

LX. évfolyam

# SÍNEKVILÁGA

A MAGYAR ÁLLAMVASÚTAK ZRT. PÁLYA ÉS HÍD SZAKMAI FOLYÓIRATA  
A MAGYAR TUDOMÁNYOS MŰVEK TÁRA ÁLTAL AKKREDITÁLVA

Vörös József  
nyugalmazott MÁV mérnök főtanácsos  
a Vasúti Hidak Alapítvány elnöke  
a folyóirat főszerkesztője



IX. évfolyam.

Budapest, 1957. november-december

9—10. szám

# A PÁLYAFENNTARTÁS

## A „MAGYAR SZÁRNYASKERÉK” MŰSZAKI MELLÉKLETE

 Kiadó: Magyar Állam-  
Tisztaság Zrt.

 Szerkesztőség és kiadóhivatal:  
BUDAPEST, VI. BAJZA-UTCA 34.

 Működési hely:  
Magyar Állam-  
Tisztaság Zrt.

### Talajmzások 1936—37. évben a börgönd-tapolcai vonal 426—30 szelvényei között

Husz Lajos műszaki tanácsos.

BEVEZETÉS.

A börgönd-tapolcai vonal teljes hosszának 1118 km, közel háromezred részén (75 km) a Balaton mentén épült 17. sz. ábráz. amelynek 1. sz. ábrás.



partvidékén már a vasút építése előtt is voltak nagyobb rétegekre is átterjedő talajmzások. A mzásokon előidéző természetű erózió gátlási állványok művelésében részvételű és egyéb biztostási munkák nem zavarták, azok romló vagy ártalmatlan tevékenységük akadály nélkül folytatók ki. Hogy ezek milyen irányúak és milyen mértékűek voltak, arra része az idevontakozó geológiai munkákban találhatunk értékes adatokat.

Az újabb 1936—37. évi talajmzások és védelmi munkák tárgyalása előtt nem lesz értékelés, ha úgy állapítva úgy a régmúlt időkben, mint a vasút építése folyamán és a forgalmának helyreállása óta előfordult mozgásokra edényes rövid meandros szintén kiterjesztendő.

A Balaton és környékének tudományos al-

pon való tanulmányozása a Magyar Földrajzi Társaság Balatoni Bizottságának kezdeményezésére 1896. évben indult meg. Annak első ter-  
mék *Lóczy László Lejtőnek* „A Balaton környékének geológiai és morfológiai” című részletes és alapos tanulmánya utóbbi magán munkája, mely több kiváló geológus közreműködésével 1913-ban jelent meg. *Lóczy* munkájának bevezetőben mondja: „Ha van valék, mely megfigyelésre és vizsgálatra alkalmasnak látszik, hogy miként lehetett, úgy a Balaton és környékén.” az: Talán az lehetett az oka, hogy a Balaton és környéke iránt nemcsak a hazai, hanem a külföldi geológusok is érdeklődtek. Így *Lóczy* munkájából megtudjuk, hogy a Balaton környékének első számszerű földtani ismertetését *Benoist* francia tudósunk készítette.

*Benoist* mint a francia mineralógiai intézet igazgatója *K. Lóczy* támogatásával több, mint 100 évvel ezelőtt, 1848-ban indult Magyarországra beutazására. Utazásának eredményét „*Étude géologique et géologique en Hongrie pendant l'été 1848*” címmel 1852-ben háromkötetes latinul munkában adta ki. *Lóczy* megállapítása szerint *Benoist* munkája nemcsak topográfiai és geológiai szempontból érdekes, hanem művelődéstörténelg is, mert a több mint 100 év előtti társadalmi állapotokról is képet ad.

*Lóczy* szerint a Balaton ösi állapotában négy különböző, a pannoniai pottusi rétegek közé be-  
rejtődő térség állt. A térségek egymástól alacsony földhátak választották el. A földhátak a hullámvonatok, síkvidékek, hegyvidékek, esztársók és mély völgyek talajmzások közöttükben fokozatosan kibélelődtek és helyet adtak a víz-  
tárral terjedésnek. A nagy meandros, elválasztó földhátak lassanként egészen elsimultak és a négy különböző vízterület a pleisztocén korszak végén egyesült az egyenes Balatonba.

A víznek az egyenes Balaton kialakítását végző munkája ma sem állt meg. A partokat támaszó hullámvonatok, a meandros és egyenesen teretpótló esztársékek hullámvonatai ma is meg-  
maradtak ott, ahol az emberi erő meg-  
felelő védelmi munkával annak gátai vannak.

