

SN
June 18
I-15865 b

HUNGARY

COMMUNICATIONS
Railways

/500/
/505/

RAILWAYS RUNNING DOWN

SOURCE MUNICH: "FRANKFURT" - Confidential B.

DATE OF OBSERVATION: November 1955.

ENGLISH SUMMARY: Through much usage and little replacement, the surface installations and equipment of the Hungarian Railroads are at present almost worn out. The main railroad tracks are the only ones adequately maintained and replaced with new tracks. Railway tracks of secondary importance are replaced with rails that have been discarded from the main lines. The quality of the rails and switches produced in GYÖNGYÖS is poor and their life span is not more than three years. There is a great shortage of railway sleepers directly attributable to the acute lack of timber in Hungary. Sleepers that are partially rotted are "mended" and patched up. In some places attempts have been made to use cement sleepers.

The mechanization of railroad construction, launched with great propaganda some years ago, has been silently discontinued. The expensive railroad construction machines that were imported from the Soviet Union have proved to be of no use, since they constantly required repair. Even when in working condition, these machines performed so unsatisfactorily that the work done by them had subsequently to be improved by hand.

At present there are no new railway lines under construction in the SZEGED area. The railroad construction administrations confine their work solely to the maintenance and repair of the existing tracks.

EVALUATION COMMENT: This sequel to MUNICH Item No. 5887/56 convincingly describes the conditions of railway tracks in SZEGED railway district. It must be pointed out that the neglected state of the tracks is mainly responsible for the deficiencies of railway communications in Hungary.

The shortage in wooden sleepers and the use of concrete ones are already known from information available here.

x x x

/more/

Felépítményi anyagi helyzet a SZEGEDI MÁV igazgatóság területén
Supply with Railroad Construction Materials

A SZEGEDI MÁV igazgatóság vonalainak felépítménye gyenge és elhanyagolt állapotban van. A rossz minőségű üzemanyag mellett a közlekedő vonatok azért nem tudják a menetrendben előírt sebességet tartani, ami állandóan késéseket eredményez. A közlekedés megjavítása érdekében a vonalhálózat felépítményét folyamatosan nagyobb teherbírási és teljesítő-képességű anyaggal frissítik fel. Bár elegendő sin, váltó és keresztezés áll rendelkezésre, a felújítás a munkaerőhiány és a rossz munkásszervezés következtében csak igen vontatottan halad. 1955 végéig az előírt vágánycsere tervnek csak töredékét sikerült megvalósítani.

A felújítás az alábbi irányelvek szerint történik: A fővonalakon eddig alkalmazott 42,4 kg/fm folyóméter súlyú "Góliáth" rendszerű sineket 48,2 kg/fm súlyúakra cserélik ki. A "Góliáth" sinek az I. rendű mellékvonalakra, az innen felszedett 34,6 kg/fm súlyú "C" rendszerű sinek pedig a II. és III. rendű mellékvonalakra kerülnek. Az utóbbiakról nyert 23,3 kg/fm súlyú "i" rendszerű sineket kisforgalmi állomások kitérő vágányai felújítására vagy új gazdasági és iparvasut vonalak építésére használják fel.

A lefektetésekre kerülő új sinek minősége rendkívül puha. A vonatkerekek már rövid használat után leverik az útközéseknél /az egymáshoz illeszkedő sinvégződéseknél/ a sineknél/ a sinek felső sarkait, ami a pályát zötyögőssé teszi. Hasonlóképpen gyorsan kapnak a GYÖNGYÖSI váltó és kitérőgyárból kikerülő váltók és keresztezések is. MEZŐTÚR állomáson például hivatalosan megállapították, hogy míg az 1876-ban lefektetett váltók csucs és tösinjei 79 évi használat után csak kilenc millimétert kopnak, addig az 1955-ben üzembe helyezett új váltóknál három hónap után már három milliméteres kopást lehetett észlelni. A gyors elhasználódás következtében az új sinek élettartama átlag három, a váltóké és keresztezéseké pedig két év.

A sinvégzódések felső sarkainak gyors kopását új útközi megoldással, az u.n. "sifteléssel" próbálták kiküszöbölni. A sineket ennél az eljárásnál nem úgy mint eddig, kis térközrel, egymás után, hanem térköz nélkül, hegyes szögben levágott végződéseiket egymás mellé illetszve, fektették le. A módszer bevált, a zötyögés is teljesen kiküszöbölődött. Az új eljárást, a BUDAPEST-CEGLÉS fővonal rövid kísérleti szakaszától eltekintve, ennek ellenére eddig még sehol máshol nem alkalmazták, mert túl költségesnek bizonyult.

/more/

A SZEGEDI MÁV igazgatóság területén egyéb vasuti felépítményi anyagból is /gyűrű, lemez, csavar, zuzott kő, kavics/ elegendő mennyiség áll rendelkezésre. Az egyetlen talpfa, amiben országos viszonylatban is nagy a hiány. A külföldi talpfabehozatal már évek óta elenyésző, ezért a MÁV a hiány leküzdésére a legkülönbözőbb szükségmegoldásokhoz kénytelen fordulni.

