

385.5

244
Vasút

A Déli-dosszié

Egy pályaudvar kalandos története

A vitát a metró döntötte el

A Déli pályaudvar építőinek és tervezőinek nemrégiben „üzenetet” küldött a múlt. Bontás közben egy hatalmas kötömb dőlt ki, s benne egy csaknem három kilós leforasztott ónhengert találtak. Az ónhengerből pedig előkerült „Cs. kir. szabadalmazott Ferencz József császár keleti vaspálya társaság” 1885 májusában tartott első közgyűlésének magyar, német és francia nyelvű, harmincoldalas füzeté, valamint egy térkép. A vaspályatársaság, néhány hónappal a közgyűlés után egyesült a Lombard—Velece vaspályatársasággal és megszületett a déli vasút. Rá három évre felépült a Déli pályaudvar. Nagy facsarnoka évtizedekkel később leégett, az épület többször toldozták-foldozták, ám ez nem sokat segített a Délin, az 1950-es évek végére már mindenhez hasonlított, csak egy tisztességes pályaudvarhoz nem.

Miért nem a Kelenföld?

Ráadásul rendkívül balesetveszélyes is volt a pályaudvar, peronok hiányában az utasoknak át kellett kászálódniuk a vágányok között és ennek sok tragikus baleset lett a következménye. A Délit már csak ezért is át kellett építeni. Amilyen gyorsan csak lehetett, elkészítették az úgynevezett fordító korongot, a vágányokat peronokkal szétválasztották egymástól és ettől kezdve az utasok a vonatok végétől, a fejpályaudvartól lefelé közelíthették meg a szerelvényeket. Aztán, 1962-ben felépült a 600 négyzetméter alapterületű, kacsalábban forgó új csarnok, ahol a jegyeket árusították. A pályaudvar képe már-már kialakult, amikor a rekonstrukció váratlanul félbeszakadt.

Ekkor kezdtek el vitatkozni a szakemberek (és az egyik budapesti napilap jóvoltából az olvasók): legyen-e Déli, vagy ne legyen? A Déli ellenzői a Kelenföldre való kiköltözést javasolták, ahol, úgymond, olyan nagy terület van, amekkora csak kell. Első hallásra rendkívül szimpatikus és ésszerűnek tűnő javaslat volt ez, csak hogy kiderült: Kelenföldön még sincs akkora hely, mivel három vasútvonal keresztezi itt egymást, azonkívül ott az alagút, a szerelvényeket azon keresztül kell ki- és behúzni. A vitát végül mégsem ez az érvelés döntötte el, hanem a metró.

A Keleti és Déli pályaudvart összekötő metróvonal építése mindennél meggyőzőbben hatott és ez nemcsak azt eredményezte, hogy a Déli rekonstrukcióját folytatni kell, hanem rendezni, korszerű közlekedési csomóponttá kell átépíteni a Jakobinusok terét, a

nak meg, amíg az előcsarnokba jutnak.

Elkezdődött az építkezés. Emlékszünk még rá: a pályaudvar környéke valóságos csatatér volt, legszívesebben mindenki elkerülte volna, ha tehette volna. Csak hogy a Déli az a pályaudvar — elsősorban a balatoni forgalom miatt —, ahol átlagosan egy évben egyszer szinte minden magyar állampolgár megfordul, nem beszélve a külföldi turistákról. A Délinek e nehéz időszakában az emberek megértő türelemmel számolták a napokat, a kényelmetlenség és tolongás dacára is

Forgalmi szempontból azonban ez a hat vágány azt jelenti pillanatnyilag, hogy a vonatok indítása és fogadása már-már bravúros mutatóványt igényel. A nyári csúcsgorgalmi napokon 67—70 vonatkör érkezik, illetve indul a Déliből, reggel 5 óra és 8 óra 19 perc között pontosan 30. Ám e 169 perc alatt 18 vonatkegyesület kell megmozgatni, ki- és betolítani a pályaudvarra, ami végül is annyit jelent, hogy 3,5 percenként jönnek mennek a vonatok. Ugyanakkor az alagút befogadó és áteresztő képessége is véges, minthogy csak két vágánya van. (Az alagútra vonatkozóan két elképzelés született: vagy a meglévőt kell korszerűsíteni, vagy mellette egy újat építeni. A legvalószínűbb, hogy újat építenek, s ez esetben a régit a vonatok ki- és behúzására lehet majd használni. De hát ez még a jövő zenéje...)