# Előzmény:

90 évvel ezelőtt 1929-1944 között 15 éven keresztül jelent meg **A PÁLYAFENNTARTÁS** című szakfolyóirat. A pályafenntartási mérnökök és pályafelvigyázók folyóiratának főszerkesztője: **Török Kálmán**

1944-1958 között pályafenntartási szakfolyóirat nem jelent meg Dr. Horváth Ferenc **A Pályafenntartás története** SV 2006/1. (Németh József 1957)

## 1958 januárjában jelent meg a Sínek Világa

*Néhány adat az egyes évfolyamok példányszámairól:*

1958-ban 2000 példányban jelent meg

1959-től 1963-ig a példányszám 1600– 1800 között változott

1964–1969 között 1680–1700 db

1970–1972 között 1700 db

1972–1978 között 1750 db

1979–1987 között 1650 db

1988–1993 között 900 db

1994-ben 700 db

1995-ben 900 db

1996-ban 750 db

Nem tüntették fel a darabszámot 1997., 1998., 2000–2005. években

2006-tól 1000 db

Dr. Horváth Ferenc Visszaemlékezése SV 2006/1.,



## TARTALOM

1978. évi július hó

XXI. évfolyam 3. szám

BEMUTATJUK A BUDAPESTI VASÚTIGAZGATÓSÁG ÉPÍTÉSI ÉS  
PÁLYAFENNTARTÁSI SZAKSZOLGÁLATÁT 117

- Koller György	A pályák állapota és elvágandó munkák főbb jellemzői a Budapesti Vasútigazgatóság területén.	118
- Németh Gyula	A Budapesti Építési Főnökség eredményei és feladatai.	123
- Mócsán József	A budapest-hegyeshalmi vonal korszerűsítése során felmerült víztechnológiai kérdések megoldása.	127
- Gombár György	A lakásgazdálkodás műszaki kérdései a Budapesti Vasútigazgatóság területén.	131
- Róza Sándor	Az Építési Géptelep Főnökség fejlődése 1950-től napjainkig.	133
- Kondor Gyula	Szociális épület Rákosszentimre csomópont dolgozóinak részére.	138

ÚJ GÉPEK, ÚJ TECHNOLÓGIÁK

Dr. Nemeskéri Kiss Géza	Transzportbeton alkalmazása vasúti hidak építésénél.	141
Hangyál Zsuzsa Páll Csaba	Nemzetközi kiegészítő bemutatás Apafán	147
Dr. Ritoók Pál	Munka- és üzemszervezés	156
Bozsóki Imréné	Az újítómozgalom hírei	157
Kósa Imre Zelev László	Balesetek	159
Szűcs László	Személyi hírek	167
Bárany László Pály István Rege Béla	Bel- és külföldi hírek	168

Címlapon: A budapest-hegyeshalmi vonalon a régi és új pálya kereszteződése, alatta Budapest főváros címere

## SÍNEK VILÁGA

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

Kiadja a 6. szakosztály  
Szerkeszti a szerkesztőbizottság. A szerkesztőbizottság vezetője:  
Dr. Telek János  
Felelős szerkesztő: Ambrus Zoltán  
Készült 1750 példányban a KPM Vasúti Főosztály Ügykezelési és Gazdasági Hivatal nyomdájában. Felelős vezető: Szabó LászlóMegjelenik negyedévenként kézirattal gyanánt.  
Engedély száma: 276.766/1962.KPM Titk.

Az arculat,  
tartalomjegyzék,  
impresszum,  
belső oldalak  
1958 – 1990 között  
nem változtak

## SÍNEK VILÁGA

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

Kiadja a 6. szakosztály  
Szerkeszti a szerkesztőbizottság. A szerkesztőbizottság vezetője:  
Dr. Telek JánosFelelős szerkesztő: Ambrus Zoltán  
Készült 1750 példányban a KPM Vasúti Főosztály Ügykezelési és Gazdasági Hivatal nyomdájában. Felelős vezető: Szabó LászlóMegjelenik negyedévenként kézirattal gyanánt.  
Engedély száma: 276.766/1962.KPM Titk.Műszaki rajzoló által  
szerkesztett feliratok

BEMUTATJUK  
a  
BUDAPESTI  
VASÚT-  
IGAZGATÓSÁG  
építési és pályafenntartási  
szakszolgálatát

