PHM szakterület érte el. A másik a pályatervezési program, melyhez eredményesen adaptálható a MÁV PÁTER programja.

Hamarosan befejeződik a Kitérő Bizottság munkája, melynek pozitív eredménye, hogy egy szakértő bizottság dolgozik a MÁV új kitérőkre vonatkozó valamennyi utasításának összehangolásán. Eredményesen dolgozik a sínnel kapcsolatos szakértő bizottság.

Az OSZZSD-ben elért eredményekre támaszkodva nem szabad elveszni értékeinknek. Két területen megkezdődött a munka, az egyik a kitérő, a másik a betonaljak téma, melyet a PFLEIDERER Lábatlani Rt. nagyon aktívan támogat.

A szakma kialakította az utasítás korszerűsítési programot. Folyamatban van a D.20, D. 2, D.6. sz. utasítások kiadása, technológiák feldolgozása.

Az idei oktatást sokszínűség jellemzi. A továbbképzés több csatornán folytatódik, a tisztképző, szakmai felsőfokú továbbképzést több lépcsőben szervezik (Akadémia). A Budapesti Műszaki Egyetemen és a Győri Főiskolán alacsony vagy megszűnt a szakirányú képzés. A megalakult Oktatási

Szakigazgatósággal megrendelő-teljesítő viszony alapján történik az együttműködés.

Felhívta a figyelmet az 1997.évi oktatás, képzés, továbbképzés előkészítésére.

2. Szekció

Téma: Felügyelet-gazdálkodás

Szekcióvezető: Halmay Árpád szakigazgató helyettes, MÁV Rt. PHMSZ

1. Előadás:

Előadó: Legény András műszaki osztályvezető, MÁV Rt. Port Átrakási Üzletigazgatóság

Téma: Az átrakási technológia hatása a vasúti felépítményre.

A nemzetközi egyezmények alapján a magyar vasutak feladata a Szovjetunióból Magyarországra, illetve a Magyarországtól nyugatra fekvő országokba szállítandó áruk átrakása. Ezen feladat ellátására- az áruk tömegének, illetve az árufajták növekedése miatt - különböző rakodási technológiákat kell kialakítani.

Az átrakási technológiáknak, illetve az alattuk lévő vágányoknak, építményeknek igazodniuk kell a Szovjet Vasutak általi terhelésekhez és kocsitípusokhoz. A vasúti pályát érintő terhelések és igénybevételek a szovjet szabványok alkalmazásával aránylag könnyebben kezelhetők voltak.

Az áruféleségek és kocsitípusok változását már sokkal nehezebben tudta követni a technológia. Leginkább nagy változást jelentett az ömlesztett anyagok fedett kocsiban történő állítása helyett rendszerbe állított alsóürítésű ún. "HOPPER" típusú kocsik átrakási technológiája.

Az átrakókörzetben több olyan létesítmény épült, ahol a vasbeton és acél szerkezeteket együttesen alkalmazták.

Az átrakási technológiák hatására bekövetkezett változásokat legszemléletesebb módon Eperjeske nyitott ömlesztett áruk átrakóján lehet bemutatni.

Az átrakóhely, amely 1969-1970-ben épült, két önálló átrakó szerkezet egymás mellé építésével alakult ki, egy csúszdás és egy bunkeres ürítési technológiát biztosító hídszerkezetet építettek a széles nyomtávolságú vagonok fogadására és ürítésére, illetve normál nyomtávú vagonok megrakására.

Az átrakóhely az eredeti technológia szerint ércféleségek, szén, koksz és brikett nagy volumenű átrakására épült. A fuvarozási módok változásával műtrágyaféleségek (kálisó, karbamid, foszfát) átrakására is sor került.

A műtárgy szokásos használata és karbantartása során feltűnt, hogy a beton- és acélszerkezetek egyenlőtlen mértékben károsodtak. A MÁV Rt Átrakási és Raktározási Igazgatóság ezért még 1994-ben megbízta az ISOBAU Építőmérnöki Kft-t az átrakó műtárgyra vonatkozó korróziós vizsgálat és szakvélemény elkészítésére.

Az ISOBAU a vizsgálatokat elvégezte és szakvéleményében az alábbiakat állapította meg:

A betonszerkezetre vonatkozóan megállapítható, hogy a vasbeton szerkezetek túlnyomó része a jelenlegi állapotban még javítható és a további károsodástól, illetve a teherbírás csökkenésétől eredményesen megvédhető. Ez alól csak a már megrokkant járdalapok kivételek, ahol az elemek cseréje szükséges.

Az acélszerkezetekre vonatkozóan megállapítható: az acélszerkezet károsodását elsősorban a korróziós hatások okozzák. A szerkezet igénybevétele szabadtéri - ipari klíma, amelyhez az átrakott ömlesztett anyagok (szénféleségek, vasérc, műtrágyák) közvetlen korróziós hatása járul. Nem elhanyagolható a mechanikai igénybevétel sem, amely részben az átrakási műveletek során éri a szerkezeteket, részben a rakodott anyag koptató (abraziv) hatásából adódik.

Az ISOBAU a szakvéleményében a hatásosan alkalmazható javítási technológiára, és felhasználható anyagokra alternatív javaslatot tett.

A javítás során mintegy 27 000 m^2 betonfelület és 11 300 m^2 gépészeti (berendezés nélkül) acélszerkezet felületvédelmét kell elvégezni.

A példa alapján megállapítható, hogy azon építmények, amelyek használatuk során folyamatosan érintkeznek a különféle átrakandó anyagokkal, korróziós szempontból külön elbírálást igényelnek. Fenntartási szempontból mind az időtényező, mind az alkalmazott anyag és technológia eltér az általánostól.

A csúszda vizsgálatánál és javításánál szerzett gyakorlati tapasztalatokat fel kell használni az átrakókörzet további létesítményeinél is.

2. Előadás:

Előadó: Dr. Hőgye Sándor egyetemi tanár, BME

Téma: A váltóhajtóműveket érő erőhatások mérése és regisztrálása

A beépített váltóhajtóműveket érő erőhatások:

- váltók átállításakor fellépő erőhatások
- vonatok áthaladásakor fellépő erőhatások

Mérési módszerek, mérőműszerekkel kapcsolatos követelmények.

- állító-áram mérésen alapuló vizsgálatok
- mérőcsapok segítségével történő vizsgálatok:
  - statikus mérések
  - dinamikus mérések

A mérőcsapos mérések fejlődése:

- a BKM 600 típusú erőmérő, és értékelése
- a SIEMENS korongos regisztráló műszer és értékelése
- a HGK03t. váltóerőmérő és regisztráló műszer és értékelése

- a VEM-02 váltóerőmérő és regisztráló műszer és értékelése.

A váltóhajtóműveket érő erőhatások okainak elemzése.

Statikus mérések, a kitérők, mint hajtóművel működtetett szerkezetek
- gyökcsapos kitérők
- rugalmas kitérők

Dinamikus mérések, menetdinamikai eredetű erőhatások
- gyökcsapos kitérők
- rugalmas kitérők

A menetdinamikai eredetű erőhatások okai:
- az állandó fellépő erőhatások elemzése
- a jármű haladásakor létrejövő lehajlások hatása
- az asszimetrikus terhelésből keletkező forgatónyomaték hatása
- a kerék és síngeometriából adódó erőhatások

A pályahiba miatt fellépő erőhatások elemzése:
- a beszabályozási pontatlanságok hatása (támtuskó hézag, simuló csúcssín deformáltsága)
- az irányhiba hatása
- a vaksüppedés hatása

Járműhiba miatt fellépő erőhatások elemzése:
- laposkerék hatása
- helytelen rakodás hatása
- járművek geometriai hibáinak hatása

3. Előadás:

Előadó: Horváth József ügyvezető igazgató, Műszer Automatika Kft

Téma: VEM-02 váltóerőmérő készülék

A VEM-02 váltóerőmérő készülék vasúti váltóberendezések vizsgálatára szolgál. Méri a váltómechanika és a hajtómű között fellépő erőhatásokat. Segítségével kiértékelhető a hajtómű működése, illetve mechanikus viselkedése a különböző működési helyzetekben (átváltás, fékbennfutás, felvágás, vonat alatti mérés).

A műszer hordozható kivitelű, beépített akkumulátorról üzemel. A készüléket és tartozékait fém hordtáskában helyeztük el. A VEM-02 működhet önállóan és számítógéppel összekötve is. Első esetben elvégzi a mérési adatok begyűjtését, tárolását és dokumentálását. Második esetben mérési adatgyűjtőként működik. A felvett görbék megjelenése (display-n ill. nyomtatón), feldolgozása és tárolása PC-n történhet. Így nagymennyiségű adat tárolható, lehetővé válik az egyes váltók működésének pontos összehasonlítása, a váltók paraméterváltozásainak nyomon követése.

A készülék három fő részből áll: mérőfej, feldolgozó egység, hálózati adapter.

A váltóerőmérő készülék programjának három alapvető funkciója van. Az első, hogy vezérelje a mérőfejet és begyűjtse a mérési eredményeket. A második, hogy megjelenítse az adatokat az LCD kijelzőn és a nyomtatón. A harmadik az adattovábbítás a PC felé. Az üzemmódok funkcióbillentyűkkel választhatók ki.

A készülékkel kétféle mérési eljárásra van lehetőség. Az első esetben egyesével veszi fel a diagrammokat. Ekkor minden esetben be kell állítani a megfelelő méréshatárt és be kell programozni a vizsgált váltó azonosítóit (váltószám, mérési típusa és iránya). A második esetben előre beprogramozott mérési sorozatot hajt végre, amely tizenkét mérésből áll: két-két állító erő visszamaradó erő és fékbennfutás (+ill.-irányból) mérés és hat felvágás (három + ill. három irányból) mérés. Ez a gyakorlatban legtöbbet használt vizsgálati módszer.

A készülékkel lehetőség van a felvett görbék azonnali kinyomtatására illetve kereső programmal választani lehet a tárolt diagrammok közül.

4. *Előadás:*

Előadó: Haraszti Gábor főmunkatárs, MÁV Rt. PHMSZ

Téma: A kitérők futásbiztonsága

A jelenlegi ide vonatkozó előírásokat az ún. "rózsaszín füzetben" foglalták össze, melynek módosítása szükséges lenne.

Az Utasítás első két pontja a váltók fő méreteit és azok szabályozási előírásait írja elő, melyek váltóállítóművek esetén ki kell hogy elégítsék a meghatározott értékeket:
- a váltóállító erő nagyságát,
- a visszamaradó feszítő értéket,
- a fékben futáskor mérhető legnagyobb állítóerőt és a
- felvágáshoz szükséges erőt.

Jól beszabályozott kitérő váltójában és a hozzá illesztett villamos váltóhajtóműnél az alábbi tényezők befolyásolják a szükséges állítóerőt:
- a váltó szerkezeti sajátosságai,
- a csúcssínrögzítő szerkezet típusa és megfelelő működése,
- a hajtómű szerkezeti sajátosságai,
- a váltó és a hajtómű kapcsolatának szerkezeti megoldása,
- a váltó és hajtómű kapcsolatának beállítási viszonyai és a
- csúcssíneket alátámasztó sínszékek csúszófelületének állapota.

Korábban a gyökcsapos és más forgásponttal kialakított csúcssínek időszakában az állítóerő szinte soha nem jelentett problémát. A rugalmas kialakítású csúcssíneknél az elmozdításhoz szükséges

erőt a csúcssín függőleges tengelyre számított ellenállási nyomatéka, a csúcssín teljes hossza, a sínszékek száma és állapota határozza meg.

Régebben a magas csúcssínt alkalmazták, melyeknél ritkák voltak az állítási gondok.

Az elmúlt 15 év során a nagyobb sebességű és terhelésű kitérőknél általános alkalmazásra kerültek az alacsony csúcssínnel szerelt váltók, melynél az állítóerő megnövekedett és bizonyos esetekben már kritikussá is vált.

A következő szerkezeti egység a csúcssínrögzítő szerkezet. A húszas évek vége felé bevezetett kampózár helyett egyre általánosabb az INTEGRA rendszerű zárnyelves csúcssínrögzítő szerkezet használata.

A hegesztett kitérőknél a csúcssín hő okozta hosszváltása a csúcssínrögzítő működését egyáltalán nem befolyásolja. Nincs szükség a korábban szokásos téli- nyári szabályozásra.

A rugalmas csúcssínű váltók elterjedésével egyidőben a forgalmi és megnövekedett menetdinamikai igények szükségessé tették a villamos váltóállítás elterjedését.

A nálunk még jelenleg is használatosak a SIEMENS elvű hajtóművek. A dinamikus erők felvételére a SIEMENS elvű váltóhajtómű képes volt, így az önfelvágási jelenség nem mutatkozott.

A szállítási követelmények növekedését nem követte időben a kampózár szerkezet megváltoztatása, így a váltóhajtóműveket egyre nagyobb dinamikus terhelések érték.

