

## BESZÁMOLÓ AZ ÁLLAMVASUTAK JELENTŐSEBB PÁLYAFENTARTÁSI MUNKÁIRÓL

Közlő: LUX ERNŐ, m. kir. kormányfőtanácsos, a MÁV. igazgatóság építési és pályafentartási főosztályának vezetője.



A pályafentartási és felújítási munkákat az Államvasutak kedvezőtlen pénzügyi helyzete miatt csak korlátozott mértékben végeztük.

A fenntartási munkák legfontosabb részét a sín-cserélési munkálatok alkották. Összesen 225 km vágányt eseréltünk ki, ami az Államvasutak összvágányhálózatának csak 2,1%, holott az évek óta elmaradt sín-cserélések pótlása gyanánt évente legalább 5%-ot kellene kieserelnünk.

Új síneket kerekén 151 km hosszban fektettünk le, ebből 18 km 48,3 kg-os sínekkel készült. 74 km-t használt sínekkel eseréltünk ki, ebből 20 km hosszban hegesztett síneket fektettünk le.

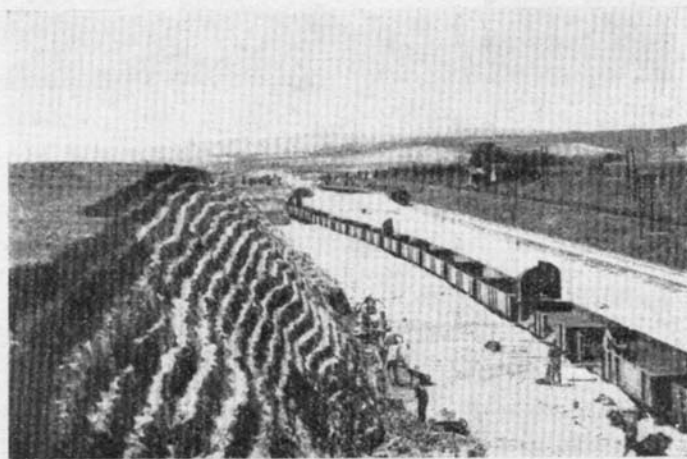
Befektettünk összesen 519.000 drb telített tölgy- és bükkfalpfát és 32.000 drb vasbetonaljat.

A sín-cserélési munkákkal kapcsolatosan a töltéseken és bevágásokon szükséges alépítményi munkákat is elvégeztük; ezek legnagyobb részét kavicszsákos

részt megerősítettünk. Ezeknek a munkáknak nagy része szintén a felépítmény-cseréléssel kapcsolatban végeztetett.

### Építések.

Az új építések úgyszólván teljesen szüneteltek és az ilyenmű munkák leginkább csak a meglévő berendezések és építmények kiegészítéséből állottak.



Anyagtermelés a nagybevágásban.



A baroki völgy áttöltésének munkája megkezdődik. A MÁV építkezése. Építette Fábián Lajos váltalkozó mérnök.

részek megjavításából és egyéb víztelenítési munkákból állottak.

Azonkívül a fővonalakon 40, a helyi érdekű vasúti vonalakon pedig 110 kisebb-nagyobb híd és áteresz-tőt, összesen 382 fm hosszban, részint kieseréltünk,

Nagyobb terjedelmű munkákat a budapest-győri vonalrészén végeztünk. Itt a villamosítással kapcsolatosan több állomás vágányzatát kibővítettük és átépítettük és egyidejűleg a jelenlegi baljáratról jobb-járatra térünk át. Ezek a munkák több helyen még folyamatban vannak.

A villamosmozdonyok nagyobb ürszelvényére való tekintettel a vonalrész számos helyén az útfölüljárókat, szemaforhidakat meg kellett emelnünk, másutt viszont a pályaszint le kellett süllyesztenünk. Megkezdttük a vezeték tartó oszlopok felállítását, valamint a gyengeáramú vezetékeknek kábelezését is.