Oldalanként mintegy 2000  
karakter,  
írógéppel szerkesztve

A CIKKEKET ÍRTÁK:

Koller György,	Budapesti Vasútigazgatóság II. Osztály Vezetője
Németh Gyula,	Budapesti Építési Főnökség Vezetője
Mócsán József,	Budapesti Építési Főnökség Tervezőcsoport Vezetője
Gombár György,	Budapesti Igazgatóság II. Osztály Vezetője
Róza Sándor,	MÁV. Építési Géptelep Főnökség Vezetője
Kondor Gyula,	Budapesti Igazgatóság II. Osztály Munkaszervezési Csoport Vezetője

SÍNEK VILÁGA

# A lap felelős szerkesztői, kiadói:

Az **1958 és 1962** közötti évfolyamok egyes számaiban csak a felelős kiadó nevét tüntették fel.

Ezt a tiszteket kezdetben

**Gajári József**, 1960-tól **Búza Kiss Lajos** töltötte be.

**1963** januárjában változott a felelősök megjelölése, különvált a szerkesztői és a kiadói tiszteket, a felelős szerkesztő **Papp Károly** lett, a felelős kiadó **Búza Kiss Lajos** maradt.

Búza Kiss Lajost 1968. IV. negyedében **Doskár Ferenc** váltotta, **Papp Károly** megtartotta korábbi tiszteket.