Amint lebontják a régi üzemépületet, hozzálatnak a vágánybővítéshez, a tervek szerint jövő ilyenkorra már 12 vágánya lesz a Délinek. Az első peron a lábakon álló új üzemépület alatt lesz, egyébként általában innen is indulnak majd a vonatok. Az érkezők pedig az Alkotás utca felőli oldalra futnak be, az autóbusz-, a villamos- és a taximegállók közelébe.

A Déli tehát több szakaszban épült és épül; minden bizonnyal az ország legmodernebb pályaudvara lesz, mert túl azon, hogy külsejében teljesen megváltozik, az utazók számára „láthatatlan” részei is kicserélődnek. A régi fűtőházat még a télen lebontották (a gőzöket örökre száműzték), s elkezdtek az új Diesel-csarnok felépítését. Korszerűsítik a Márvány utcai irányító tornyot is, a biztosító berendezések sokasága kerül ide. A régi Déliből semmi sem marad, ha csak azt a fűrészfogas, köböl épült szárnyat nem számítjuk, amit az első szakaszban, még 1962-ben építettek az Alkotás utca mellett.

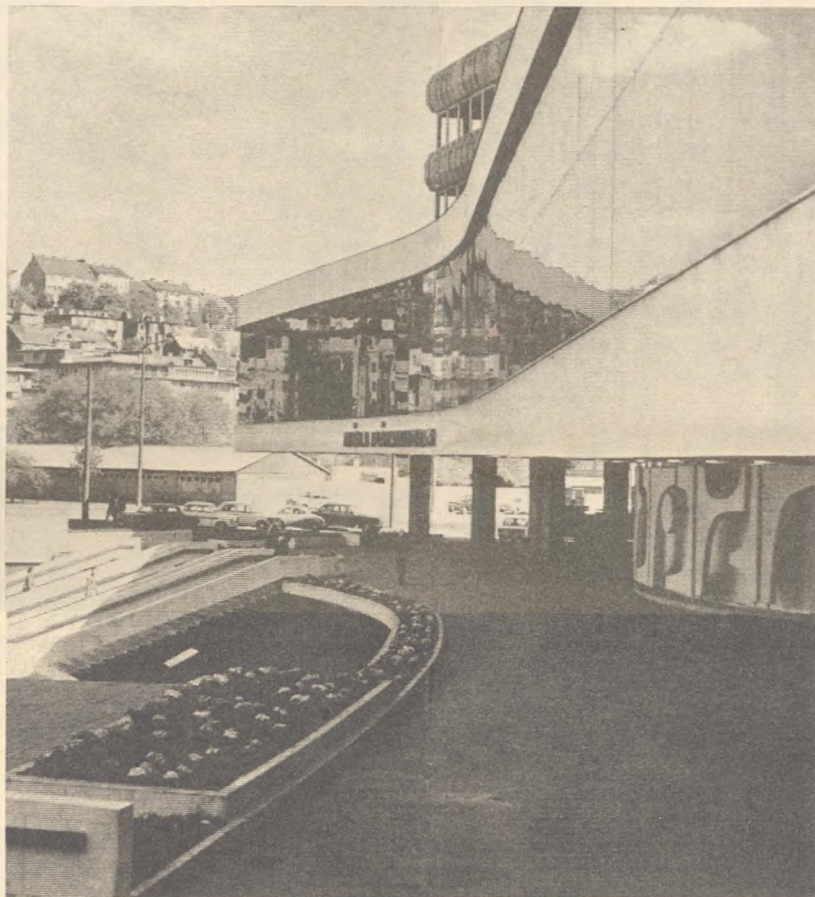
Még 12 hónap

De még ezzel sem zárul le végképpen a Déli és környékének átépítése. A pályaudvar másik oldalán, a Krisztina felőli részen is alaposan megváltozik majd a környék arculata. A főváros legnagyobb ABC áruházát kívánják itt felépíteni, mellette pedig egy szállodát, hiszen a pályaudvar nem pályaudvar szálloda nélkül.