Az új talpfák nagy része nem keményfából, hanem fenyőből készült. Ezek élettartalma a vonalon legfeljebb öt-hat, váltók és keresztezések alatt pedig mindössze két esztendő. A korábban alkalmazott tölgyszécsény- és bükkfalpfákat a vonalon ezzel szemben 15-20, a váltók és keresztezések alatt pedig csak öt-hat évenként kellett cserélni.

A hiány enyhítése céljából a selejtezések alkalmával a talpfákat ma már nem két /üzemképes és hasznavehetetlen/, hanem négy csoportba sorolják be. Az elsőbe a fővonalon használatra tényleg is alkalmas darabok kerülnek. A másodosztályú talpfákkal a nagyobb, a harmadosztályúakkal pedig a kisebb forgalmi mellékvonalak állományát "frissítik fel". A negyedik csoportban a teljesen elhasznált darabok kerülnek, ezeket végleg kivonják a forgalomból.

További "újítás", hogy a váltók és keresztezések alatt alkalmazott nagyméretű talpfák elkorhadt végeit lefűrészelik. Az így nyert 2.60 méteres darabokat fővonalakon használják tovább. A csak részben korhadt talpfák élettartamát "foldozással" próbálják meghosszabbítani. Ezt úgy hajtják végre, hogy a hibás részt kifűrészelik és helyébe egy kiselejtezett talpfa megfelelő nagyságú ép darabját illesztik.

A talpfagyártás időtartamát ujabban gyorsított telítési eljárással rövidítik. A SZOLNOKI telítési telepen már ezt a módszert alkalmazzák. Az innen kikerülő új talpfák nincsenek sem kellőképpen telítve, sem eléggé kiszáritva. Három-négy évi használat után selejtté válnak.

A forgalmasabb mellékvonalakon a talpfahiány miatt egyre inkább terjed a vasbeton aljak alkalmazása. Ezeket előrefeszített vasbetonból LÁBATLANON és SZENTENDRÉN gyártják. A betonalj hátránya, hogy nem eléggé rugalmas, a rászerezett sín az erős rázkódás következtében gyakran eltörik. Az új betonalj jelentős hányada öntési hiba folytán selejtté válik. Sok darabon azok a mélyedések, amelyekbe a sín szál felerősítésére szolgáló fabetétek kerülnek, a szabványtól eltérő távolságra fekszenek egymástól.

/more/

A gépesített pályaépítés csődje
Discontinuation of Mechanization

A MÁVnál ma már teljesen felhagytak az annak idején nagy propagandával beharangozott "szovjet gépesített pályaépítési módszerek" alkalmazásával. A gyakorlat során bebizonyosodott, hogy a gépek tökéletlen és pontatlan munkát végeznek. A lefektetett vágánymezők sinszárait utólag be kellett szabályozni, kavicságyat pedig kéz erővel még egyszer alá kellett verni, ami a munkát nem csak lelassította, hanem meg is drágította.

Az egész országban mindössze két-három szovjet gyártmányú vasuti pályaépítő "kombájn" akad. Szerkezetük elmés, de túlságosan komplikált. Menet közben kiszedik a pályatest kavicságyzatát, majd kirostolják. A rostáról csak a megfelelő méretű kavics és zuzott kő kerül vissza a pályatestre, a hulladékot a rosta félreszórja. A rostálás után egy másik szerkezet a kavicságyat önműködően veri a talpfák alá. A vasutépítő "kombájnok" a kiméretlen és hozzánemértő kezelés miatt többet vannak használaton kívül mint üzemben. Egy ilyen gép már hónapok óta SZOLNOK állomáson roszadásodik.

A vágányfektető és felszedő gép lényegében két pályakocsiból áll, amelyek egyikére portáldaru van felszerelve. A pályakocsik a rendelésnél szélesebb nyomtávu, ideiglenesen le-rakott vezető sineken közlekednek. A daru segítségével óránként négy 24 méter hosszúságú vágánymezőt lehet a pályakocsikról lefektetni, illetve azokra felszedni. A SZEGERD-i vasutigazgatóság területén mindössze két ilyen vágányfektető és felszedőgép található. Mindkettő hosszabb idő óta használaton kívül hever, az egyik SZENTES, a másik SZEGERD Állomáson.

A vasutépítő munkát nagyon hátráltatja a jó kéziszerszámok hiánya. A gépi szerszámok, pl. sinfurógép, szinte állandóan javításban vannak. A SZENTESI építésvezetőségénél az volt a helyzet, hogy a gépi szerszámokkal csak a hét elején lehetett dolgozni, a hét második felében javítás végett a géptelepre kerültek. A munkát így kézi szerszámokkal kellett folytatni, ami végül is állandó lemaradást eredményezett.

Építőtevékenység a SZEGERD-i MÁV igazgatóság területén
Present Construction Work in the Area of the SZEGERD Railway
Administration

A SZEGERD-i vasutigazgatóság területén 1955-ben új vasutvonalat sehol sem építettek. A korábban megkezdett KALOCSA-BAJA közötti összekötővonal földmunkálatait még 1954-ben félbeszakították. Mindössze egyes töltésszakaszok és néhány kisebb vasuti

/more/

hid készült eddig el ezen a tervezett új vonalon.