Részben a villamosítással összefüggően, de forgalmi és vontatási szempontokra való tekintettel is a budapest-győri vonalrész több helyén ivkorrekciókat végeztünk.

Az országhatárok megváltozása folytán ugyanis a kétvágányú budapest-hegyeshalmi vonal, amely a legrövidebb közvetlen kapcsolatot adja Wien felé, legfontosabb nemzetközi fővonalunkká lett.

Ennek a vonalnak Komárom-Budapest közti része annak idején, mint helyi jelentőségű vonal, kissugarú ívekkel (400 m) és 6,67‰ emelkedéssel épült. A vonalnak kelenföld-tatatóvárosi szakaszán különösen sűrűn váltakoznak az elleníves és ellenemelkedésű részek.

Ennek a 72 km hosszú vonalrésznek 40%-a kanyarulatra esik és 75%-a lejtős pályarész,  $6'67''_{\infty}$  maximális emelkedőkkel. A vonalrészén 179 m a veszített magasság.

A vonalvillamosítással kapcsolatosan különösen szükségessé vált a kissugarú ellenívek és az ellenemelkedésű szakaszok átépítése. A kedvezőtlen pénz-



A baroki völgy áttöltése.

ügyi helyzet miatt azonban csak azokon a helyeken kerülhettek e munkák sorra, ahol a viszonyok a legkedvezőtlenebbek voltak és egyéb körülmények is indokoltá tették ezt.

A legelső ilyen mű átépítés még 1928/29-ben történt. Budapest—Kelenföld és Budaörs közt, mintegy 3'2 km hosszban. Itt két, 400 és 500 m sugarú ellenívet küszöböltünk ki, amivel 2'89 m veszített magasságot,  $172''$  szögfordulatot és 200 m vonalhosszt nyertünk. (Az át-



Kelenföld állomás gyűjtőcsatornájának építése. Építik: Erdélyi László és Dévényi Gusztáv okl. gépészmérnökök, építőmesterek.

vágásból kitermelt fölös földanyagot ugyanakkor más budapesti építkezéseinknél gazdaságosan felhasználtuk.)

Az elmúlt évben újabb vonalkorrekció létesült a Torbágy állomás előtti és utáni szakaszon, amely az

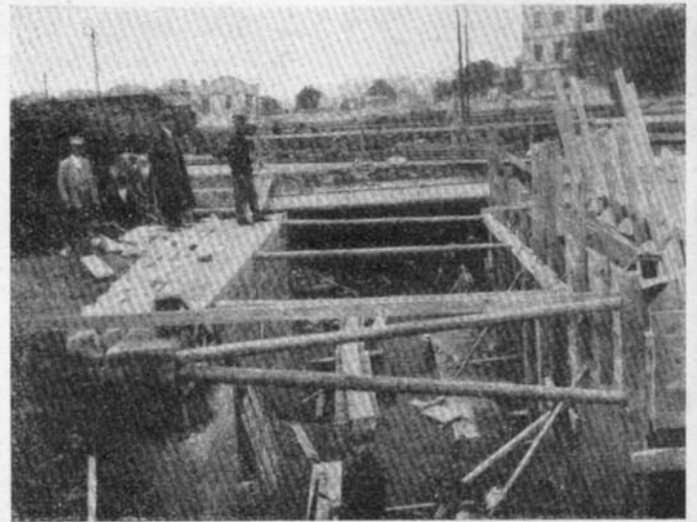
állomás vágányzati munkáival együttesen a jobb-járatra való áttérés céljait szolgálja.

A legnagyobb vonaláthelyezési munka Bieske állomásnak Szár állomás felé eső kijáratánál mintegy 4 km hosszban még folyamatban van és előreláthatólag 1932. év végén fog befejezést nyerni.

A vonal építése idején a földmunka megtakarítására nagy súlyt helyeztek. Evégből, hogy az útba eső baroki völgyet a vasútvonal irányára merőlegesen messe, a viadukt előtt és után két-két, összesen tehát négy, 400 m sugarú ellenívet iktattak a pályába. E négy ív szögfordulatainak összege  $227''$ .