Visszatérve az építkezés kezdetén kiobbant vitához: függetlenül attól, hogy a metró tett pontot az ügyre, más szempontból is helyes volt, hogy a Délit nem költöztették ki. A világ csaknem minden nagyvárosában a centrumban vannak a pályaudvarok. Az általános felfogás: minél beljebb, annál jobb! Ennek persze az is a feltétele, hogy a vontatást dicsőségszennyezés ma már megengedhetetlen. Más kérdés, hogy meglehetősen elhúzódtott a rekonstrukció és egy új épületet kellett feláldozni a munkálatok során. (Kővári György, a Déli pályaudvar tervezője: „A maga idején feltétlenül szükség volt a kis csarnok felépítésére, a régi üzemépület csekély áteresztőképessége diktálta ezt. Az úgynevezett fejpályaudvar kialakítása pedig a sorozatos balesetek megakadályozása miatt nem tűrt halasztást.”)

Nos, így lett a Déli pályaudvar. Pontosabban csak lesz, de ez már „csak” tizenkét hónap kérdése.

PETHES SÁNDOR



AZ ÚJ DÉLI HOMLOKZATA

A pályaudvar nem pályaudvar szálloda nélkül

pályaudvar egész környékét. A Déli újjáépítésére nem írtak ki tervpályázatot, a MÁV Tervező Intézet Kővári György vezetésével készítette el a terveket. A néhány éves kihagyás miatt azonban lehetetlennek tűnt, hogy 1972 decemberére, a metró átadásának és a tér rendezésének időpontjára a Déli is elkészüljön.

A tervezőknek sok minden megkötötte a kezét. Először is le kellett bontani a régi, de még nagyon új kis csarnokot, hiszen a több mint háromszor akkora ott kellett felépíteni.

Ez már nem a régi

De ez volt a kisebbik gond. Sokkal több problémát jelentett az a tény, hogy a metró végállomása és a vágányok vége egy ponton találkozott, így az utasok nem folytathatták útjukat, el kellett „téríteni”, fordítani őket. Úgy, hogy ne kelljen keresgélniük a kijáratot és ne érezhessék a sarkokat. Ezért az utasokat csigavonalban hozzák fel a pályaudvar hatalmas előcsarnokába a tervezők: valójában pszichológiai játékról van szó: a metró végállomásáról érkezők észre sem veszik, hogy a csigavonalon hányszor is fordul-

ment a forgalom. 1972 decemberére már állt az új csarnok szerkezete, átadták a metró, elkészült a csomópont. Új pályaudvarról ugyan még nem lehetett beszélni, mégis, egyszeriben mindenki imponánsnak, szépnek látta a Délit.

Ebben a félig kész állapotban kezdődött csak el igazán a Déli rekonstrukciója. A csarnokba előbb beköltözött a jegypénztár, a posta; az IBUSZ és a nemzetközi pénztár az év végére foglalja el végleges helyét. S hamarosan kiköltöznek a régi üzemépület lakói is az elaggott, földszintes házból, hiszen tőzsomszédságában, a Kosciuszko Tádé utca felőli oldalon már lábakon áll az ötszintes, 200 méter hosszú, új épület. Ebből száz méternyi szakaszt az év végén átadnak az építők. Itt kap helyet az Utasellátó, a konyha, a bisztró, az orvosi rendelő és a forgalomirányító csoport — a pályaudvar szíve. Az üzemépület másik szárnyába pedig majd a MÁV Számítástechnikai Intézet költözik, előreláthatólag 1975 végén.

A régi épületet tehát lebontják, mégpedig abban a pillanatban, amikor a költözködés befejeződik. Terület szabadul fel, ahol vágányokat lehet lefektetni. Jelenleg hat vágánya van a Délinek. Hogy ez milyen kevés, azt talán maguk az utasok is érzik nap mint nap.