Mérési eredmények alapján megállapították, hogy a SIEMENS elvű hajtóműveknél a váltó és a hajtómű csatlakozásnál mérhető úgynevezett "HGK" erő közel azonos a váltóhajtóművek szerkezetét a mérés időpontjában terhelő erőkkel, így ezek az elmozdulások mintegy részt vesznek a váltók rögzítésében.

A jelenség az esetek egy részében utólag nem megmagyarázható önfelvágódáshoz vezet.

A vizsgálatok megállapították, hogy ebből a szempontból a SIEMENS elvű hajtómű nagyon kedvezőtlen. A mérési eredmények alapján ebből a szempontból kedvező képet mutattak a SOULAVY típusú váltóállító dobok és az ALCATEL hajtóművek.

Mindezekből tehát megállapítható, hogy a váltóhajtóművek hármas feladata közül a váltók állítására és ellenőrzésére az előírások betartása mellett a hajtóművek alkalmasak, de a felvágható hajtóművek önállóan nem alkalmasak a váltók rögzítésére. A biztonságos váltórögzítés feladatát csak a váltók csúcssínrögzítő szerkezeteivel együtt oldhatják meg.

A váltó és váltóhajtómű kapcsolatának szerkezeti megoldása sokáig szinte kizárólag csak az úgynevezett himbás felerősítéssel valósult meg.

A váltó és váltóhajtómű egyaránt a kavicságyazatra támaszkodik és ebből származik a legtöbb gond. E kedvezőtlen tapasztalatok hatására legutóbbi időben általánossá vált a merev keretes felerősítés, melynek jellemzője, hogy a hajtómű a zárszerkezetet közrefogó két beton vagy faaljra rögzített kinyúló acélszerkezeten fekszik, és arra erősítik fel.

A vasutak nemzetközi gyakorlatában ismert az olyan megoldás is, amikor egy darabból készülő "U" alakú vályús aljat építenek be. A Fejlesztési és Kísérleti Intézet a Kitérőgyárral közösen kidolgozott egy acéllemezből kialakított vályús aljmegoldást.

A sínszékek csúszófelületének tisztítási és kenési problémái kiküszöbölésére két irányból folytak kísérletek. Egyrészről az olaj helyett próbálkoztunk környezetbarát kenőanyag hosszabb ciklusidő melletti alkalmazásával. A másik megoldás a görgős alátámasztású szerkezetek bevezetése. Azonban szükséges megemlíteni, hogy a görgős csúcssín alátámasztó szerkezetek használata a váltóállító erőt kismértékben megnöveli.

Milyen gondokkal küzdünk jelenleg a kitérők fejlesztésekor váltóállítási szempontból ?

Legelőször említem az alacsony csúcssínekkel szerelt átszelési kitérők igen magas állítóerő-szükségletét. Megoldására tettünk kísérleteket, pl. megnöveltük a rugalmazó rész hosszát, de megnyugtató megoldást mindezidáig nem sikerült találni. Ugyanilyen gondok mutatkoztak a legnehezebb rendszerű UIC 60-as kitérőknél is.

Az utasítás másik fő előírása is felülvizsgálatra érett. Jelenleg a váltó állítóerejének méréséhez használt akadályidomok mellett kialakulhat a csúcssínek elcsavarodása, ami a mérést teljes mértékben meghamisítja. Ennek kiküszöbölésére szükséges lenne kidolgozni más méretű és formájú akadályidomot, amelyet univerzálisan lehetne használni minden szerkezetű váltónál.

5. *Előadás:*

Előadó: Szabó Viktor tervező, MÁVTI Kft
Téma: MOSS Pályatervezési Program

A MOSS program az egész világon elterjedt pályatervező rendszer. A MÁV Tervező Intézet Kft. 1993-ban döntött a program megvásárlásáról és tervezői gyakorlatába történő bevezetéséről. A programot a hazai vasúttervezésben addig nem alkalmazták.

A program ismertetése címszavakban:

- Komplex felületmodellezés.
- A felületmodell az építőmérnöki szemlélethez közel álló vonalas felépítésen alapul (a rajzi ábrázolásban megszokott vonalak, mint háromdimenziós sztringek építik fel a felületmodellt),
- A tervezés során a szakma által ismert összes paraméter alkalmazható.
- A geometria tervezésénél bármilyen egyenes-ív, ív-ív kombináció könnyen, számítás nélkül alkalmazható.

- A tervezés módszere alkalmazkodik a vonalas szemléletű hagyományos gyakorlathoz. (Minden a szelvényezett tengelyre vonatkozik, mintakeresztszelvények alkalmazása után, a földmunka és a tényleges keresztszelvényei automatikusan létrejönnek).
- A megjelenítés, mint minden más, a vonalas létesítményeket tervező mérnök igényeihez alkalmazkodik (helyszínrajz, hossz-szelvény, keresztszelvények).
- A rajzi ábrázolás a szabványnak megfelelő formába hozható.
- A digitális modellből, legyen az akár meglévő, akár tervezett, bármelyen információ egyszerűen lekérdezhető.

A MOSS szakemberei oktatás keretében adták át az ismereteket a MÁVTI szakembereinek. Az alapok elsajátítása után az első gyakorlati lépések egy Záhony térségében, Mándokon létesítendő iparvágány tervezése során adtak kézzelfogható eredményt.

További alkalmazására és az első komoly eredmények elérésére a Budapest-Hegyeshalom vasútvonal korszerűsítésének tervezése során kínálkozott alkalom. Így a MOSS segítségével terveztük meg többek között Almásfüzitő állomás átépítésének egyesített pályatervét, valamint a Komáromot elkerülő vasútvonal megvalósíthatósági tanulmányát.

A MOSS pályatervező program egyik legsikeresebb alkalmazása a MÁVTI számára - és egyúttal a legnagyobb kihívás is - egy megnyert egyiptomi tervezési tender után a Kairó - Aswan vasútvonal két kritikus szakaszának megtervezése volt.

Az 1994. őszétől 1996. június végéig tartó tervezés során a szokatlanul nehéz terep geodéziai felmérését a MOSS által megkívánt részletességgel készítettük el, majd következett a két helyszínre összesen 12 tanulmánytervi változat elkészítése. Itt látszott először igazán a MOSS nagy előnye, hogy a két terepmodellre rendkívül gyorsan és pontosan lehet változatokat tervezni, változaton belül módosításokat végrehajtani. A tanulmánytervi változatok közül kiválasztott megoldásnak elkészítettük a kivitelezési tervét, majd tendertervét is.

Ez év januárja óta újabb jelentős munka elkészítése során alkalmazhatjuk a MOSS programot. A szlovén-magyar vasúti kapcsolat visszaállításához 22 km hosszúságú vasútvonalat kell építeni Zalalövő és Bajánsenye országhatár között. Az új vasútvonal komplex engedélyezési terveinek elkészítésére - nyílt tervezési tender eredményeként - a MÁVTI Kft kapott megbízást. A szokatlanul kemény tél ellenére a geodéziai felvétel és a terepmodell, a tervezett nyomvonal közelében mintegy 200-500 m széles sávban elkészült, majd a felmérés alapján készített nyomvonalváltozatok közül kiválasztott variáns részletes terveinek kidolgozása folyamatban van.

6. Előadás:

Előadó: Major Péter vezető, Közlekedési Főfelügyelet, Vasúti Felügyelet

Téma: A vasútüzemeltetés és a vasúti hatóság tevékenységének kapcsolata

Az előadás hangsúlyozta a vasúthatósági tevékenység fontosságát, mely egyidős a vasúti közlekedéssel. A szervezet fejlődése sok változáson ment keresztül, amíg kialakult a mai Közlekedési Főfelügyelet 1984-ben, melynek keretei között működik a Vasúti Felügyelet.

Ismertette a vasúti hatóság és vasút üzemeltető tevékenységének kapcsolódását, melynek legmagasabb rendű jogszabálya a vasúttörvény.

A Vasúti Felügyelet miniszteri rendeletben szabályozott feladatai:

- létesítés, átalakítás, megszüntetés engedélyezése
- használatbavétel engedélyezése
- ellenőrzés

A vasútüzemeltetői tevékenység végzésének legfontosabb szabály gyűjteménye az Országos Vasúti Szabályzat, mely a legfontosabb műszaki és üzemeltetői követelményeket tartalmazza. Ezen kívül jelenleg is több miniszteri rendelettel kiadott szabályzat van érvényben. A műszaki szabályozás következő szintje a szabvány, melyet a jövőben csak jogszabállyal lehet kötelezővé tenni.

A vasút ún. belső szabályzatai döntő többségének a jóváhagyása is a Közlekedési Főfelügyelet hatáskörébe tartozik.

A vasúti közlekedés biztonságát szolgáló egyéb állami szabályozások közül a szakértők működésének szabályozását, a tervezési jogosultság kérdését, a korábban nem alkalmazott berendezések, eszközök beépítésének ügyét elemezte. Végül javasolta, hogy a konferencia jelszavát "síneken a jövőbe" egészítsük ki a "biztonsággal" szóval.

7. *Előadás:*

Előadó: Dr. Kecskés Sándor - Dr. Kiss Csaba - Szemán László BME- MÁV Rt. PGF Terézváros - METALCONTROL Kft

Téma: Hazai és import sínek összehasonlítása és várható élettartamuk meghatá- s törésmechanikai módszerrel.

Az előadást *Dr. Kiss Csaba,* a MÁV Rt. Terézvárosi PGF szakaszmérnöke tartotta meg. Bemutatta különböző származású (belföldi és külföldi) sínek minőségi összehasonlítását, a fémfizikai vizsgálatok eredményein keresztül, különös tekintettel a korszerű törésmechanikai vizsgálatokat.

Példákkal, ábrákkal illusztrálva igazolta, hogy az alkalmazott törésmechanikai eljárás jól egészíti ki a hagyományos anyagvizsgálati módszereket és alkalmas a különböző eredetű, más-más technológiával előállított sínek minőségének összehasonlítására, várható élettartamuk tervezésére.

Az anyagvizsgálati eredmények alapján a következő megállapításokra jutottak:

- Belső tisztaság szempontjából a hazai sínek anyagvizsgálati eredményei voltak a kedvezőbbek.
- A külföldi síneknél szilárdsági szempontból nem mutatkozott lényeges különbség.
- A vizsgálati tapasztalatokat erősítették meg a töréstechnikai vizsgálatok eredményei.

Fentiek alapján javasolható a költséges roncsolásos vizsgálatok részleges elhagyása és a törésmechanikai vizsgálatok fokozottabb alkalmazásba vétele.

8. Előadás:

Előadó: Bíró Gyula vezérigazgató, Geodézia Rt.

Téma: A MÁV Rt. Záhonyi Üzemigazgatóság területén térinformatikai rendszer kifejlesztésének lehetőségei és alapjai a MÁV záhonyi állománykezelő rendszerének felhasználásával.

Az előadó ismertette a záhonyi térségben több éve végzett síkrajzi- és közműfelmérést, mely alapján létrejött a közműnyilvántartás. A numerikus felmérés lehetővé tette a rendszerek továbbfejlesztését, és a meglévő adatállomány felhasználásával a nyilvántartást digitalizálni lehetett. Ez a térképállomány lehetővé tette, hogy MÁV területek tulajdonjogának szétválasztása, megjelenítése a földhivatali ingatlan nyilvántartáson átvezetésre kerüljön. A Záhonyi Átrakókörzet teljes térképállomány digitális rendszere alapja lehet annak, hogy Záhony térségében térinformatikai rendszer épüljön ki.

Az előadó röviden ismertette a térinformatika általános alapelveit, felhívta a figyelmet arra, hogy ennek legfontosabb alapja a digitális alaptérkép.

A Geodézia Rt. által kifejlesztett rendszer lehetővé teszi a MÁV grafikus és leíró adatainak együttes kezelését. A rendszer nyílt, a megrendelő, felhasználó igényeihez hozzá lehet igazítani, és az adatbázis is tetszőlegesen bővíthető. A MÁV által már kifejlesztett és alkalmazott térinformatikai elemek integrálhatók a rendszerbe.

Részletesen ismertette a MÁV Záhonyi Állománykezelő Rendszerét.

9. Előadás:

Előadó: Gál József ügyvezető igazgató G &G Kft

Téma: A vasúti gyomirtás múltja, jelene és jövője

A G & G 20 éve foglalkozik növényvédelemmel, szolgáltatással, gyomirtással. Ilyen hosszú távra tekint vissza kapcsolatuk a MÁV-val, elsősorban a szegedi Üzletigazgatósággal és remélhetőleg a jövőben ez tovább nő. Ezért fejlesztésbe kezdtek, melynek egy részével a tegnapi bemutatón Eperjeske rendező pályaudvaron megismerkedhettek.

A MÁV-nál több mint 35 éve éve folyó vegyszeres gyomirtás az akkori technológiai szintnek felelt meg. A mai környezetvédelmi előírásoknak már nem felel meg a technika és technológia és több eset kapcsán a MÁV valós vagy vélt károkozás miatt kénytelen felvenni a kesztyűt.

A gyomirtásnál a környezetvédelmi előírások betartása mellett nagyon fontos a hérbicid, a hely, tér, idő a technológia megválasztása és a megfelelő technikai háttér.

