SAJTÓFIGYELŐ
MAGYAR HÍRDETŐ
BUDAPEST, IX., ÜLLŐI ÚT 51
Telefon: 138-068, 337-748, 340-726

62.578
1973 OKT 23

Tükör

244



Új úton a villamos



A pesti Kis- és Nagykörúton bontják, átépítik a villamospályát. Nem bazaltkockákkal, nem is aszfalttal bélelik ki a pályatestet, hanem nagyméretű betonlapokat raknak le és ezekbe helyezik a síneket. Az új eljárásról megkérdeztük dr. Bocskai Józsefet, a BKV építési főmérnökét.

— Az úgynevezett burkolt villamosvasúti vágányok építése és cseréje bonyolult, hosszan tartó feladat. A burkolat kiszedése, a sínek és az ágyazat cseréje, az aláverés (közkeletűbb szóval: krampácsolás) kifejezetten nehéz fizikai munka. Egyre kevésbé lehet megoldani emberi munkaerővel. Tehát gépesíteni kell. Másrészt az eddigi vágányburkolatok (kockakő, aszfalt) a megnövekedett forgalom hatására hamar tönkremennek és javításra szorulnak. Ki kellett hát találni valamilyen korszerűbb eljárást. Külföldi példák és hazai kísérletek nyomán alakult ki az úgynevezett kispaneles burkolási mód, ezt alkalmaztuk már korábban a Thököly úton. Ennek részint továbbfejlesztése az a 6×22 méter alapterületű és 17 cm vastag, feszített beton lemez, melyet a Beton és Vasbetonipari Művek tervezett és gyártott. A lemezben acélhuzalok vannak, ezért rugalmas, jól ellenáll a változó terheléseknek. A betonlapban vályúkat képeztek ki a sínek számára.

— Annak idején sok bírálat érte a megoldást: az ilyen sínen nagyon hangosan járt a villamos.

— Műszaki igazgatónk, Fáskerti Sándor javaslata alapján gumiszalag kerül a vályúkba, ez mechanikai és hangrezgés csillapítóként, tompítóként működik, ezenkívül oldalirányban beszorítja a sínt. A kispaneles változatot alkalmaztuk, a Thököly úton kívül, a Fehérvári úton és a Magyar Jakobinusok terén is, a nagypanelest pedig a Lehel úton, körülbelül egy kilométer hosszúságban.

— Melyek a nagypaneles módszer előnyei?

— Elsősorban is a helyszínen sokkal kevesebb a munka. Végeredményben: csak szerelés. Másrészt a munka nagymértékben gépesíthető. Eddig egykilométeres úton a síncsere körülbelül egy hónapig tartott, most ez megfelelő szervezettséggel, négy napra rövidül. A költségek kilométerenként kétmillió forinttal magasabbak ugyan, viszont a fenntartási költség szinte semmi, így gyorsan kiegyenlíti a nagyobb kiadást. Arról nem is szólva, hogy a pálya élettartama gyakorlatilag annyi, mint a betonutaké: mintegy 30—50 év. És ez az igazi nyereség.

— Saját erőből végzik a mostani munkálatokat?

— Igen, körülbelül száz emberünk dolgozik a két körúton. A Nagykörúton a Baross utcától az Emkéig, majd tovább, körülbelül 1820 méteres szakaszon dolgozunk. A Kiskörúton a Bródy Sándor utcától a Filmmúzeumig 960 méteres szakaszon végzünk cserét. A Nagykörúton még ebben az évben szeretnénk elérni a November 7. teret, jövőre pedig a Margit-hidat, a kiskörúti munkálatok folytatása részben az Észak—Dél irányú metró építkezésétől is függ.

K. A.



FOTÓ: SZALAY ZOLTÁN