Emellett Bieske állomás és a baroki viadukt közt, amelyeknek pályaszintje majdnem azonos, közel 8 méteres veszített magasság keletkezett.

Ez a veszített magasság nemcsak a fővonalon van meg, hanem a fővonallal mintegy 2 km hosszban párhuzamosan haladó bieske—székesfehérvári helyiérdekű



Kelenföld állomás aluljáró meghosszabbításának építése. Építik: Erdélyi Pál és Dévényi Gusztáv okl. gépészmérnökök, építőmesterek.

vasútvonalon is, amely Bieskétől kezdve  $7'88''_{\infty}$ -t emelkedik és azután a fővonaltól különválva, egy hosszú, szerpentinszerű vonalkifejtéssel ereszkedik le a völgybe Alesut állomás felé.

A most folyamatban lévő vonaláthelyezéssel mindezek a hátrányok kiküszöböltenek. Az ellentétes értelmű, 400 m sugarú ívek helyett csak egy rövid, 1000 m sugarú kanyar lesz. Ennek szögfordulata a régi  $227''$ -kal szemben csak  $34''$ , a megtakarított szögfordulat tehát  $193''$ . A vonal kiegyenesítése által a fővonalon elért rövidülés 210 m.

A veszített magasság teljesen kiküszöböltenek, mert az új vonalrész Bieske állomástól  $1''_{\infty}$ -kel emelkedik 0'74 métert és ezt a magasságot megtartva csatlakozik a régi vonalra.

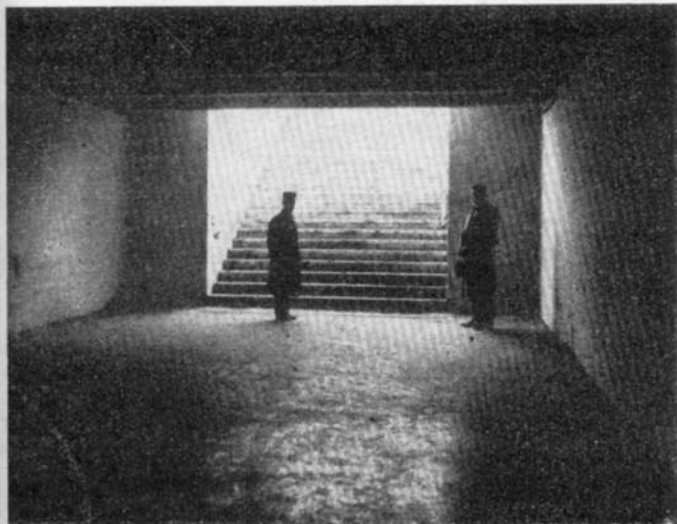
Kiküszöböltenek az összes pályaszintbeli út-átjárók és helyettük részben alul-, részben fölüljárók épülnek.

A fővonal áthelyezése magával hozza a helyiérdekű vasútvonal áthelyezését és ennek a fővonallal egy szintre való lesüllyesztését is. A helyiérdekű vonalnak áthelyezése mintegy 4 km hosszra terjed ki. A vonal-



rész mintegy 1,5 km-rel megrövidül és a mai 309° helyett csak 144° lesz a szögfordulat.

A vonalkorrekción végrehajtását az a fontos körülmény is megkövetelte, hogy az egyik vágányban fekvő egyik 2×40 m nyílású völgyhidat a villamosmozdonyok



A feljáró lépcső csatlakozása az aluljáró végéhez.

okozta nagyobb megterhelésre való tekintettel ki kellett volna cserélni. A vonaláthelyezés folytán a völgyáthidalás feleslegessé válik, úgy, hogy a máskor vágányban fekvő és az új villamosmozdonyoknak is megfelelő szerkezetet Torbágy állomáson egy ugyanilyen nyílású gyenge hídszerkezet kicserélésére fogjuk felhasználni. Az átépítendő vonalszakaszon a felépítmény kicserélése is esedékessé vált már, úgy, hogy ezt a vonalkorrekciónal kapcsolatosan igen kedvezően és gazdaságosan lehet végrehajtani.