Ezt követően bemutatásra került a gyomirtás múltjáról, jelenéről és jövőjéről szóló film.

10. Előadás:

Előadó: Béli János igazgatóhelyettes, MÁV Rt. PGK

Téma: MÁV Rt. síndiagnosztika rendszere

Az előadó ismertette, hogy a sín mindenkori állapotának ismerete biztonsági és gazdasági kérdés. A MÁV Rt. kiemelten foglalkozik a síndiagnosztika minél szélesebbkörü kiterjesztésével, mely jelenti a:

- sín belső jellemzőinek és
- a sín geometriai jellemzőinek vizsgálatát

A sín geometriai vizsgálatát új síndiagnosztikai mérőkocsi végzi, mely jelenleg a sínprofil mérésre és 1996. második felében a hullámos sínkopásra terjed ki. A sínprofilmérést részletesen ismertette, bemutatva az eredmények rögzítését, értékelését, a MÁV sínkopási méretelőírásait.

A sín belső jellemzőinek mérése UH vizsgálattal történik, mely területen a MÁV-nak nagy tapasztalata van. Az UH sínvizsgáló mérővonat továbbfejlesztése folyamatos, és az új mérési rendszert is a síndiagnosztikai kocsin helyezték el.

A témával kapcsolatban a MÁV-nál folyó kézi műszerfejlesztésekről adott áttekintést.

Egyenességmérő műszer: A sínek futó- és vezetési felületének egyenességét kontaktus nélkül határozza meg. Kiemelt jelentőségű a használata hegesztések geometriai minősítésére.

Sínfeszültségmérő (RAILTEST): Roncsolásmentes mérési módszer, mely azon alapul, hogy a vasúti sín mágneses tulajdonsága összefügg a sín mechanikai feszültségállapotával.

Folyamatos sínfeszültségmérő műszer (RAILSCAN): mely alkalmas a hn. vágányok helytől és időtől függő semleges hőmérséklet eloszlásának vizsgálatára.

Kombinált komplex mérőműszer (RAILTEST-COMPLEX) és a VSK-94 UH sínvizsgáló készülék ismertetése.

11. Előadás:

Előadó: Halmay Árpád gazdasági szakigazgatóhelyettes, MÁV Rt. PHMSZ

Téma: A pályavasút finanszírozása

A MÁV életében nagy jelentőségű átalakulási folyamatok meghatározó eleme volt az 1993. évi XCV. számú vasútról szóló törvény.

A törvény szervezet és tevékenység szerint úgy rendelkezett, hogy pályavasút és vállalkozó vasút jöjjön létre, mely tevékenységek elláthatók - megfelelő elkülönítés mellett - a gazdálkodó szervezeten belül.

A Törvény a tulajdonra vonatkozóan úgy rendelkezik, hogy a közforgalmú vasúti pálya tartozékai kizárólagos állami tulajdonban vannak, míg a nem közforgalmú vasúti pályák tartozékai (iparvágány, üzemi vágány és tartozékai, üzemi létesítmény) a társaság tulajdonában lehetnek.

A Törvény 6. § (1) bekezdésében adott felhatalmazás alapján jött létre 1995. február 1-én Magyar Állam és a MÁV Rt. közötti szerződés, melyben az állam nevében a miniszter a közforgalmú vasúti pályákat és tartozékait átadta a pályavasút, illetve a MÁV Rt. használatába.

E szerződés 1996. január 20-án módosításra került, melyben 3 évre - 1998-ig - rögzítette az állami szerepvállalást és a MÁV Rt. kötelezettségeit.

A Törvény 2. § (5) bekezdésben foglalt felhatalmazás alapján került kiadásra a 11/1996.(III.5.) KHVM-PM együttes rendelete a pályavasút és vállalkozó vasút tevékenységének elkülönítéséről, mely 1996. március 13-án lépett hatályba.

E szerint a pályavasúti tevékenység a vasúti pálya és tartozékai létesítésére, fejlesztésére, felújítására, felügyeletére, üzemeltetésére, megszüntetésére (együtt működtetés) és ezen tevékenységhez szükséges a vasúti társaság tulajdonában lévő létesítmények, gépek, berendezések és járművek működtetésére terjed ki.

A már hivatkozott Állam-MÁV Szerződés tartalmazza annak a díjnak a tartalmát és meghatározásának elveit, mely ellenében a pályavasút a vasúti pálya és tartozékainak igénybevételét lehetővé teszi a vállalkozó vasút részére . (IV. fejezet)

E díj a pályahasználati díj.

A pályahasználati díjnak fedezetet kell nyújtania a pályavasúti eszközök

- felügyeletére,
- karbantartására,
- felújítására, szintentartó beruházására, illetve ennek forrását biztosító leírására,
- üzemeltetésére,
- megszüntetésére szükséges költségekre.

Ezen elvekre épült az 1996.január 1-én hatályba lépő Pályavasút 2 éves feladatracionalizálási és szervezet fejlesztési koncepciója is, melynek keretében önálló pályavasúti szervezet jött létre a kétlépcsős irányítási rendszerben működő Pálya-, Híd- és Magasépítményi, valamint Távközlő- Erősáramú- és Biztosítóberendezési önálló Szakigazgatóság felállításával.

Az ilyen alaptevékenységen szerveződő szakigazgatóságok az Rt-n belül olyan profitcentrumok, melyek bevételeiből kell hogy fedezzék költségeiket és eredményükkel integrálódnak a MÁV Rt. gazdálkodásába.

A tevékenységek közül a felügyelet, karbantartás és az értékcsökkenés nem kíván magyarázatot.

A működés költségei viszont összevont költségelem, amely magában foglalja a pályavasúti szervezet általános költségeit és minden olyan egyéb költséget, ami nem sorolható a felügyelet, karbantartás és értékcsökkenési leírás költségei közé.

A költségek közül különleges szerepet tölt be az értékcsökkenési leírás költsége, ugyanis ez a forrása a pályavasúti eszközök szintentartó beruházásainak.

Ennek alapján rögzíthető, hogy a pályavasút alaptevékenysége non profit tevékenység.

Külön említést érdemel, hogy a jelen szabályozás szerint a pályahasználati díjat teljes egészében a vállalkozó vasútnak kell megtéríteni és finanszírozni, azaz az állami szerepvállalás erre nem terjed ki.

Ennek tudható be az is, hogy a pályavasúti költségek nem az igény, illetve normatív alapon, hanem továbbra is - a korábbi évek gyakorlata szerint - maradék elven terveződnek.

Szükségszerű tehát a KHVM -nek és a PM-nek a vasúttársaságok bevonásával olyan normatív alapú pályahasználati díj konstrukció kialakítása, amely megfelel mindkét vasút, valamint az állam érdekeinek és konform az Európában is alkalmazott szabályozásokkal.

A pályavasúti tevékenységek közé tartoznak az alaptevékenységein túl olyan tevékenységek, amelyeket a vállalkozó vasút külön megrendelésre kell hogy ellásson.

Ilyen tevékenységek a vállalkozó vasút tulajdonában lévő pályajellegű eszközök felügyelete és karbantartása. A pályajellegű eszközök pedig az iparvágányok, üzemi vágányok és üzemi épületek, létesítmények.

A pályavasúti szervezetek kötelessége, illetve érdekeltek abban, hogy tevékenységükkel növeljék saját bevételeiket. Keressenek olyan területeket, ahol idegen felek részére végzett szolgáltatások végzésével eredményt termelnek.

Az így képződő eredményt a pályavasút felhasználhatja, ugyanis ezt a korábban hivatkozott dokumentumok lehetővé teszik.

12. Hozzászólás

Név: Dr. Kerkápoly Endre Széchényi-díjas ny. egyetemi tanár

Téma: A pályahasználati díj

Hat évvel ezelőtt szűk vasúti felsővezetői körben hallott erről a fogalomról. Azóta sok minden történt ebben a témakörben, de ma is hiányzik a pályahasználati díj tudományos alapon nyugvó, gondos, pontos megállapítása.

Külföldi tapasztalatokat ismertetett. A svédek voltak a mintaképek, de gondjaik vannak a végrehajtással. Az osztrákoknál viszonylag rendben van, igen nagyvonalúan állapították meg a pályahasználati díjat és inkább a vállalkozó vasútnál jelentkeznek anyagi gondok.

A németeknél hatalmas irodalma van a témának. A hozzászólást felvetésnek szánta, hogy minél többen mondják el véleményüket, megalapozva a pályavasút számára jó megoldást.

13. Hozzászólás:

Név: Nagy Béla főosztályvezető helyettes KHVM

Téma: A pályahasználati díj

A pályahasználati díj forrong egész Európában. Az európai helyzetet ismertette, mely szerint csak Németországban van rendezve. A többi vasút különféle címen biztosít forrást a pályavasútnak, de nincs metodika a pályahasználati díjra. A KHVM ezen a téren úttörő szerepet vállalhat. A folyamat alapkutatással kezdődik, PM-el történő egyeztetéssel folytatódik.

Két nagy kérdés tisztázandó:

- Mi legyen benne a díjban ?
- A díj kiterhelése teljes legyen vagy kombináljuk a pályakapacitás lekötésével ?

Más témaként vetette fel, hogy az EU-nak jelenleg vasútbarát közlekedési minisztere van, mely kedvező hatással lehet a MÁV fejlesztésére. Nemzetközi finanszírozó intézetektől hitelfelvételre kedvező a lehetőségünk, melyhez azonban kormány által garantált hazai forrás is szükséges. Ehhez készült a kormány részére egy előterjesztés, melyben az ún. pályarehabilitáció kérdése is felvetődik. A pályarehabilitáció valahol a karbantartás és a fejlesztés között helyezkedik el, és a pálya eredeti sebességének visszaállítását szolgálja.

14. Hozzászólás:

Név: Keresztfalvi László ügyvezető igazgató MÁVTI Kft

Téma: Vasúti létesítmények létrehozásának feltételei.

Major Péter előadásához az alábbi gondolatokat fűzte. A tervezés fontossága és felelőssége kidomborítást kapott, de az anyagi és erkölcsi megbecsülés alulértékelése a szakmai utánpótlást veszélyezteti.

A vasút veszélyes üzeme miatt a létesítmények létrehozásánál csak szakmailag profi közreműködők vegyenek részt (tervező, beruházó, kivitelező). Ezt a mai tenderezési gyakorlatnál figyelembe kell venni.

Ismertette, hogy milyen segítséget kaphatnak munkájukhoz. Az egyik az ISO 9001 minősítési rendszer, mely ellenőrzött, tanúsított, szakszerű formában dokumentálja a szakmailag korrekt és jó munkát.

A másik a felelősség biztosítás. Ezt a ajánlja a megbízónak figyelembe venni, mert az önálló gazdálkodó cégeket ez védi és garanciát jelent a megbízónak. Ez a kötelező gondosság ma már elvárható egy profi cégtől.

15. Hozzászólás:

Név: Feiszt Jakab szolgálati vezető, TEBF Pécs

Téma: Váltóhajtómű felerősítő merevkeretes szerelvény.

Haraszti Úr tegnapi előadásában bemutatta az ALCATEL hajtómű felerősítésére kifejlesztett merevkeretes szerelvényt, melyre hagyományos GVM hajtómű is felszerelhető nem emelt sebességű pályán. A pécsi TBF területén 170 db ilyen szerelvény van beépítve. Ismertette a ezen a téren mindkét szakszolgálat által szerzett tapasztalatokat.

Felhívta a figyelmet arra, hogy a klf. aljrendszerű kitérők váltóira 8 fajta szerelvény alkalmazása szükséges, melyet egységesítéssel csökkenteni lehet. Külön kitért a vb. aljas kitérőkre, ahol a betonalj furatokat hozzá kell igazítani a felerősítő szerelvényhez.

A szerelvényt felfogó 2-3 aljközben a dinamikus hatások következtében az aljvégtől az ágyazat elfolyik, melyet egy lezáró lemez alkalmazásával célszerű lenne megakadályozni.

16. Hozzászólás:

Név: Dr. Zsákai Tibor szakigazgató-helyettes, MÁV Rt. PHMSZ

Téma: Síndiagnosztika és a pályahasználati díj.

Béli Úr előadását kiegészítve ismertette, hogy az UH mérőkocsi hogyan vált síndiagnosztikai berendezéssé. Hangsúlyozta a síngazdálkodás és síngondozás fontosságát. Egyik oldalon elindultak a diagnosztikai fejlesztések, másik oldalon a HEF rekonstrukciója lehetővé teszi a gazdaságosabb sínfelhasználást. A mérőkocsi és a kézi eszközök fejlesztése lehetővé teszi, hogy a munkavégzéseket, azok helyeit és a beavatkozások mértékét gazdaságosan, optimálisan tudjuk meghatározni. Megteremtődtek a síngondozás, sínápolás szabályozási alapjai, és a síncsiszolás megvalósításához elengedhetetlenül szükséges a síndiagnosztikai mérőkocsi üzemeltetése. Kiemelte, hogy a munkák tervezéséhez a századmm felvételi pontosság szükséges, melyet a mérőeszköz garantál.

