

Megújul Budapest vasúti kapuja

Kelenföldön változik a menetrend

Szinte megállapíthatatlan színű homlokzattal, nyikorgó lengőajtókkal, a hátbetonig kopott mozaiklap padlójú, sívár várócsarnokkal fogadja az útra készülődőt a MÁV kelenföldi állomása. A vasúti sínekkel sok szeletre szabaldt térség is tele földhányásokkal, betonszélű árkokkal, munkagépekkel, szerszámukat forgató emberekkel.

A vonatra várakozó vagy arról itt leszálló napi 10—15 ezer utas s az állomáson csak átutazó — mostanában inkább átdöcögő — 55—65 ezer ember legtöbbször bizonyára felteszi a kérdést: *muszáj volt ilyen nagy munkába fogni ezen az állomáson?*

A vasutasok, akik most már évek óta pattanásig feszült idegekkel, a pillanatnyi lazítás lehetősége nélkül végzik itt szolgálatukat, erre azt válaszolnák: nem most, hanem már nagyon régen szükség lett volna Kelenföld korszerűsítésére.

Négykézi erővel

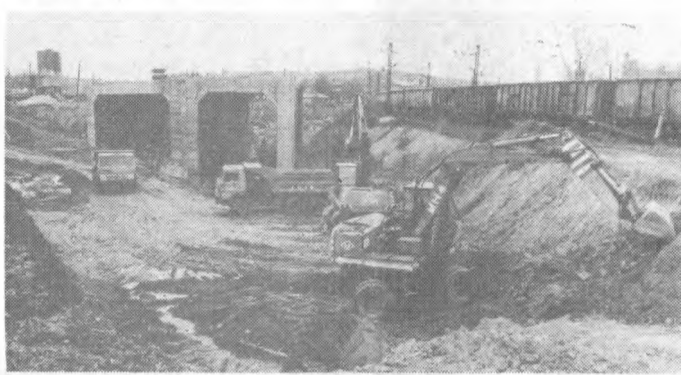
Kelenföld napjainkban naponta átlagosan ötszáz vonatot fogad, indít, enged át vágányhálózatán, vagyis 2,88 percenként jelenik meg egy szerelvény valamelyik sínpáron. Budapest kapujának mondják az állomást, pedig sokkal több annál. Igaz, a Déli meg a Keleti pályaudvarral kapcsolatban csak személyvonatok forgalmára van gondja — ezek is 24 óra alatt sok esetben meghaladják a kétszázat oda-vissza — a pécsi, a nagykanizsa—munkácsréti, a tapolcai és hegyeshalmi vonalról, de itt gurul át az északkeleti—nyugati, északkeleti—déli, kelet—nyugati, sőt, sokszor az északkelet—északnyugati tranzit-teherforgalom és a Dunántúl és a Tiszántúl közötti belső vasúti áruszállítás jelentős hányada is. Ezt a forgalmat pedig — ami várhatóan még növekszik is — tovább nem lehetett úgy végezni, hogy például egy-egy vonat bebozsátásához, illetve az állomásról kiengedéshez 20—30 váltót kell állítani — kézi erővel. Helyesebben: **négykézi erővel**, mert van olyan, amivel csak két vasutas bír, teljes súlyal rácsimpaszkodva. S az utasok sem szaladgálhatnak az idők végezetéig az érkező, tolató vonatok előtt, között örök életveszélyben, hogy a magukét elérjék.

Háromszázmillió híján kétmilliárd forintot kapott a MÁV az állam kasszájából, hogy a helyzeten változtasson. A felújítás kezdetén, 1979 végén, 1980 elején nyolcszáz ezer köbméter földet mozgattak meg, hordták el a gépek a kelenföldi oldalon arról a helyről, ahol most már hét új vágány acélsínei nyújtóznak. Aztán kevésbé látványos tennivalók következtek. A budai hegyekből a földfelszín alatt ideszivárgó vizek elvezetése, a biztosító és más szükséges üzemi berendezésekhez a kábelcsatornák elkészítése. Az első rekonstrukciós év vége felé már jöhetett a pályaeépítés — az eddigi 18 helyett huszonöt szolgálja majd a forgalmat —, az elektromos felső vezetékeket tartó oszlopok felállítása, az új peronokhoz szolgáló aluljárók megépítése, a várószigetek és tetőszerkezetük kialakítása, s ezzel párhuzamosan az új üzemiirányító központ elkészítése.

Ma már ebben az állomásépülettel szemben magasodó, csinos külsejű házban a műszerészek dolgoznak. Szerelik a Dominó—70 nevű biztosítóberendezést. Ez pedig egyet jelent azzal, hogy a kelenföldi bővítés-felújítás fontos eleményeket ígér a közeljövőre.