Nagyobb vonalkorrekción készült még Szár állomásnak Budapest felőli oldalán. Ez az állomás szükség szerű átalakításával együtt három ellentétes értelmű, 400 m sugarú kanyar kiküszöbölését tette lehetővé, amelyek helyett egy 1000 m és egy 3000 m sugarú ív került a pályába. A szögfordulatban a csökkenés 115°, a vonalmegrövidülés pedig 100 m. Ez a vonaláthelyezés azzal az előnnyel is járt, hogy egy részen a pályájával magasabbra került. A régi, mélyebben fekvő pályatest fenntartása a rendkívül vizes altalajon igen jelentékeny pályafenntartási költségeket okozott, ezek most megtakaríthatók lesznek.

A pályaszintbeni útátjárók a korrekció folytán megszűnnek.

## Kelenföld állomás bővítése.

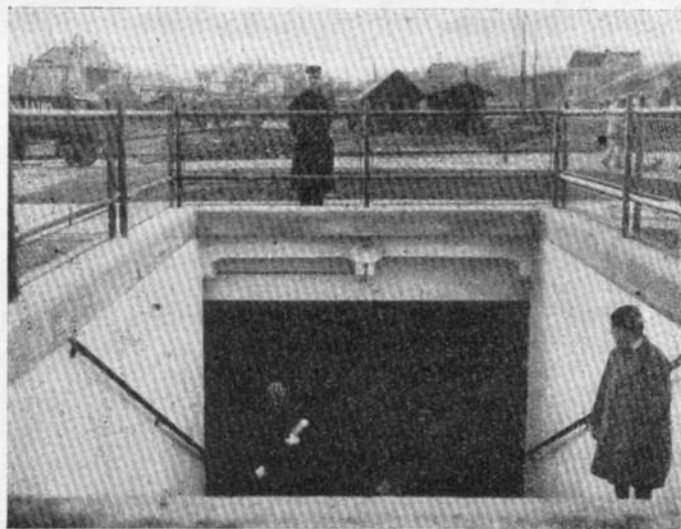
Kelenföld állomás tervezett bővítési munkáiból a folyó évben elsősorban a vonalvillamosítással kapcsolatos építómunkák készültek. A bonitási terv szerint az állomáson szigetperronok is fognak épülni. Ezek egyikén lesznek a közbenső villamososzlopok elhelyezve. Ez utóbbi szigetperron két forgalmi vágány helyét foglalja el, amelyek pótlásáról gondoskodni kellett. Az állomási fensíkot 35.000 köbméter földanyag kitermelésével kiszélesítettük. Ezzel kapcsolatban különféle úthelyezések, árokszabályozások is váltak szükségessé.

A villamosközlekedés számára szükséges ürszelvény biztosítására az állomás felett átvonuló vas gyalogfelüljáró lebontásra kerül. Helyette a gyalogközlekedés számára egy felhagyott és az állomás alatt átvezető 6'0 m nyílású, kereken 100 m hosszú átteresztőt gyalogaluljáróvá alakítunk át. Ez átteresztő víztelenítésére elsősorban a fenék alatt egy 0'6'0'90 m méretű tojászelvényű gyűjtőcsatorna épült, mely a Horthy Miklós úti fővárosi főgyűjtőcsatornához csatlakozik.

A csatorna keserűvízzel átitatott altalajban fekszik, ezért védekezésül a csatorna bauxitecementbetonnal készült és kívülről bitumenes védőréteggel lett ellátva.

A gyalogaluljáró céljaira az említett átteresztő fenekét 0'9 m-rel le kellett süllyeszteni.

A gyalogaluljáró a közforgalomnak már átadott. Építési költsége mintegy 60.000 pengő.



Feljáró az aluljáró végén.

A folyó évben Kelenföld állomáson végzett összes építómunkák és vágányfektetés összesen 450.000 P-ba kerültek.