A pályahasználati díj elfogadott verziójának megjelenítése hosszabb folyamat. Addig az Állam-

MÁV szerződésben rögzítettek szerint kell kimunkálni és biztosítani. A pályahasználati díjat az állapotok oldaláról is meg kell közelíteni, hiszen a romlási folyamat számtalan keresztmetszetben, nagy hosszakban előre nem programozható jelenségeket produkál.

A pályahasználati díj elemei közül egy elem csak olyan, amelyik változó és köthető a teljesítményhez.

Halmay Úr felvetette, hogy jelenleg a MÁV Rt. a saját bevételekkel csökkenti a pályahasználati díjat. Ez megítélésünk szerint nem helyes és nincs semmi keresnivalója a saját bevételeknek a pályahasználati díjon belül.

17. Hozzászólás:

Név: Sullai János divízóvezető, MÁV Rt. TEBSZ

Téma: Új szerkezetek rendszerbe állítása, szakmai színvonal.

A két szakszolgálat slágertémája a váltó-váltóhajtómű kapcsolat. Hőgye tanár Úr előadásában ismertette az új hajtóművet, mely paramétereiben lényegesen többet tud az előzőeknél. Konstrukciójában garantál sok olyan elemet, mely az ellenőrző méréseket szükségtelenné teszi. Úgy érzi, hogy az ilyen párhuzamos méréseket ki kell küszöbölni.

Nagy technikai váltás történik most a szakmában, az elektronika tért hódít. Új, már működő berendezések terén sok gond van az engedélyeztetésnél, tehát szoros együttműködés szükséges a KHVM, MÁV Rt. illetékes szakszolgálatai, a tervezők és beruházók között. Célszerű rögzíteni, hogy ezen a téren a jövőben hogyan történjenek a dolgok.

Végül felhívta a figyelmet a mérnökkamarák megalakulására, melyből mind a két szakma megfelelő súllyal vegye ki a részét. Olyan színvonalú mérnöki munkák kerüljenek elfogadásra, melyek megütik azt a szintet, hogy a biztonsági funkciókat hordozó elemek, illetve rendszerek tényleg megfeleljenek a biztonsági követelményeknek.

18. Hozzászólás:

Név: Csilléry Béla irodavezető, MÁV Rt. PHMSZ Nyugat-Magyarországi RFI

Téma: Vasúti pálya gyomirtása

A vasúti pályák akkor vannak rendben, ha a gyomirtás minősége megfelelő, mellyel jelenleg országosan is sok gond van. Pál Úr a 80-as évek elején összehozott egy kis csapatot sínkenő berendezés előállítására. Javasolta, hogy most is álljon össze egy TEAM a gyomirtás megoldására.

Ismertette, hogy a szombathelyi területen 1991-ben osztrákok által gyártott gőzborotvával végeztek gyomirtást, melyet kísérletképpen 1997-ben célszerű lenne megismételni. A módszer jelenleg kissé drága, de semmi sem drága, ha a természetet minél jobban megóvjuk.

Több menetben kellene a gyomirtást végezni, melynek 2-3 hónap múlva lesz meg a látszata. Az ismertetett módszert az olaszok és osztrákok előszeretettel használják, főleg környezetvédelmi szempontból.

3. Szekció:

Téma: Vasúti pályához kapcsolódó szakterületek.

Szekcióvezető: Tóth András irodavezető, MÁV Rt. PHMSZ

1.Előadás:

Előadó: Kuna Ferenc tervező, MÁVTI Kft

Téma: A Záhonyi Átrakókörzet racionalizálási lehetőségeinek vizsgálata.

A legtöbb elemzőtől eltekintve a nyomtávváltásból adódóan Záhonyt nem pusztán szállítási akadálynak kell tekinteni, hanem komplex - a nemzetgazdaság érdekeit is figyelembevevő - rendszerként, amely a kelet-nyugat kapuja szerepét tölti be. Ezt a tényt felismerve a MÁV a rendszer elemzésével a MÁVTI Kft-t bízta meg.

A racionalizálás tervezésének első kérdése a forgalom várható nagyságának becslése (mekkora volumenű, milyen irányú, milyen összetételű). A forgalom prognosztizálásának alapját komplex körülményhalmaz jelentette, amely figyelembe vette a jelenlegi és várható politika illetve gazdasági helyzetet.

A tervezés másik fontos eleme, hogy mibe kerül ennek az átrakókörzeti forgalomnak a lebonyolítása, azaz milyen fejlesztés, korszerűsítés szükséges.

Ehhez meg kellett vizsgálni azt, hogy a tervezett forgalomhoz milyen létesítmények szükségesek. A vizsgálat eredményeként az átrakókörzeti létesítmények alapvetően három csoportba sorolhatók:

- a tervezett forgalom alapján feltétlenül szükségesek
- tartalék átrakóhelyek, melyekre az elemzés bizonytalansága miatt is szükség van
- végül amelyeknek új funkciót kell, lehet adni.

A létesítményekről projektlapok készültek, amelyek tartalmazzák a létesítmény jellemzőit.

A fentieken túlmenően az éves fejlesztési költségeket is megvizsgálták. A vállalkozó övezet várható megalakulásával, a MÁV Rt. tervezett szervezeti változásaival összhangban tettünk javaslatot az átrakókörzet szervezetfejlesztési irányaira is.

Összefoglalva azt kell elvárnunk a térség racionalizálásától, hogy igazodjon a piaci igényekhez, a különféle közúti kihívások (forgalomkorlátozások, fejlesztések stb.) a fuvaroztatóknak ne jelentsenek akadályt abban az értelemben, hogy megfelelő minőségű szállítási alternatíva áll rendelkezésünkre.

2. Előadás:

Előadó: Buskó András főmunkatárs, MÁV Rt. PHMSZ

Téma: Pályavasút és a környezetvédelem

A MÁV Rt. tevékenységének ellátása során kiemelt jelentőségű kell hogy legyen a környezeti hatásvizsgáló rendszer alkalmazása, a halmozódó környezeti változás ismerete.

A környezetvédelem terén fontos megismerni az alapvető összefüggéseket a szállítási tevékenység hatásai és a környezet elemei között. A MÁV Rt. Pályavasút a Pálya-, Híd- és Magasépítményi Szakigazgatóságon illetve a Távközlő-, Erősáramú- és Biztosítóberendezési Szakigazgatóságon keresztül nagy figyelmet fordít a vasúti környezetvédelemre, a környezetvédelmi jogszabályok betartására.

A környezeti hatásokért, a környezetszennyezésért a munkavégző, a tényleges szennyező a felelős.

A MÁV-Állam szerződésben foglaltak alapján rendkívül fontosnak tartjuk:

- a pályavasút, ill. a vállalkozó vasút környezetvédelmi tevékenységének szakterületek szerinti elhatárolását,
- ugyanakkor a különböző szakszolgálati érdekek egyeztetését, illetve
- a környezetgazdálkodás előtérbe helyezését.

A MÁV Rt. és így a pályavasút üzleti törekvéseinek elválaszthatatlan része a környezetvédelem.

Küldetésünk e szakterületen az alaptevékenységeinket kísérő környezetterhelés minimalizálása, a környezetvédelmi jogszabályi kötelezettségek teljesítése, környezetbarát technológiák alkalmazásával és környezetbarát termékek előállításával versenyképességünk fokozása, a MÁV Rt. és így a pályavasút kedvező külső és belső megítélésének a partnereink bizalmának erősítése.

3-4-5. Előadás:

1. Előadó: Borbás György, CONCORDIA Kft
Téma: A változások kezelése munkaszervezetekben

Az előadó két téma köré csoportosította gondolatát:

- a változási folyamat egyéni kezelése
- erős szervezet kialakítása a változások kihívásaira.

A változások keltette bizonytalanság kedvezőtlen érzetének okait elemezte. A változás hosszú folyamat, amelyben a régi alapokra új szintek kerülnek.

A változások kezelésének hatékony receptje a "változás 4 EL" modellje.

Elégedetlenség x Elképzelt jövőkép x Első lépés > Ellenállás a változással szemben

A változással kapcsolatban kétféle szervezet van:
- válaszadó és kérdéskereső

A változásra alkalmas szervezet kialakításának lépcsői:

- közös célok
- adottságok, feltételek ismerete
- munkamegosztás kialakítása
- együttdolgozási normák
- folyamatos ellenőrzés

2. Előadó: Czinege Andor AD SIDERA Kft
Téma: Motiváció a gyakorlatban

Az előadó szemléletes példákon keresztül mutatta be, hogy mi a motiváció .

Motiválatlan ember - nem veszi észre amije van.

Motivált ember-pótlólagos erőforrásokat is előteremt.

Ahhoz, hogy a maximumot hozzuk ki munkatársainkból, kétfajta ösztönzési módszer lehetséges, anyagi és nem anyagi jellegű. Legfontosabb módszer a dicséret. Meg kell tanulnunk, hogy akkor érjük tetten társainkat, amikor valamit helyesen tesznek. Anyagilag motiválni csakis a teljesítménytől függő jövedelemmel lehet.

Mindezzel együtt azonban el kell mondani azt is, hogy a vázolt eszközök viszonylag rövid távon hatnak és korlátozott a hatásuk. A "napi ösztökélés" elvégezhető velük. Hosszabb távon azonban a legtöbb esetben az a helyzet, hogy az emberek azokon a területeken nyújtanak kiemelkedő teljesítményt, ahol a fentieken kívül biztosítjuk számukra a növekedés lehetőségét. A növekedés jelenthet anyagi, tudásbeli, szakmai, karrierbeli vagy egyéb fejlődést. A különböző embereket különböző dolgok motiválják.

A legnemesebb vezetői feladat abban áll, hogy a poszt betöltésével egyidejűleg elvállaltuk, hogy a ránk bízott embereknek a legkedvezőbb feltételeket biztosítjuk a bennük lévő potenciál teljes kibontakoztatására, a saját maguk és a mi érdekünkben. Az emberek leghőbb vágya, hogy nyertesek legyenek. Fessük fel számukra a versenypályát, teremtsük meg a feltételeit, hogy bajnokok legyenek és tegyük a célt vonzóvá !Majd készüljünk fel arra, hogy tátva marad a szánk, ahogyan egyre-másra bukkannak fel bajnokaink. "Szülői" büszkeségünk busásan megfizet a csúcsteljesítményhez szükséges befektetésünkért.

6. Előadás:

Előadó: Füredi László minőségügyi szakértő, Magyar Minőség Társaság
Téma: A minőségügy története, alapfogalmak és szabványai

Őseink is alkalmazták már a minőség fogalmát, még ha ezt nem is tudatosan tették. A természetben található javak közül azok birtoklására törekedtek, amelyek igényeiknek legjobban megfeleltek.

Már az ókorban is megjelentek a mai fogyasztói érdekvédelemben is meglévő egyes elemek. Konkrét terméknek konkrét követelményeket kellett kielégíteni, mely követelmények az idők folyamán írásban is

rögzítésre kerültek. Ezeket a követelményeket a mai szabványok korai őseinek lehet tekinteni.

Az első és a második világháború hadiipari tömegtermelése nyilvánvalóvá tette, hogy a hagyományos, a végtermék minőségellenőrzésére alapozó megfelelőség vizsgáló és minősítő technológiák alkalmatlanok a meghatározott minőségszint tömeges mértékben történő biztosítására. A figyelem a szervezetre, az eszközökre, a folyamatokra irányul. Az egyetlen lehetséges megoldás a rendszer-szemlélet alkalmazása, amelynek célja minden rendelkezésre álló erőforrás mozgósítása és felhasználása a meghatározott minőség elérése, megvalósítása érdekében.

Ez a szemléletváltás teremtette meg a minőségügyi rendszerek kialakításának feltételeit.

7. *Előadás:*

Előadó: Stáhl Pál főmérnök, GANTRY HUNGÁRIA Kft

Csorba József irodavezető h. MÁV Rt. PHMSZ RFI Záhony

Téma: Rugalmas és állítható, rezgés- és zajcsökkentő ragasztott sínlekötések

A rugalmas és állítható sínleerősítés főbb felhasználási területei a szabadtéri darupályák, konténer terminálok, raktári felrakógépek s az utóbbi 6 évben a MÁV-nál műtárgyakon különleges felépítményi szerkezeteken nyert alkalmazást.

A sínlekötéssel szemben támasztott követelmények

- meg kell akadályozni a pontszerű terhelést a sín és az alépítmény között
- a hajlítófeszültség fellépését az alépítményben, a teher központosításával
- megfelelően fel kell venni az oldalerőket, lehetővé kell tennie a sínmozgásokat az alépítmény kopása, a rögzítőelemek fellazulása vagy törése nélkül
- fel kell venni a sín és a tartó gyártási tűrését
- biztosítani kell az oldalirányú állítást a szerelés alatt és után
- egyszerű szerelést és teljes karbantartás-mentességet kell biztosítani.