A szerkesztőbizottság vezetői **1976-tól**

1976. 3. számig: **Papp Károly**

1976. 4.–1979. 3. számokban: **dr. Telek János**

1979. 4.–1982. 2. számokban: **Kummer István**

1983. 3.–1991. 4. számokban: **Pál József**

1992. 1.–1994. 4. számokban: **Tóth András**

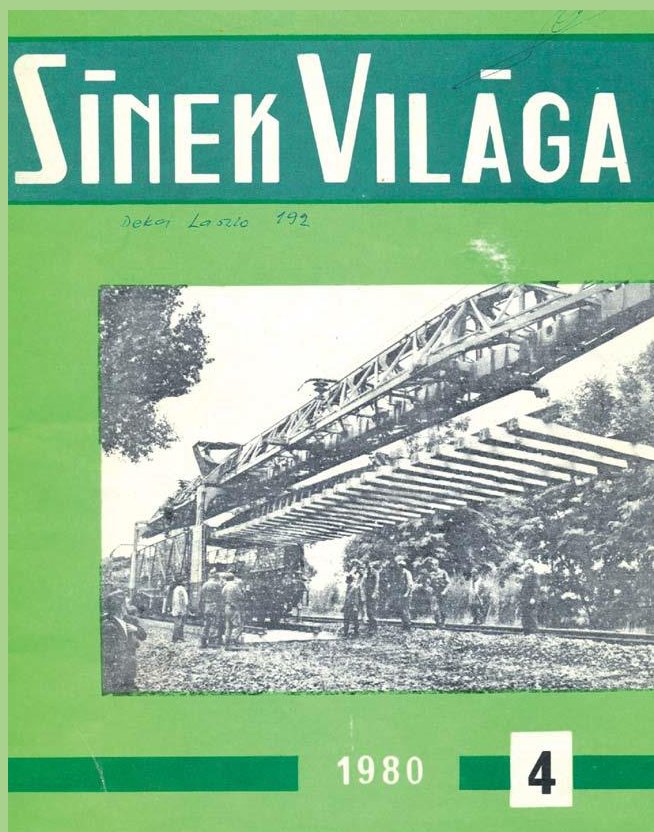
1995. 1.–2002. 2. szám: **Pál József**

A felelős szerkesztő 2002. év közepéig **Ambrus Zoltán**

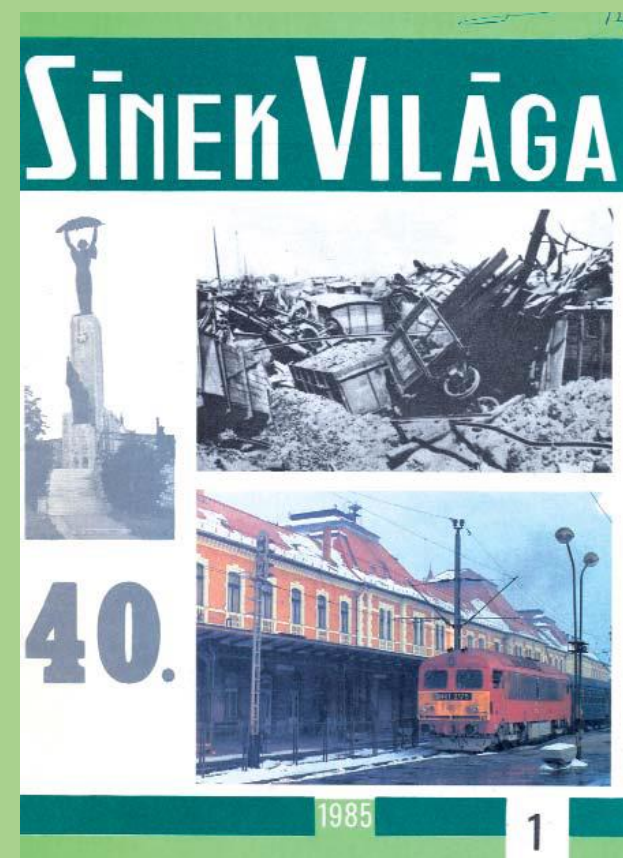
2006. első számtól, felelős szerkesztő **Vörös József**, az öt fős szerkesztőbizottság tagjai változtak **Both Tamás**, **†Csek Károly**, **Erdődi László**, **Mozga István** és **†Varga Zoltán**.

**Jelenleg** a felelős kiadó **Virág István** a főszerkesztő **Vörös József**, főszerkesztő helyettes **Szőke Ferenc**, szerkesztőbizottsági tagok **Both Tamás**, **Eller Balázs**, **dr. Horvát Ferenc**, **Virág István**.

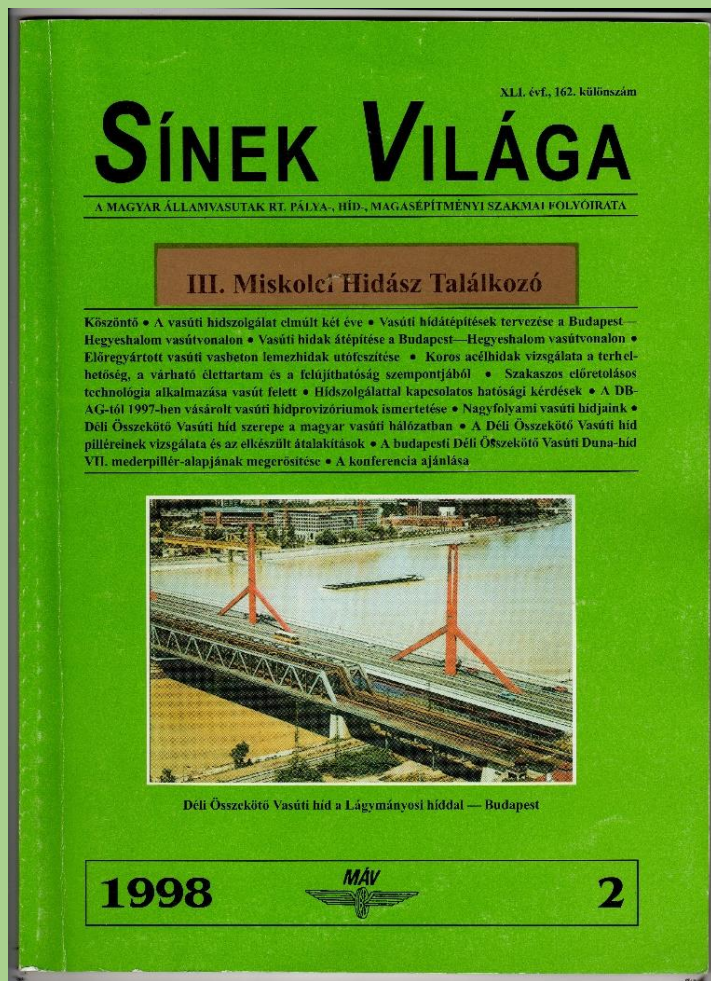
1979/4 számtól megjelenik a német és az orosz nyelvű tartalomjegyzék