A SZEGED i vonalhálózatban általában csak időszakos jellegű felújítási munkálatok /vágány és talpfacsere, váltócsere/ folnak. Az egyes idetartozó fővonalak közül a SZOLNOK-BÉKÉSCSABAI szakaszon folyik 1953 óta nagyobb felújítási munka. Az eddigi "Góliáth" sinekből álló 24 méteres vágánymezőket 48,2 kg/FM-es 32 méteres vágánymezőkre cserélték ki. A munkát SZOLNOK-ról kiindulva kezdték el, de 1955 novemberéig csak CSUGAR állomásig /MEZŐTÚR előtt kb. 8 kilométer távolságra jutottak el. A sűrű forgalom miatt naponta legfeljebb csak négy-öt 36 méter hosszúságú új vágánymezőt tudnak a SZOLNOK-BÉKÉSCSABAI vonalon lefektetni, jól lehet az ütemtervben előírt norma hét-nyolc vágánymező lenne.

CEGLÉD-SZEGEDI fővonalon 1955-ben munkaerőhiány miatt erősen pangott az építőmunka. Mindössze a SZATMAZ és CSNEGELE állomásokon néhány kilométeres szakaszon cserélték ki a vágányokat "Góliáth"-ról 48,2 kg/fm-es sinekre. Ezen kívül SZEGED Rendező Pályaudvarán, SZEGED-RÓKUS, KISKUNFÉLEGYHÁZA és KISTELEK állomásokon hajtottak végre váltócsere-t. A SZEGEDI személypályaudvar állomásépületét 1955 őszén kezdték tatarozni. Ennek kapcsán belső, városterem átalakítási munkálatokat is végeztek.

A BÉKÉSCSABA-SZEGEDI fővonalon az egyetlen komoly építkezés OROSHÁZÁN folyik. Itt több millió forintos költségvetéssel bővítik és modernizálják az állomásépületet. A munkát még 1955 szeptember elején kellett volna megkezdeni, de munkaerő hiány miatt csak két hónapos késéssel tudtak hozzáfogni, úgy hogy NAGYBÁNHEGYES-ről 50 építőmunkást helyeztek át OROSHÁZARA. Az ezen a fővonalon levő ALGYÓRI Tisza-híd ugyancsak állandóan javításra szorul. A folyóba zuhant hidsezkrénydarabokat kiemelésük után rohammunkával szerelték vissza helyükre. Így nem csoda, hogy a hidat állandóan toldozni földözni kell és a vonatok, valamint a közuti járművek csak lépésben haladtnak át rajta. A hidat még ma is egyenruhás ávósok őrzik, mindkét feljáró előtt külön őrházalban vannak elszállásolva. A vasuti-közuti forgalmat sorompó és jelzőberendezések segítségével vasuti pályafőnök szabályozzák.

A KUNSZENTMIKLÓS-TASS - KELEBIA országhatár közötti fővonalon mindössze csak KELEBIA határállomáson és a közvetlenül csatlakozó vonalszakaszon folyt vágánycsere /Góliáth-ról 48,2 kg//fm-es-re./

A mellékvonalak közül KÉTEGYHÁZA-NAGYBÁNHEGYESI vonal felépítményét 23,3 kg-os "i" rendszerű sinekről 34,6 kg/fm-es "C" rendszerű sinekre cserélik ki. Itt az ütemterv szerinti nap norma tíz 24 méteres vágánymező lefektetése lenne. Mivel kevés

/more/

a forgalom és a NAGYBÁNHEGYESI építésvezetőségnek elég embere van, a munka elég jól halad. Naponta 12-14 bd. 24 méteres vágánymezőt is lefektetnek.

A KISKUNFLEGYHÁZA-SZENTES-HÓDMEZŐVÁSÁRHELY mellékvonal felépítményét 1955 elejétől vasbeton aljakra erősített új vágánymezőkkel újítják fel. A munkát HÓDMEZŐVÁSÁRHELYNél kezdték és október végén már SZEGVÁR állomásnál, 8 kilométerre SZENTES előtt, tartották. A napi norma itt is 240 méter.

Korábban szó volt arról, hogy a SZEGED-HORGOS közötti vasútvonal RÖSZKE határállomás és a magyar-jugoszláv határpont közötti szakaszán a felépítményt felszedik és az így nyert anyaggal a SZENTES-CSONGRÁD közötti vonalszakaszt fogják felújítani. A TITÓval való közlekedés miatt ebből a tervből nem lett semmi. Számítani lehet arra, hogy az évek óta szünetelő vasúti teherforgalmat RÖSZKE határállomáson is hamarosan meg fogják indítani.

A SZEGEDI vasutigazgatóság területén található keskenyvágányú vasutak közül 1955-ben csak a CEGLED-VEZSENY közötti kisvasut felépítményét erősítették meg. Új gazdasági vagy ipari kisvasut építése nem folyik, a meglevő hálózat kibővítése sincsen tervbe véve.

End