A GANTREX sínrögzítés, azaz a szorítóelemek és a rugalmas alátétek megfelelnek a megjelölt követelményeknek, melyet az alábbiakban lehet összefoglalni:

- A sínek tompán össze vannak hegesztve és egy GANTREX elasztomer alátétre vannak fekteve, ezáltal a pontszerű terhelés és a hajlítónyomaték nem tud fellépni, egyidejűleg a terhelés központosítva van.
- A sín oldalról rögzítve van. A szorítóelemek szorosan felfekszenek a síntalpon, melyeket a szerelés alatt és után oldalirányban állítani lehet.
- A síntalp rugalmas előfeszítésének köszönhetően a sínmozgások nem veszik igénybe a szorítóelemeket, ugyanakkor a gyártási hibák a tartóban és a sínben szintén ki vannak küszöbölve.

A betonszerkezethez való rögzítésnél két megoldást különböztetünk meg:

a. Folyamatos sínalátámasztás

Folyamatos acéllemezt rögzítünk le a betonhoz. A lehorgonyzócsavarok beragasztásához, illetve az acéllemez alá (min. 30 mm) GANTREX zsugorodásmentes kiöntőhabarcsot használunk, mely a lemez egyenletes alátámasztását biztosítja. Az acéllemez feletti elrendezés lényegében azonos az acélszerkezeten történő sínrögzítéssel.

b. Szakaszos sínalátámasztás

Meghatározott távolságokra - síntípustól, keréknyomástól és üzemmódtól függően - acéllemezek vannak a betonhoz lehorgonyozva és GANTREX habarccsal kiöntve.

Az alátámasztások között a sín alátámasztás nélkül fut. Minden alátámasztás tartalmaz egy alátétlemezt 2 vagy 4 lehorgonyzócsavarral, 2 rugalmas és beállítható GANTREX sínleszorító elemet (csavarozott vagy hegesztett), valamint egy íves neoprén alátétet, a két végén rögzítőperemmel a kicsúszás ellen. Ez a rendszer garantálja az egyenletes terheléselosztást és erőátadást a betonszerkezetre, megszüntetve a váltakozó igénybevételt, mely a lehorgonyzó csavarokra hat, és lehetővé teszi a sín pontos beállítását.

A GANTREX sínlekötés egyszeri magas bekerülési költsége kb. 4 év alatt kerül egyensúlyba a nagyvasúti sínleerősítés építési költségeivel, továbbá az évenkénti karbantartás és üzemet kizáró vágányzár igény okozta költségekkel.

Nagyvasúti alkalmazás

Egyedi engedélyek alapján több különleges felépítmény szerkezeten alkalmazták a GANTREX leerősítést.

A beépítés óta eltelt időszak alatt szerzett gyakorlati tapasztalatok nagyon kedvezőek, egyértelműen bizonyítják, hogy nagyvasúti különleges, illetve egyedi felépítmény szerkezetek építése, felújítása során a jövőben kiterjedtebben célszerű alkalmazni.

8. Előadás:

Előadó: Jakab Csaba főmunkatárs, MÁV Rt. Üzemigazgatóság

Téma: Környezetvédelmi mentesítés vasúti alépítményben

A záhonyi átrakókörzet átfejtői (Komoró pakura, Záhony vegyianyag) az 50-es évek végétől fejtik át a keletről széles tartálykocsikban érkező különböző szénhidrogén féleségeket.

Az 1992-ben megkezdett felújítási munkákig a talajszennyezés megelőzésére semmilyen műszaki védelem nem készült.

Évtizedek alatt az átfejtő telepeken átrakott sok millió tonna árú manipulálása során mind a két telephelyen rendkívül nagymértékű talaj- és talajvíz szennyezés következett be.

Jelenleg mind a két telepen folyamatban van az átfejtők által okozott talaj- és talajvíz szennyezés kárelhárítása.

Mindkét telephelyen az ELGOSCAR Kft. által alkalmazott ún. enzimes talaj- és talajvízkezelési technológiát alkalmazzák.

A mentesítési technológia lényege, hogy a kitermelő kutakból fázis szelektív szivattyúkkal eltávolításra kerül a talajvíz felszínén úszó, ill. a vízszintig leszivárgó szabadfázisú szénhidrogén, továbbá vízszivattyúkkal az oldott CH-t tartalmazó talajvíz. A szabadfázisú szénhidrogén jelenleg gyűjtésre (később ártalmatlanításra), az oldott CH-nel szennyezett talajvíz víztisztító rendszerbe kerül. A víztisztítás során ülepítés, emulzióbontás, strippelés, vas-mangán kicsapatás és enzimadagolás történik.

Terveink szerint a kárelhárításhoz kapcsolódóan a jövőbeni szennyezés megelőzése érdekében az átfejtő hidak alatti területen további műtárgyak (vasbetontálcák) megépítésével biztosíthatjuk az átfejtőtelep aktív védelmi rendszerét is.

A mentesítés eddigi tapasztalatai alapján megállapítható, hogy a kárelhárítás megfelel az elvárásoknak, biztosítottnak látszik a szigorú nemzetközi ajánlásokra alapozott szennyezett területekre előírt határértékek teljesítése.

9. Előadás:

Előadó: Csécs Sándor EUROSENS Kft

Téma: Digitális ortofotó alkalmazása vasúti pályák tervezéséhez és nyilvántartásához

A vasutak történetében mindig jelentős szerepet játszottak a térképek, melyeket hosszú időn keresztül hagyományosan papírra rajzoltak. A műszaki fejlődéssel nagymértékben megnőtt mennyiségben és sűrüségben az információ, mely már hagyományos térképen nem volt ábrázolható és kezelhető. A megoldásban lényeges előrelépést jelentett a digitális vektortérkép , mely a hagyományos térkép korszerűbb, számítógépen kezelhető változata.

Alapvetően új lehetőséget és megoldást kínál a digitális ortofotó, mely légifényképekről készített digitális térkép. Geometriailag ortogonális vetületű, objektíven tartalmaz minden információt ami a fényképen leképződött, pontosságára nézve teljesen homogén, személyi megítélésről és hibától mentes. Számítógépes elemzésre alkalmas módon tartalmazza az ábrázolt terület minőségére jellemző spektriális információkat. Jól kiépített PC bázison működtethető, ideális geometriai alapja a korszerű térinformatikai rendszereknek.

A nagyfelbontású digitális ortofotók kedvezően használhatók a vasúti pályák és egyéb vasúti műszaki létesítmények nyilvántartásához. Előállítása lényegesen olcsóbb és gyorsabb, mint a hagyományos térképkészítés.

A vonalas létesítmények egyik legkorszerűbb és leghatékonyabb nyilvántartási rendszere a digitális ortofotó és a nagyfelbontású digitális videotechnika integrált alkalmazásán alapuló NADAR rendszer. Nyugat-Európában széles körben alkalmazott gyakorlat, Magyarországon 1995-től kezdték alkalmazni.

10. Előadás:

Előadó: Kovács Vilmos osztályvezető, MÁVTI Kft

Téma: A vasút szerepe a logisztikai szolgáltató rendszerekben

Az előadás bevezetőjében szó esett Záhony térségének a jövőbeni szerep meghatározása céljából készített tanulmányokról, a térségben létesítendő vállalkozói övezet megvalósításának előkészítő munkáiról. Továbbá a magyar közlekedéspolitika által megfogalmazott legfontosabb feladatokról, a stratégia irányokról és célokról, valamint a megvalósítás eszközeiről.

Az előadás az alábbi főbb témaköröket ismertette.

A logisztika fogalma, feladata és céljai:

A logisztika anyagok, energiák, információk (esetleg személyek) rendszereken belüli és rendszerek közötti áramlásának létrehozásával, irányításával és lebonyolításával kapcsolatos tevékenységek összessége.

Fő cél a szolgáltatások színvonalának emelése.

A közlekedés és logisztika kapcsolata:

Az ellátás - termelés-elosztás folyamatában a közlekedés - elsősorban áruszállítás szolgáltatásaiban - közvetítő tényezőként van jelen.

Áruszállítási rendszerek:

A különféle szállítási, tárolási folyamatok a korszerű információs és kommunikációs rendszerek révén integrált szállítási (logisztikai) lánccá kapcsolhatók össze.

Logisztikai központok:

A hazai logisztikai központok hálózatának koncepciója az ország 10 körzetében javasolja logisztikai központok kialakítását.

A vasút szerepe a logisztikai szolgáltatórendszerekben, a vasúttal szembeni elvárások:

Aktív gazdasági részvétel, infrastruktúra fejlődése, gördülő állomány javítása, speciális kocsipark bővítése.

vonatközlekedés rugalmasabbá tétele, vonatképzés korszerűsítése, kombinált szállítás kiépítése, informatikai rendszer korszerűsítése, szolgáltatások körének bővítése.

11. Előadás:

Előadó: Molnár Károly műszaki igazgatóhelyettes, POWER QUATTRO Kft

Téma: Vasúti biztosító-berendezések korszerű szünetmentes áramellátása

A vasúti biztosító-berendezések nagy megbízhatóságú, korszerű szünetmentes áramellátása a vasútüzem elengedhetetlen feltétele.

Az előadás egy új, nagy megbízhatóságú, korszerű nagyhatásfokú, 336 V névleges közbensőköri egyenfeszültséggel rendelkező szünetmentes egyen és váltakozófeszültségű áramellátó rendszert ismertetett.

Az ismertetés összehasonlította a hagyományos (48 V névleges közbensőköri egyenfeszültséggel rendelkező) és az új (336 V névleges közbensőköri egyenfeszültséggel rendelkező) szünetmentes áramellátó rendszereket, bemutatta az utóbbi számos előnyös tulajdonságát.

Összhangban az IEC 555 (MSZ EN 60555) előírásokkal, részletesen kitért a teljesítménytényező fogalmára és jelentőségére, és ezeknek a szabványoknak a figyelembevételével ismertette az akkumulátortöltőket.

Részletesen bemutatta - kiemelve a szinuszos táplálás fontosságát- a DC/AC átalakítókat (invertereket), valamint a DC/DC átalakítókat (konventereket), kitért azok statikus és dinamikus viselkedésére és áramköri felépítésükre.

Végezetül a teljes áramellátó rendszer kialakítását mutatta be, kitérve az EMC előírások biztosítására.

Az előadást számos diafelvétel, illetve oszcillogram tette szemléletessé.

12. Hozzászólás:

Név: Dr. Ádámfi Tamásné MÁV FAVÉD Kft

Téma: Videofilm a cég tevékenységéről (3')

A MÁV FAVÉD Kft elsősorban talpfák, vezetékoszlopok és egyéb MÁV faipari termékek gyártásával foglalkozik. A piaci körülmények változásával és a környezetvédelem erősödésével zajvédő falak, telitett talpfa, kert és parképítési szerkezetek gyártását is végzik.

Ezt követően a videofilm mutatta be azt a technológiát, amelynek segítségével a fa alapanyagú termékek élettartama megsokszorozódik.

13. Hozzászólás:

Név: Csek Károly irodavezető, MÁV Rt. PHMSZ RFI Budapest

Téma: Műanyag gyűjtőtálca

Ismertette a vasúti felépítményre ható olajsáros környezetvédelmi károkat, mely témában 1990-ben konferenciát szerveztek.

Az ilyen helyen alkalmazott vb. tálca hátrányainak figyelembevételével ún. üvegszál erősítésű gyűjtőtálca alkalmazására tett javaslatot.

Részletesen ismertette a műanyag gyűjtőtálca felépítését, alkalmazás feltételeit, előnyeit, gazdaságosságát, tartósságát. A műanyag gyűjtőtálcának Záhony térségében jó felhasználási lehetőségei adódnak.

Elgondolkodtató idézettel fejezte be hozzászólását. A mi feladatunk nem az, hogy tovább adjuk földünket és környezetünket unokáinknak, mi tőlük csak kölcsön kaptuk.

14. Hozzászólás:

Név: Kovács Vilmos osztályvezető, MÁVTI Kft

Téma: Vasút szerepe a logisztikai szolgáltató rendszerekben.

Aktív gazdasági részvétel várható el a vasúttól a logisztikai központok hálózatának kialakításában, üzemeltetésében és a gördülő állomány rendelkezésére állásában.

A kombinált szállítás termináljainak kiépítése a MÁV előtt álló fontos feladat. Új szolgáltatási kínálatot kell kialakítani, melynek nagy részét Záhony térségében már jelenleg is végzik.

Megfelelő marketing tevékenységgel és a piachoz való rugalmas alkalmazással a vasút a jövő évezred szállítási rendszerének aktív és meghatározó szereplője lehet.

15. Hozzászólás:

Név: Buskó András főmunkatárs, MÁV Rt. PHMSZ

Téma: A konferencia környezetvédelmi eredményei

Megköszönte az előadók, hozzászólók környezetvédelmet támogató szándékát.

Kovács Vilmosnak a logisztikai központoknál figyelembe veendő környezeti hatások ismertetését.