Az első színes borítós lapszám 1985-ből

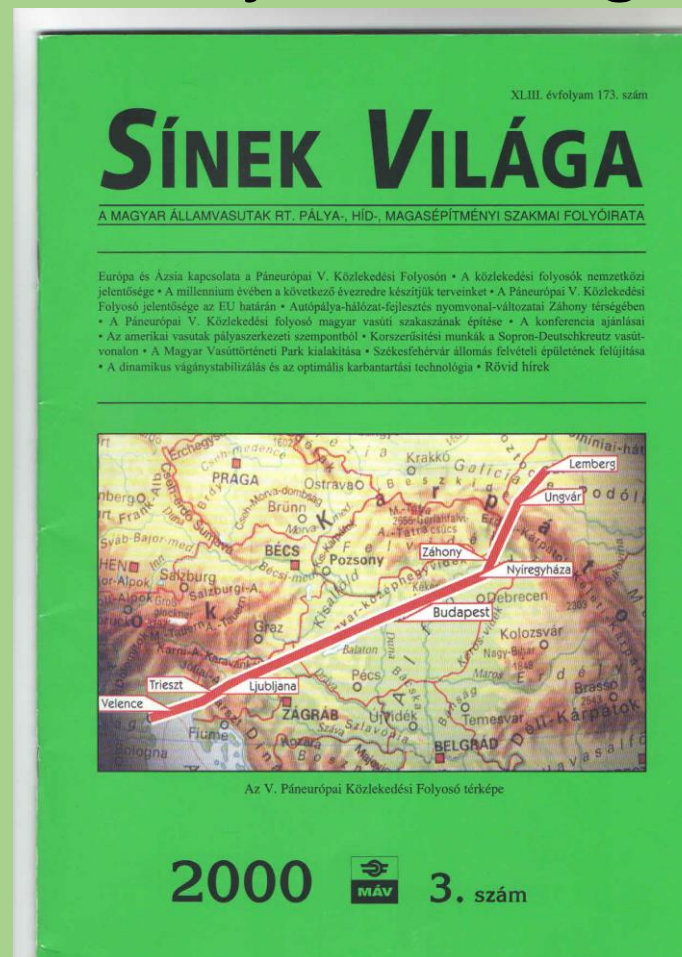


Az első teljesen színes  
lapszám 1998-ból

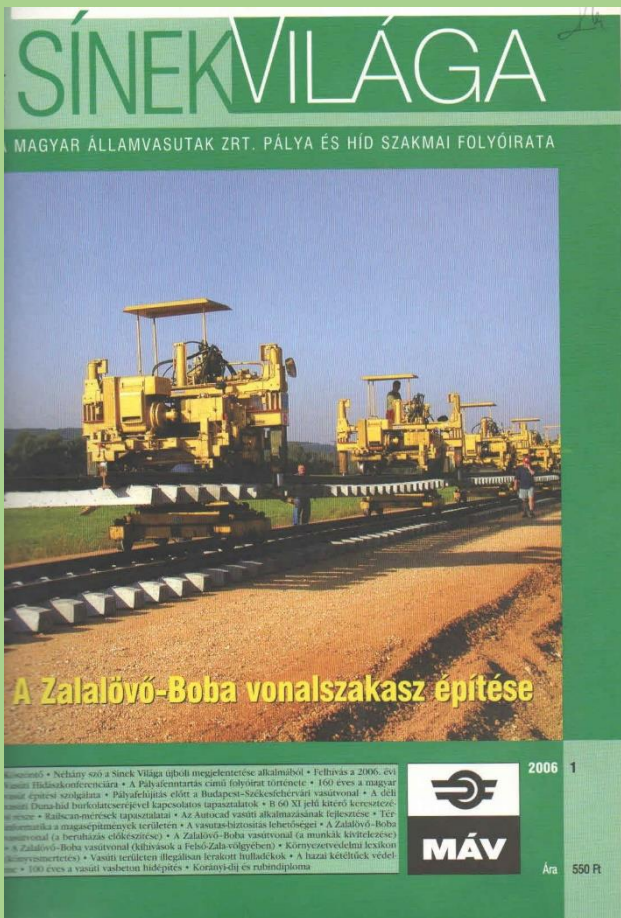


2019. 03. 20.