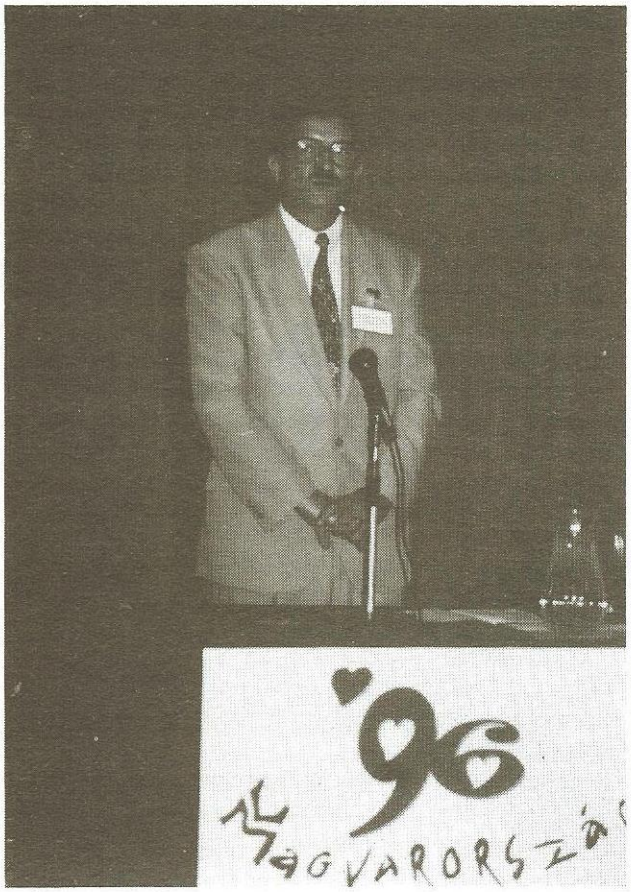
A MÁV FAVÉD Kft-nek a környezetbarát termékek megjelenítését.

Csek Károlynak az olajsáros ágyazatok megelőzésére tett javaslatát.

Jakab Csabának a kárelhárításra vonatkozó ismertetőjét.

Reméli, hogy távlati jövőkép alakult ki a vállalkozó vasút és a pályavasút környezetvédelem terén történő együttműködéssel kapcsolatban.

Az előadásokat követően a Bessenyei György Tanárképző Főiskola földszinti dísztermében *Dr. Zsákai Tibor* szakigazgató-helyettes nyitotta meg a plenáris ülést. (22. ábra)



22. ábra Dr. Zsákai Tibor

Tisztelt Hölgyeim és Uraim ! Tisztelt Konferencia! Kedves Kollégák !

A X. Pályafenntartási Konferencia utolsó plenáris ülésére gyűltünk itt most össze. Ezzel az aktussal lezárul az a nagyszabású rendezvény, amely a kiváló szervezés, a magas színvonal és igen nagyszámú soha nem látott résztvevők körében került megrendezésre.

A plenáris ülésünk első napirendjeként szeretném felkérni a három szekció vezetőjét, hogy, ki-ki 5 percben foglalja össze és értékelje a szekció munkáját, ossza meg az ebbeli összefoglalót a konferencia valamennyi résztvevőjével.

És így, sorrendben megkérem *Szamos Alfonz Urat a PHMSZ Pályagazdálkodási Divízió Vezetőjét* az I. szekció vezetőjét az összefoglaló megtartására. (23. ábra)

Elnök Úr ! Tisztelt Konferencia !

Az I. szekció, amely a pályaépítés és karbantartás, illetve technológiák kérdéskörével foglalkozott feladatát elvégezte.

A szekció számára 11 előadás volt tervezve, ebből 6 előadást tudtak a szekció ülésen résztvevő kollégák megtartani, 5 előadás az előadó távolmaradása miatt sajnos elmaradt, de az említett remek szervezés következtében ezen az előadások kéziratai valamennyi résztvevőnél rendelkezésre állnak, így lényegében zavart nem okozott. Ha szakmai oldalról nézzük a kérdést, azt meg kell említeni, hogy bármilyen témájú volt az előadás, akár technológiával, akár anyaggal, akár bizonyos fejlesztési kérdésekkel foglalkozott, mindenütt a minőség és gazdaságosság kérdésköre hatotta át az előadások anyagát. Ezt általában is rendkívül pozitívnak kell ítélni, különösen jelenlegi helyzetünk, feltételrendszerünk közepette . Összességében azt tudom mondani, hogy a kisebb technikai problémák mellett a szekció eredményesen elvégezte a feladatát és a meghirdetett témák két kiegészítő hozzászólással bővültek. Az egyik hozzászólás egy közelmúltban elvégzett nagyon korrekt munkának bizonyos speciális kérdéseit taglalta, nevezetesen a Tokaj - Rakamaz közötti, általunk is ismert munka lényeges kérdéseit. A másik pedig a MÁV Rt nemzetközi tevékenységét illetve a humán szféra területén a helyzetünket, a képzés, a továbbképzés s egyáltalán a munkatársaink helyzetét, fejlődési lehetőségeit taglalta. Mindkét előadást magam részéről nagyon hasznosnak ítélem. Röviden erről tudtam a Konferenciát tájékoztatni. Köszönöm a figyelmet.

23. ábra Szamos Alfonz

Köszönöm Szamos Úr értékelését és megkérem a II. szekció vezetőjét *Halmay Árpád szakigazgató helyettes Urat* összefoglalójának megtartására. (24. ábra)

Tisztelt Elnök Úr ! Tisztelt Konferencia ! Hölgyeim és Uraim !

Szeretném jelenteni, hogy a II. szekció elvégezte a munkáját. A szekcióban, amelyik a felügyelet és gazdálkodás címet viselte, 11 előadás hangzott el és 7 hozzászóló egészítette ki a szekció munkáját. Az előadások elég szerteágazó témákat foglaltak össze, a szűk idő ellenére kiváló előadásokat hallottunk a különböző témákban. Ebben megismerhettük a Záhonyi Átrakó Körzet környékéről, az átrakási technológiák hatását a vasúti felépítményre. Egy másik blokkban a TEBF és PHM szakszolgálat közös találkozási pontjáról, a váltó és a váltóhajtóműveket érő erőhatásokról halottunk kiváló előadást, valamint a futásbiztonságról. Nagyon érdekes volt számunkra a - MÁVTI által - bemutatott pályatervezési program. A következő ilyen téma a sín illetve síndiagnosztika, melyben az előadó a szakszolgálat nem kis eredményéről számolt be. A térinformatika záhonyi példán keresztül bemutatva mindannyiunk számára egyfajta jövő lehetőségét villantotta fel. A gyomirtási technológiáról hallgattunk meg egy olyan vállalkozó előadását, aki a szegedi térségben foglalkozik a gyomirtási tevékenységgel.

24. ábra Halmay Árpád

Végül, de nem utolsó sorban hangzott el a finanszírozás kérdése, majd ezzel összefüggésben a pályahasználati díj dilemmájáról tudtunk egy kis vitát folytatni az előadáshoz kapcsolódóan. A szekció azt javasolja, hogy az ajánlások közé kerüljön be a pályavasút finanszírozásának problémaköre, a pályahasználati díj mielőbbi megállapítása, tartamának pontosítása és működőképes rendszerének a kidolgozása. De addig is - hangzott el egy hozzászólásban - a pályahasználati díjat most a meglévő érvényben lévő rendeletek szerint kell alkalmazni,. és törvények szerint ennek a gyakorlatát is szorgalmaznunk kell.

Egy javaslat hangzott még el, hogy a Konferencia szlogenje mely "Síneken a jövőbe" címet viseli egészítsük ki " Síneken a jövőbe biztonsággal" címre.

Ezt nagyon lényeges kérdésnek tartom, hisz a magunk filozófiája szerint is a pálya biztonságának nincs alternatívája, ez az alapkérdés a számomra.

Nagyon hasznosnak, tartalmasnak véltem a szekció munkáját. Teljes mértékben színvonalában és tartalmában is kielégítette az elvárásokat.

Köszönöm Halmay Úr kimerítő értékelését és felkérem a III. szekció vezetőjét Tóth András Irodavezető Urat, hogy foglalja össze a III. szekció munkáját. (25. ábra)

Tisztelt Elnök Úr ! Tisztelt plenáris ülés ! Hölgyeim és Uraim !

Szeretném jelenteni a plenáris ülésnek, hogy a pályához közvetlen kapcsolódó szekció ülést végrehajtottuk. A szekció ülésen a programfüzetben meghirdetett 11 előadáson túlmenően plusz egy előadó is tartott előadást. Ez a GANTRY sínleerősítéssel kapcsolatban Csorba József személyében történt . 6 hozzászólás volt a szekció ülésen. Amikor a szervezőbizottság ezt a pályához közvetlen kapcsolódó szekciót megalapította, úgy gondolom jól döntött, mert olyan lényeges kérdések voltak a szekció ülésen, amelyek ugyan kapcsolódnak a gazdálkodással kapcsolatos problémakörhöz, de más vonatkozásban, a környezetvédelemmel kapcsolatos kérdésekhez.

Két előadó is foglalkozott a pályavasúti környezetvédelemmel, a környezetvédelmi mentesítésekkel és a szekció ajánlásában meg is fogalmaztuk az ezzel kapcsolatos kiemelt foglalkozást. Ajánljuk a plenáris ülésnek, hogy fogadja el, mind a személyi, mind a gazdasági feltételek jövőbeni biztosítását.

A pályához közvetlen kapcsolódó szekció ülésen kiemelek két előadást: a változások kezelése a munkaszervezetben, és a motiváció a gyakorlatban. Ez két szenzációs összefont előadás volt, amely úgy érzem, hogy szélesebb nyilvánosságra kell, hogy kerüljön. A pályához kapcsolódó szekció te-

25. ábra Tóth András

hát jól végezte a tevékenységét és javasolja a plenáris ülésnek elfogadásra jelentésemet.

Köszönöm Tóth Úr beszámolóját, azt gondolom, hogy mindhárom szekcióban alapos, nagyon körültekintő és hasznos munka folyt, és azért, hogy ez időben is és tartalmában is ilyen korrektül és eredményesen lezajlott, e helyről is szeretnék köszönetet mondani mindhárom szekció vezetőjének.

Tisztelt Konferencia !

Bejelentem, hogy a Konferencia ajánláskészítő bizottsága összegyűjtötte a Konferencián elhangzott előadásokkal, hozzászólásokkal kapcsolatos vélemények alapján azt az ajánlás tervezetet, amelyet most szeretnék Önökkel részletesen ismertetni. A bizottság vezetője: *Dr. Molnár Lajos PHMSZ KM RFI vezetője,* tagjai a RFI vezetői voltak.

A X. Vasúti Pályafenntartási Konferencia ajánláskészítő bizottsága elvégezte munkáját.

Az ajánlásait a Konferencia fő témáihoz kapcsolódva az európai vasutakhoz való csatlakozás és a pályarehabilitáció jegyében teszi meg.

Az ajánlások megvalósulásának elősegítésére ezúton is szeretnénk a tulajdonost és a MÁV Rt. vezetését felkérni.

1. A szervezési célállapot elérése után konszolidált szervezeti egységekkel fokozottan növekvő hatékonyság elérése.

2. A pályaállapot romlási folyamat megállítása mellett a legkorszerűbb európai színvonalú pályafelügyeleti és hibaelhárítási technológiák bevezetése.

3. A pályavasúti létesítmény gazdálkodás korszerű módszereinek alkalmazása, az új körülmények építtetői tevékenységében.

4. A MÁV Rt. pályavasúti területén erősíteni szükséges a technológiába beépített környezetgazdálkodást és környezetvédelmet, megteremtve a munka személyi, tárgyi és ehhez szükséges pénzügyi forrásokat.

5. Az előzőekben megfogalmazott célok elérését segítve javasoljuk a kutatás és fejlesztés területén ,továbbá a szakember képzésben a felsőoktatási intézmények és a pályavasút kapcsolatának elmélyítését.

A bizottság az ajánlásokon túl a résztvevők véleményének ismeretében megállapítja, hogy a X. Pályafenntartási Konferencia tartalma és formája színvonalában és szellemében méltó a jubileumokhoz és a Konferencia nemes jelmondatához.

Ezért kiemelkedő elismerés és teljes köszönet illeti valamennyiünk nevében a szervezőbizottság vezetőit és valamennyi tagját.

Tisztelt Konferencia ! A szekció vezetők beszámolója sorában elhangzott a II. szekció részéről érkezett javaslat a Konferencia ajánlásainak kibővítésére. Szeretném hozzátenni hogy az előkészítő bizottságnak nem volt lehetősége időbeniség miatt a konferencia ajánlásai közé bedolgozni. Tekintettel a javaslat és témakör nagyon-nagy fontosságára javaslom a Tisztelt Konferenciának, hogy az ajánlási pontok között ötödikként kerüljön felvételre az a pályahasználati díjjal kapcsolatos ajánlás, és az itt előterjesztett ötödik pont pedig a hatos sorszámot kapja.

Kérem a Tisztelt Konferenciát, hogy az ajánlásokkal kapcsolatban akinek indítványa, észrevétele, javaslata van kérem tegye meg.

Kerkápoly Professzor Urat kérem !

Az első mondatát fogalmazását kérem. Mi magyarok, a magyar vasút nem most csatlakozik az európai vasutakhoz, mi az európai vasutaknak 150 éve vagyunk a részesei és ha megnézzük akár a hálózat sűrűségét, akár ezelőtt 100 évvel, 80 évvel vagy 50 évvel a magyar vasút színvonalát, akkor mindig európai színvonalon voltunk. Mi részesei voltunk a nagy európai vasúti hálózatnak és ehhez mi nem most csatlakozunk. Azt lehet írni, hogy csatlakozunk az európai unió által megszabott normákhoz, csatlakozunk egy olyan szervezethez, amely most alakult, de Magyarország nem csak vasút történetében ,- nem most csatlakozik Európához. Mi Európa részesei vagyunk mindenféle szempontból, vasúti szempontból is. + Ezt az első mondatot kérem olyan módon átalakítani, hogy az

európai szervezeti előírásokhoz, szervhez való csatlakozás, és nem az európai vasutakhoz csatlakozunk.

Köszönöm szépen.

Megköszönöm Professzor Úr észrevételét. A Konferencia jelezte és magam is teljes mértékben egyetértek. Javasolom, ez a mondat így hangozzék, hogy: Az ajánlást a Konferencia fő témáihoz kapcsolódva az Európai Unióhoz való csatlakozás elősegítése és a pályarehabilitáció jegyében teszi meg. Hiszen azzal, hogy a magyar vasút rehabilitációját el tudjuk végezni és a nemzetközi törzshálózaton esetleg a fejlesztéseket fel lehet gyorsítani, ez segíti elő az ország Európai Unióhoz történő csatlakozását.

Megállapítom, hogy a Konferencia a II. szekció által tett kiegészítő indítvánnyal kibővítve az ajánlásokat elfogadta.

Mielőtt sor kerülne a Konferencia bezárására, Csilléry Béla Urat kérem a mikrofonhoz, aki bejelentést szeretne tenni.

Tisztelt Hölgyeim és Uraim ! Tisztelt Konferencia !

Elég nehéz helyzetben vagyok egy ilyen parádésan megszervezett X. Pályafenntartási Konferencia után, mikor azzal a bejelentéssel élek, hogy a XI. Konferenciát a szombathelyi régióban szeretnénk megrendezni, és el is mondom, hogy mi az oka ennek.

Az alap motiváció kicsit kapcsolódik az európai vasúthoz való csatlakozással, mert még egy ponton fogunk csatlakozni, ezért mondom és ezért fogalmazom ezt így. A jelenlegi helyzetben 1999. év végi vasútépítés befejezési határidő van megcélozva. És ez lenne talán az alap mottója, hogy ennek a vasútnak a majdnem kész állapotban való megtekintése, illetve ehhez kapcsolódóan kerülnének megrendezésre az előadások.

Gondolkodtam, amikor készültem arra, hogy ezt a bejelentést megtegyem, hogy Pályafenntartási Konferenciát fogunk-e tartani a XI. alkalommal 1999-ben, vagy pedig úgy ahogy nagyon szépen itt a 2-3 napban összejött ez, Pályavasúti Konferenciát fogunk-e tartani.

Biztos, hogy Konferencia lesz, a nevét majd még meg fogjuk határozni és mindenkit nagyon-nagy szeretettel várunk és úgy mondanám, hogy nem is a szombathelyi régió területén, hanem az Őrségben. Ez a csodálatos vasút, ami készülőben van, aki szereti és tiszteli a vasutat meg fogja azt látni, hogy Európa vagy mondhatnám azt, hogy a világ legszebb vasútjai közé fog tartozni. Csak annyit erről, hogy kb. 1700-1800 m hosszú völgyhíd után egy 400 m hosszú alagút és tele műtárggyal, tele minden érdekességgel, alépítmény megerősítésekkel. Ami ennek a csodálatos szakmának, amit mi űzünk a tarsolyában megtalálható, azt ezen a vasútvonalon mind meg fogjuk látni. Ehhez természetesen kapcsolódik az első mondatnak a következő része, - amiről Pál Úr tegnap beszélt nekünk és elmondta - a pályarehabilitáció.

Ahhoz, hogy egy ilyen új építésű vasútvonal ami Zalalövő és Hodos között fog megépülni, ahhoz pályarehabilitációra szükség van az egyenkapacitás elérése érdekében.

Tehát az első mondat és ami bent van és ami korrekcióra került úgy érzem, hogy teljes mértékben ki fog itt elégülni ezen a Konferencián és bízom benne, hogy sok új dolgot is fogunk hallani és mindenkit szeretettel várunk 1999-ben az Őrségben.

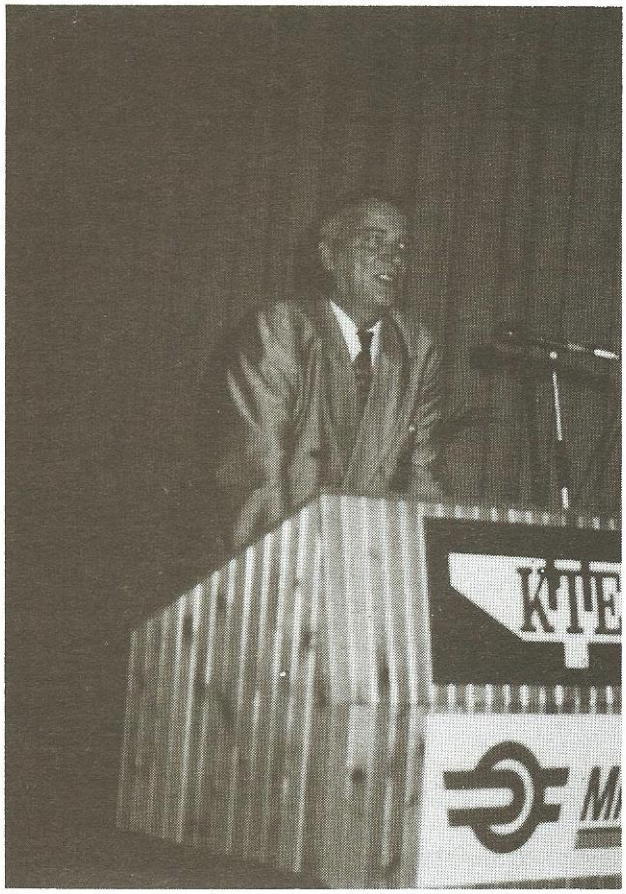
A tapsból mértem le azt, hogy a Konferencia résztvevői támogatják ezt az ötletet. Csilléry Úrnak és a szombathelyi régiónak rajta keresztül is köszönjük a meghívást.

T. Konferencia ! Valóságban is elérkeztünk a Konferenciánk végéhez. Engedjék meg, hogy megkérjem *Pál József Urat a MÁV Rt. Pályavasút Igazgatóját*, hogy tartsa meg záróbeszédét. (26. ábra)

Tisztelt Konferencia ! Kedves Kolléganők és Kollégák!

Az előttem szóló szekcióvezetők által elmondottakkal teljes mértékben a magam részéről is azonosulni tudok, hogy rendkívül eredményes, magas színvonalon szervezett konferencia résztvevői voltunk az elmúlt három napban. Szándékosan nem vettünk részt az ajánlások megfogalmazásában, de szeretném elmondani, hogy a pályavasút vezetése az itt megfogalmazottakkal teljes mértékben egyet tud érteni. Egy alapkérdésre azonban a Tisztelt résztvevők figyelmét ismételten szeretném felhívni.

Ez pedig az, hogy ennek az országnak milyen vasútra van szüksége. Hogy ez az ország milyen módon, milyen feltételek mellett akar az Európai Unióhoz tartozni. Ez politikai döntés kérdése. Ki lehet mondani, hogy ez a vasút továbbra is a romlás állapotában marad, de ki lehet mondani azt, hogy megkezdjük a rehabilitációt, és ezzel a rehabilitációval megteremtjük a jövőnket, a fejlesztés alapjait és az európai elkötelezettségből fakadó feladatok végrehajtását. Ez az amit a politika nem akar felvállalni, és ezért volt több területen is olyan hozzászólás, hogy amióta a fóniciaiak feltalálták a pénzt, azóta általában minden a pénz körül forog. A Konferencia különböző szekcióiban elhangzott vélemények alapján azonban azt tudom leszűrni, hogy a pályavasút kollektívája magáénak vallja ezt az elvet, hogy segíts magadon és az Isten is megsegít. Ez azért lényeges, mert az elhangzott előadásokból kiszűrődött egyértelműen, hogy ilyen nehéz finanszírozási helyzet mellett is az alkotó mérnök, az alkotó technikus és munkás képes lesz biztosítani azt a feltételrendszert, amellyel a nehéz időszakot át tudjuk vészelni, és megteremtjük közösen annak az alapjait, hogy előbbre tudjunk lépni.



26. ábra Pál József

Engedjék meg, hogy megköszönjem a jelenlévő külföldi vendégeinknek részvételét, külön megköszönjem azt a szponzori tevékenységet, amellyel ilyen soha nem látott nagy létszámú Konferencia megrendezésére sor kerülhetett.

Végül engedjék meg, hogy köszönetet mondjak a szervezőknek. Mivel több éve folyt a szervezés, nagyon sok pesszimista hang hangzott el, hogy egyáltalán a záhonyi kollektíva képes lesz- e ilyen rendezvényt megszervezni, képes lesz-e arra, hogy a zavartalan lebonyolítás feltételeit megteremtse.

Azt hiszem valamennyiünk nevében mondhatom, hogy kitűnőre vizsgáztak.

Ez a Konferencia nemcsak előadásokból állt, hanem baráti beszélgetésekből, szórakozásból is. Ennek ellenére mégis mindenki úgy érzi és az ajánlásokból is az szűrődik ki, hogy eredményes munkát végeztünk.

Kérem Önöket, a pályavasút valamennyi dolgozóját segítsenek bennünket, hogy az itt megfogalmazott ajánlások megvalósításra kerülhessenek, segítsenek bennünket, minél előbb megteremthessük azt, hogy ne csak a pályarehabilitációval, hanem a jövővel, a kifejezett fejlesztésekkel is tudjunk foglalkozni.

Végül engedjék meg, hogy két kollégát a szervezők közül kiemeljek. Ojtozi János Urat, aki a megyei Közlekedéstudományi Egyesület Elnöke, és mindnyájunk nevében - tekintettel arra, hogy föl is akartak bennünket vidítani, volt nóta, opera, operett - átadjam részére a pályavasút vezetésének az ajándékát, amiben megint lesz szakma, lesz történelem, benne van egy olyan CD lemez, melynek a címe az, hogy Megy a gőzös Kanizsára, és ugyanezt adom át Bátyi Ferenc Úrnak .

Mindenkinek nagyon jó egészséget, eredményes munkát, és szerencsés hazautazást kívánok.

Ezzel a X. Pályafenntartási Konferenciát bezárom.

*

A Konferenciát közös ebéd zárta, majd Nyíregyháza állomásról nosztalgiavonattal történt a visszautazás Budapestre.

A vonaton utazók parasztbatyut és konferencia újságot kaptak, mely a Konferencia első két napjának történetét mutatta be. (27. ábra)

Munkatársunk az alábbi verset a Konferencia tiszteletére írta, mely a Konferencia Lapban megjelent.

27. ábra Konferencia újság

Mandula József:

Egymásra Emelt kövek

(Akik remélnek, mindig összegyűlnek.)

Acéltestű utakon
suhan el vonatom,
a rég elfáradt ütközők
zenéjét hallgatom.
Monoton e fémzene,
mint sínek világa,
melyet itt-amott tör meg
egy váltó iránya.
Elfutnak a váltók,
visszaáll a csend,
jövőbe tekintő
látogatók közt
emberek villannak
sárgán odalenn.
Sínrevigyázók.
Összefogásuk
bástya a gondban.
Egymásra emelt kövek.

A fenti költemény **Mandula József**, az Eperjeskén élő 42 éves vasutas-költő ez alkalomra íródott verse, mellyel a X. Vasúti Pályafenntartási Konferencia résztvevőit köszöntötte.

SÍNEKEN A JÖVŐBE
A X. Vasúti Pályafenntartási Konferencia lapja
Szerkesztő: Köles Zsolt
Készült -a KTE 90 Kelet-Magyarország Építő-,Vállalkozó-,Tervező-, Beruházó Kft. megbízásából - a Sajtópáholy Iroda gondozásában.
Cím: Záhony Új élet út 7.C I./3. Telefon: (06-30) 454-568
Felelős kiadó: Bátyi Ferenc
Fotó: FOT-O-DARVAI Kft. Záhony, Ady Endre út 27.
Nyomdai munkálatok: MÁV Záhonyi Üzemigazgatóság nyomdája.
Felelős vezető: Legeza Sándor

150 éves a közforgalmú magyar vasút, 50 éves a záhonyi széles nyomtávolságú vasút

A záhonyi X. Pályafenntartási Konferenciára jelent meg Dr. Horváth Ferenc: A záhonyi vasúti csomópont története című könyve. (28. ábra) A könyv megjelentetését időszerűvé tette az a tény, hogy 50 évvel ezelőtt kezdődött el Záhony állomás fejlesztése, az átrakó körzet épületeinek, berendezéseinek kiépítése.