2000-től folyamatosan  
színesben jelenik meg a lap



# 2006 új arculattal jelenik meg a lap



2006 1. Ára 550 Ft

• Nekünk szó a Sínek Világa újbóli megjelenéséről...  
 • Feltávirás a 2006. évi vasúti Hálókonzervációra...  
 • A Pályafenntartás című folyóirat története...  
 • 160 éves a magyar vasúti építési szolgálat...  
 • Pályafelújítás előtt a Budapest-Székesfehérvári vasútvonal...  
 • A déli vasúti Duna-híd barokkcserejével kapcsolatos tapasztalatok...  
 • B 60 XI jéti kiterő keresztmetszete...  
 • Raktárcserecsere tapasztalatok...  
 • Az Autóvasd vasúti állomásának felújítása...  
 • Területművelés a magasságtérnyelv területén...  
 • A vasúti-biztonság lehetőségei...  
 • A Zalalövő-Boba vasútvonal (a beruházás előkészítése)...  
 • A Zalalövő-Boba vasútvonal (kétvágás a fehérvári völgyben)...  
 • Környezetvédelmi lekötés (biztonságtervezés)...  
 • Vasúti területen illegálisan lerakott hulladékok...  
 • A hazai kétvágású vasúti...  
 • 100 éves a vasúti vasbeton hídfő...  
 • Korlát-díj és rubrikáció



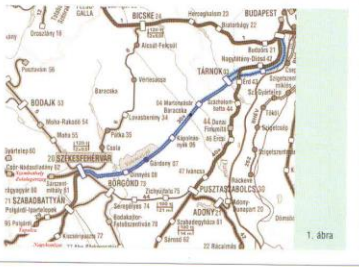
**Pályafelújítás előtt a Budapest-Székesfehérvári vasútvonal**

**Szőke Ferenc**  
 főszerkesztő  
 MÁV ZRt. PÜV  
 Területi Központ Budapest  
 e: pfsz@enternet.hu  
 t: (06-22) 315-271, 02-41-85

Székesfehérvár-Budapest (pontosabban: akkor még „Buda”) között 1861-ben indult meg a vasúti közlekedés a Kanizsa-Székesfehérvár vasútvonal részeként. Egy évtized múlva, 1873-ban átadták a Székesfehérvár-Szombathely közötti vonalszakaszt is. Ezzel felértékelődött a Székesfehérvár-Budapest vasútvonal szerepe, hiszen immár két irányból érkező forgalmat kellett Budapest felé lebonyolítani (1872-ben egyesítették Pest, Buda és Óbuda városokat Budapest néven).

1909-ben adták át a Balaton északi oldalán megépült vasútvonalat, mely kezdetben még nem jelentett többlet forgalmat a Budapest-Székesfehérvár közötti szakasznak. A Nagykantisa-Budapest vasútvonal létesítésétől az 1932-es államosításig a Déli Vasút tulajdonában volt. Az északi-balatoni vasútvonalat a MÁV építette, a kantonos vonal államosításig Budapest-Pusztaszabolcs-Börjén-Tapolca irányban közlekedtetett halott vonal volt. 1932-től a tapolcai vonatok is Székesfehérvár érintésével jártak el céljához. A mai napig is ennek a három fő iránymű (Szombathely, Tapolca, Nagykantisa) a forgalmát kell lebonyolítani Budapest-Székesfehérvár között (1. ábra). Vasútföldrajzi szempontból új helyzetet teremtett Salóvárnak mint önálló országának a létrejötte. A szomszédos országok közül egyedül velük nem volt vasúti kapcsolatunk: közös összekötéssel – európai

uniós támogatással – 2000-re megvalósult a magyar-szlovén vasúti összekötés, már olyan paraméterekkel, hogy méltó rész legyen a Triest-Ljubljana-Budapest-Lov vasúti tengelynek, azaz az a szlovén európai koordináták. Azóta, szintén uniós támogatással megkezdődött a folyamatosan van a Zalalövő-Zalagregesség-Boba vasútvonal rehabilitációja. E korridor részeként került előtérbe a Budapest-Székesfehérvár közötti vasútvonal felújítása is. A bevezetésben leírjuk től ez a vonal jelentős előirányzatot bonyolít le. A MÁV ZRt. kiemelten kezeli az előirányzott vasúti fejlesztést. A Budapest-Székesfehérvár közötti vasútvonal jelenleg kétvágányú és villamosított. Az 1861-es átadáskor még egyvágányú vonalon a második vágányt 1917-től 1940-ig építették meg. Székesfehérvár-Baracska forgalmi körétől, Baracskaól Tárnokig csak 1953–1957-ben folytatódott a



második vágány megépítése. Tárnok-Bp. Kelenföld között tulajdonképpen a hagyományos értelemben a mai napig sincs második vágány. 1958-ban készült el Erd-elágazás-Tárnok között egy három kilométeres átlós vágány, mellet igyekeztek az igazi második vágányt kiépíteni. Erd-elágazásról a Bp. Kelenföld-Pusztaszabolcs vasútvonalból ágazik ki az átlós vágány leg általánosan a Budapest irányából haladó vonatok Bp. Kelenföldről a Pusztaszabolcs vasútvonal vágányán haladnak Erd-elágazásig, és itt térnek át Tárnokon keresztül a Budapest-Székesfehérvári vasútvonalra. A Székesfehérvár felől közlekedő vonatok Bp. Kelenföldről a Pusztaszabolcs vasútvonal felől érkeznek. A vonal megépítését a felépítésművelő cégvezető cserezték. Az első cserére a szállítás után került sor, a másodikra a harmadikra az ötvenes években. A felépítésművelő cég jellemzően 48.5 rendszerű sín, talpa, beraljas elrendezés volt, vegyes leírású. Később fokozatosan átmentek a GEO-rendszerű leírásra. Az 80 cm igazgatási katonák pályán az engedélyezett sebesség 80 km/h. Kisebbségi szakaszon (Martonvásár-Dunyás-Székesfehérvár) kísérletet jelleggel hoztak néhány vágányt készítenek az ismeretlen felépítésművelő. 1861-től az 1960-as évek végéig a szelvényirány Nagykantisáról Budapestig, Budapest felől visszafelé. A jelenlegi al- és felépítésművelő kálakálisa 1981-ben kezdődött Székesfehérvár-Tárnok között, majd Tárnok-Bp. Kelenföld között 1993-ban fejeződött be. Az új felépítésművelő 54 rendszerű sín IM-betonfalon, különböző állomásokon

- Számítógépes tördelés
- Háromhasábos megjelenés
- 7700 karakter oldalanként
- Hivatásos tördelőszerkesztő,
- nyelvi lektor és grafikus alkalmazása
- Szerzői névjegy
- Nyomdai előállítás
- Angol tartalomjegyzék és összefoglaló
- rodalomjegyzék
- Hivatalos bejelentés
- ISSN szám



# Megszületik a szakfolyóirat önálló honlapja 2006

ENGLISH **BELÉPÉS** REGISZTRÁCIÓ »

**SÍNEKVILÁGA**  
A Magyar Államvasutak Zrt. pályá és hídszakmai folyóirata

BEMUTAKOZÁS ELŐFIZETÉS MÉRNÖKPORTRÉK ESEMÉNYEK ARCHÍVUM

Válogasson több mint 50 év anyagából online!

1957 2007

keresendő szó... **KERESÉS**

**ROVATOK**

- Bemutakozás »
- Informatika »
- Korszerűsítés »
- Környezetvédelem »
- Közlekedésbiztonság »
- Közlekedéstörténet »

**Bemutakozik a Pályalétesítmenyi Központ**  
2011/1. szám | Bemutakozás

A MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletág pályás szakterületén belül a Pályalétesítmenyi Központ (PLK) egy önálló, önellátó létszám- és bérigazgatású hálózati tevékenységet végző szervezeti egység, amely az elvi irányítást végző Pályalétesítmenyi Főosztály (PLF) és a végrehajtó területi központok közötti munkamegosztásban tölt be meghatározó szerepet. Az írás a központ feladatait, tevékenységét és kapcsolatrendszerét mutatja be. [tovább »](#)

**2011 / 1. szám**

- Bemutakozik a Pályalétesítmenyi Központ
- Ágyazati kőanyagok – A kutatás eredményei (2. rész)
- Geofizikai módszerek alkalmazása a vasúti alépítmények vizsgálatában (2. rész)

# 2009 Megjelenik a Sínek Világa a MÁV Zrt. intranet hálózatán

The screenshot shows a Windows Internet Explorer browser window displaying the 'Sínek világa' website. The address bar shows the URL: [http://palyavasut.mav.hu/index.php?option=com\\_content&view=article&id=347&Itemid=215](http://palyavasut.mav.hu/index.php?option=com_content&view=article&id=347&Itemid=215). The page header includes the MÁV logo and the text 'Pályavasúti Üzletág pályavasúti intranet portál'. The main content area features the magazine cover for 'Sínek világa' with the title '50 éves a pályágronctika'. Below the cover, there is a section titled 'Ebben a menüpontban a Sínek világa című PL szakmai folyóirat számaival' followed by a grid of issue thumbnails for the years 2004, 2005, 2007, 2008, and 2009. A search bar and navigation menu are visible at the top of the page.