A könyv nem csak a vasúti létesítmények fejlesztésével foglalkozik, hanem bemutatja Záhony község és a csomóponthoz tartozó terület történelmének, a vidék vízi és közúti közlekedésének fejlődését is.

Az első a Nyíregyháza - Csap vasútvonal Záhony községet érintő szakaszát 1873. februárjában nyitották meg. A község mellett akkor mindössze egy táblás megállóhely létesült.

Három vágányos csatlakozó állomássá Záhony csak 1905-ben fejlődött, amikor szeptember 27-én üzembe helyezték a Nagykároly-Mátészalka-Csapi HÉV vonalát, mely itt csatlakozott a már korábban üzembe helyezett Nyíregyháza-csapi vonalhoz.

Az első világháború után Záhony határállomás lett Csehszlovákia felé. A két világháború között a forgalom csak a Felvidék és Kárpátalja visszacsatolása, illetve a második világháború idején növekedett, ekkor bővítették az állomás vágányhálózatát. A második világháború alatt megrongálódtak az állomás valamint épületei, vágányai, és felrobbantották a Tisza hidat is.

Záhony állomás nagyobb arányú fejlesztése akkor kezdődött el, amikor a szovjet széles, illetve a magyar normál nyomtávolságú vágány csatlakozási pontján az állomást átrakási munkák helyéül jelölték.

Először csak Záhony állomás vágányait bővítették, átrakó berendezéseket létesítettek, majd fokozatosan bekapcsolták az átrakó csomópont munkájába a szomszédos Tiszabezdéd, Tuzsér, Komoró, Fényeslitke, Mándok, Tornyospálca állomásokat is. Ezen községek területén átrakó vágányokat, berendezéseket, épületeket, rendező pályaudvarokat létesítettek, ahol lehetővé vált mindenféle vasúton szállított árú ki, be és átrakása, szükség esetén a tárolása.

A csomóponthoz jelenleg közel 500 km vágány több mint 1000 csoport kitérő és mintegy 700 ezer lm^3 épület tartozik. A rakodást korszerű daruk, rakodó hidak, gépek segítik.

Az átrakókörzet legnagyobb teljesítményét 1975. és 1985. között érte el, amikorra a ki és belépő áruk mennyisége 16-17 millió tonna között változott.

Záhony csomópont forgalma az utóbbi években a Kelet-európai politikai és gazdasági változások miatt visszaesett, de csomópont dolgozói azon munkálkodnak, hogy az új európai kereskedelmi rendszerben ismét megnövekedjék a vasúti forgalom, ehhez nagyszabású terveket dolgoztak ki.

A könyv ismerteti a vasút tevékenységén kívül a kis községből több mint 5000 lakosú vasutas várossá fejlődött Záhony kulturális és sport életét is. A csaknem 300 oldal könyv szövegét több régi térkép, a vasúti építmények eredeti tervének rajza, régi okiratok másolatai és számos, az építmények fejlődését bemutató fénykép egészíti ki, amelyeket nagyrészt Sipos Attila készítette.

28. ábra "A záhonyi vasúti csomópont története" c. könyv borítólapja

A könyvhöz az előszót Rigó Zoltán, a MÁV Rt. vezérigazgatója írta, aki maga is mint a záhonyi fűtőház mérnöke, majd mint az Üzemigazgatóság vezetője hosszú időn keresztül a csomóponton tevékenykedett. A lektorálást Dr. Lőrincz Sándor és Bátyi Ferenc végezték.

1996. 08.15-én Záhonyban elsőnapi postabélyegzésre is volt lehetőség. (29. ábra)

29. ábra Postai bélyegzés

Konferencia értékelése

Az elhangzott méltatásokon túlmenően :

1. Mit kaptak a résztvevők ?

- programfüzetet
- utazást nosztalgiavonaton
- teljes ellátást több megoldásban
- táskát a konferencia anyagaival
- videofilmet Záhony Átrakókörzetről
- A záhonyi vasúti csomópont története c. könyvet
- előadások írásos anyagát
- 39 előadást + 13 hozzászólást
- szinkrontolmácsolást
- Záhony Átrakókörzet megtekintését
- 3 színhelyen szakmai bemutatót
- Kulturális programokat
- Konferencia Újságot

2. Mit kapott Záhony ?

- automata meteorológiai állomást
- népünnepélyt Záhonyban
- bemutatkozási lehetőséget
- Záhony története c. kiállítást
- nagy média és sajtóvisszhangot
- TV 2 Környezetünk hírei
- TV 2 Körzeti Híradó
- Magyar Rádió
- Kelet-Magyarország
- Új-kelet
- Vasutas Hírlap
- Magyar Közlekedés
- Magyar Minőség
- 382 fő résztvevő érdeklődését, szeretetét

Záhonyi szemmel nézve a Konferencia szakmánk 3 napos nagy ünnepe volt. 945 napos hosszú előkészítő munka alapozta meg a rendezvény sikerét.

Külön kiemelés nélkül ezúton is szeretném megköszönni mindenkinek a munkáját, aki bármit tett a Konferencia megszervezéséért, elsősorban a résztvevők fegyelmezettségét, derűs jókedvét, azt a megértést, mellyel előfordult botlásainkat kezelték.

A szervező bizottságot az alábbiak segítették a lebonyolításban:

Andó János
Szabó János
Szabó Pál István
Czibik Kertész Lászlóné
Kollár István
Mártha Pál
Kovács Miklós
Sexty Miklós
Szalai László

és a záhonyi Pályagazdálkodási Főnökség pályamesteri kara.

Köszönjük a lehetőséget, hogy megrendezhettük a jubileumi X. Vasúti Pályafenntartási Konferenciát és átadva a stafétabotot a XI. Vasúti Pályafenntartási Konferencia szervezőinek sok sikert kívánunk.

Találkozunk 1999-ben a Nyugat-Magyarországi Régióban.

Sínek Világa

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

Kiadja a MÁV Rt. Pálya, Híd és Magasépítményi Szakigazgatóság
1062 Budapest VI., Andrássy út 73-75.
Telefon: 322-0660. Telex: 224342 MÁV VIGH. Telefax. (36-1)342-5189
Postacím: 1940 Budapest
Bankszámlaszám: MÁV Központi Számviteli Hivatal 10200971-21522354-00000000
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Pál József Felelős szerkesztő: Ambrus Zoltán
A szerkesztőbizottság tagjai:
Árva Kálmán, Bátyi Ferenc, Beluzsár János, Boa Árpád, Csek Károly, Farkas László, Halmay Árpád, Dr. Horváth Ferenc, Dr. Kerkápoly Endre, Kincelli Antal, Kummer István, Dr. Megyeri Jenő, Merkly István, Molnár Gábor, Dr. Ritoók Pál, Sárkány László, Sülle Ferenc, Tasi Gábor, Tóth András, Varga Zoltán, Dr. Vaszary Pál, Vig Imre, Vörös József, Dr. Zsákai Tibor
Készült: 750 példányban a MÁV Rt. Vezérigazgatóság nyomdájában
Felelős vezető: Szabó László Munkaszám: 996.296
Megjelenik évente négy alkalommal. Egy példány ára: 50,–Ft.
Évi előfizetési díj: 200,- Ft.
Terjeszti a MÁV Rt. saját szervei útján.
Az előfizetési és hirdetési díj átutalható és befizethető
a MÁV Rt. bankszámlájára és ezen belül a Sínek Világa jogcím megjelölésével.
Külföldi átutalás a MÁV Rt. bankszámlájáról a Magyar Nemzeti Banknál
Budapest 1850 útján történhet a jogcím megjelölésével.
Engedély száma: III/ÜHB/305/1987.

HU ISSN 0139-3618

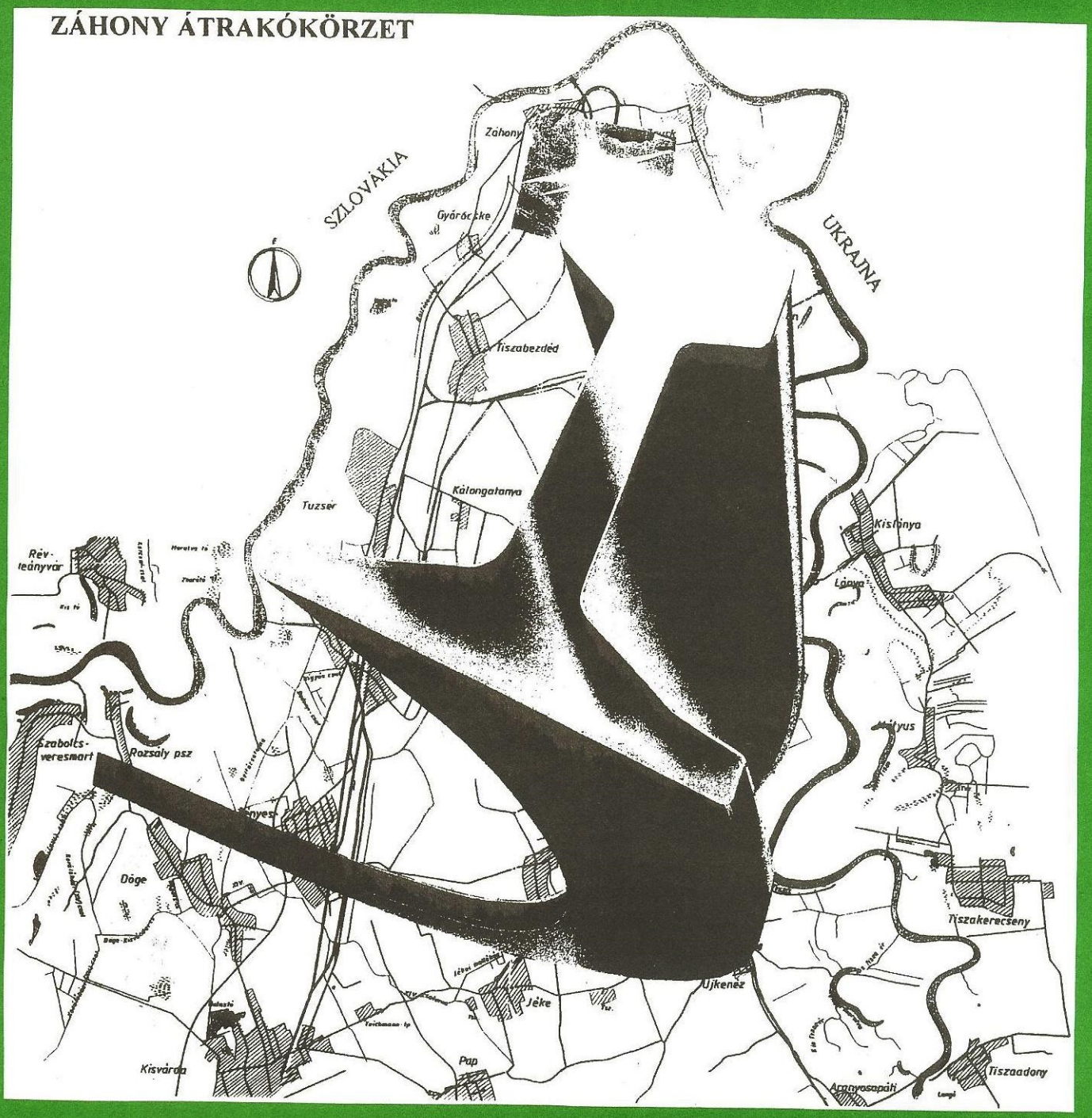
Sínek Világa
Welt der Schienen

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

Verleger: Technische Direktion für Strecken, Brücken und Hochbauten
der MÁV - Ag
H-1062 Budapest VI., Andrássy út 73-75
Telefon: 3220-660
Telex: (61-22)4342 MÁV VIGH
Telefax: (36-1)342-5189
Postanschrift: 1940 Budapest
Bankkonto: MÁV Központi Számviteli Hivatal
10200971-21522354-00000000
Chefredakteur: Pál József
Verantw. Redakteur: Ambrus Zoltán
Redaktionskomitee:
Árva Kálmán, Bátyi Ferenc, Beluzsár János, Boa Árpád, Csek Károly, Halmay Árpád, Dr. Horváth Ferenc, Dr. Kerkápoly Endre, Kincelli Antal, Kummer István, Dr. Megyeri Jenő, Merkly István, Molnár Gábor, Dr. Ritoók Pál, Sárkány László, Sülle Ferenc, Tasi Gábor, Tóth András, Varga Zoltán, Dr. Vaszary Pál, Vigh Imre, Vörös József, Dr. Zsákai Tibor
Annahme von Inseraten beim Verleger.

HU-ISSN 0139-3618

Ára: 50,-Ft.



X. Vasúti Pályafenntartási Konferencia

Záhony - Nyíregyháza

1996. 08. 14 - 16.