# 2010-től évi 6 szám jelenik meg

A kezdethez képest évente több információt kap az olvasó

A cikkenkénti angol összefoglaló segíti a lap nemzetközi megismerését

Három évenként hidász különszám (100 – 140 oldal)

# 2014 A Magyar Tudományos Akadémia a MTMT által elismeri a szakfolyóiratot

LX. évfolyam

# SÍNEKVILÁGA

A MAGYAR ÁLLAMVASÚTAK ZRT. PÁLYA ÉS HÍD SZAKMAI FOLYÓIRATA  
A MAGYAR TUDOMÁNYOS MŰVEK TÁRA ÁLTAL AKKREDITÁLVA

# A szerkesztőbizottság munkamódszerei

- Évente két szerkesztőbizottsági ülés  
téli Sz. B. ülés (2019).



nyári Sz. B. ülés (2018)



- Éves cikkterv
- Közbenső időszakban a kapcsolattartás szerzők, szerkesztőbizottság, szaklektorok, nyelvi lektor tördelő szerkesztő és nyomda között elektronikus levelezésben történik.

# Társ folyóiratok, vasútvállalatok

- Vezetékek Világa (Tóth Péter: Foglaltság érzékelés és vonatbefolyásolás...
- Forgalom (Ispán László: Vasúti forgalmi technológia a „Százlábú” híd építésénél  
(Kálmán László: Budapest közlekedésének fejlesztése 1-3 rész)
- Vasbetonépítés (Erdődi L., Erdei B. Monitoring rendszerek a MÁV-nál)
- MAGÉSZ (Magyar Acélszerkezet és Fémszerkezetgyártók folyóirata)
- Hídépítő újság
- Közlekedéstudományi szemle (Dr. Horvát, Dr. Zsákai Vasúti műszaki szabályozás 2013. október. Legeza István Acélszerkezetű vasúti hidak 2013. december)
- GYSEV (Kálmán Gergely, Ikker Tibor Fejlesztések a GYSEV ZRt. -nél)
- BKV Csépké Róbert Vasúti sín kerék kapcsolat kissugarú ívekben

# További terveink

- Valamennyi cikk feltöltése a honlapra 1958-tól
- Éves bekötött számok árusítása
- A szerkesztőbizottság fiatalítása
- DOI számok bevezetése

# Lapterjesztés, hozzáférés

- Szolgálati helyek részére postázva
- Előfizetőknek kiküldve
- Tiszteletpéldányok
- Sínek Világa honlap
- MÁV intranet hálózat
- MÁV Zrt. Levéltár
- MATARKA
- Széchenyi Könyvtár
- A lap számonként megvásárolható a szerkesztőségben valamint a MÁV Nostalgia Kft. boltjában



# Részletek olvasói levelekből



A Sínek Világának is szerepe volt abban, hogy ezt a szakmát választottam

**Dr. Zsákai Tibor**



Gyerekkoromban, amikor Édesapám hazahozta a frissen megjelent számokat, mindig lelkesen végiglapoztam. Akkor persze nem sokat értettem a szaknyelvből, de a sínek és gépek képei nagy hatással voltak rám.

**Ritoók Pál** művészettörténész Magyar Építészeti Múzeum, gyűjteményvezető, szakíró



A Sínek világát rendszeresen olvasom és sok érdekes technológia tanulmányt, kivitelezési összefoglalót vagy szórakoztató technika-történeti leírást találok benne, melyek egytől-egyig olvasmányos környezetben tárják elém a szűk szakág mindennapjait. Talán nem véletlen, hogy a cikkek szerzői gyakran ugyanazok, akik a sikeres konferenciák legaktívabb előadói.

Összetartani egy szakmai közösséget, tisztelni a múltat, fenntartani a már megszerzett tudást és nyitottnak lenni az újdonságokra, minden kor számára kihívást jelent. A Sínek Világának mindezt sikerült csendben, szerényen kiegyensúlyozott keretek között teljesíteni. Jó látni ebben az egyre rohanó világban, hogy van értelme ellenállni a sodrásnak és nem engedve a célkitűzésekből lehet hosszú távon és egyre magasabb szinten eredményeket elérni.

**Mészáros Katalin** építőmérnök

A szerkesztőbizottság nevében  
köszönöm megtisztelő figyelmüket!