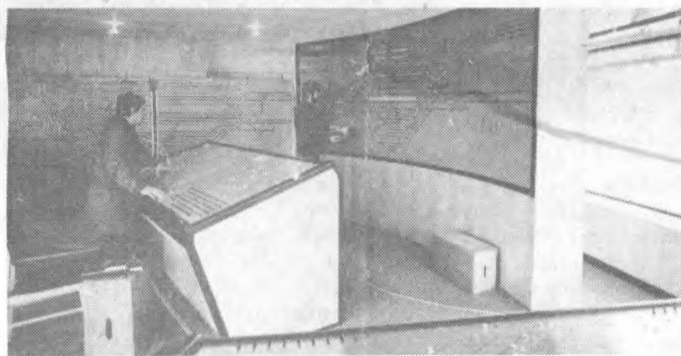
Dr. Kosztyu Tibor, a MÁV kelenföldi üzemigazgatóságának vezetője — aki dolgozószobája ablakából percere, a munkafázisokat rögzítő műszaki rajzokból pedig napra készen tudja követni a történeteket — megerősíti ezt a feltételezést.

— Február utolsó, illetve március első napjaiban a



A hidon is, alatta is, vonatok haladnak majd

Danis Barna felvételei



A Dominó—70 biztosító berendezés



Alul a pályaeépítők, felül a tetőszerelők dolgoznak

MÁV jelenleg legnagyobb építkezése új szakaszához érkezik — mondja. — Az, ami eddig történt, nem, vagy alig érintette közvetlenül az utazóközönséget. A következő hetek eseményei viszont igen. Fokozatosan üzembe helyezik az új sínpárokat, illetve a felújítottak egy részét, s hozzákezdünk a régiók átépítéséhez. Ez a rész tehát építési terület lesz. Emiatt várhatóan február végétől az új menetrend május 29-i érvénybe lépéséig, több elkerülhetetlen változtatással lesznek kénytelenek számolni utasaink. Így, 14 személyvonatnak a Déli pályaudvar helyett itt lesz a végállomása, 9 pedig innen indul, 105 vonat menetrendje módosul, 7 hét végi kiegészítő szerelvényt nem közlekedtetünk, 9 vonatot más útvonalra terelünk.

Megszűnik a keresztezés

A teljes képhez hozzátartozik, hogy ez az ideiglenes korlátozás, átszervezés nem csupán az új vágányok üzembe helyezése, a régiók átépítése miatt lép életbe. A felújítás szakembereire egy különlegesen nehéz feladat is vár, amit ugyancsak a következő hónapokban kell elvégezniük. Az állomás Déli pályaudvar felőli kijáratánál meg kell szüntetniük egy kereszteződést. Majdnem pontosan olyat, mint amilyen egy városi csomópont. A Déli pályaudvarról érkező, illetve oda tartó személyszállító szerelvények például eddig e lehetetlen vágánykialakítás miatt álltak, míg Ferencváros felől begördülő, vagy fordítva.

A következő hetekben, hónapokban a Ferencvárosi pályaudvar felől érkező vágánypart a Bartók Béla út, Hamzsaabéi úti vasúti híd után a föld alá süllyesztik. Föléjük vasbeton híd kerül. Ezen járnak majd a Délibe és onnan a személyvonatok, alul pedig az állomás új vágányaihoz csatlakoznak a pesti oldalról befutó és oda tartó szerelvények sínpárjai.

— Elnézést és megértést kérünk utasainktól — mondja az üzemigazgatóság vezetője —, de ez a sokaknak bizonytalanságot okozó helyzet csupán május végéig lesz

így. Az új menetrend már számol a kelenföldi építkezés akadályaival és megtalálható lesz benne minden tartósabb változás.

Vagyis a nyár beköszöntével nem ér véget az utasok megpróbáltatása, csupán pontosabban fogják tudni, mint februártól május végéig, mi vár rájuk.

Határidő: 1984 vége

— A nyári szezonban — magyarázza dr. Kosztyu Tibor — ugyan az építők elvonulnak az állomás belső területéről más munkát végezni, mert a nagy személyvonatforgalom mellett nem lehet a vágányok között ügysem megfelelő ütemben dolgozni, de szeptember elején ismét visszajönnek és a tervek szerint az év végére már az 1-es és 2-es vágány kivételével teljesen felújított sínpárhálózaton mozoghatnak a vonatok, s az utasok is az alagutakon és az egyelőre még részben ideiglenes peronokon, de biztonságosan közelíthetik meg, hagyhatják el a vonatokat. A munkák teljes befejezése 1984 végére várható.

Az építkezés gyorsítása, folyamatosságának biztosítása érdekében legalább ebben az évben naponta mintegy 100 teherszerelvényvel kevesebbet akarnak itt fogadni. Ehhez pedig jószereint meg kell változtatni, át kell szervezni a MÁV egész belső teherforgalmi rendjét is. A következők számlája: meghosszabbodik a szállítási út, a vonatok várakozási, a vagonok fordulási ideje, megnyúlik a személyzet szolgálata, növekszik az üzemanyag-felhasználás — mert ugyanakkor a feladatokat is teljesíteni kell. Ah ha e nagy munka befejeződik, a régi szűk, állomásra már csak a lassanként megállapíthatatlan színű, nyikorgó ajtajú, kopott padlójú főépület emlékeztet.

Mert az egyelőre még marad. Elképzeléseik vannak a MÁV építési szakembereinek, hogyan lehetne a meglévő tömb mögé több ütemben korszerűt építeni, s a régi szeletenként elbontani, de ennél előbbre nem tartanak. Ahhoz először egy rendezési terv kellene az állomás előtti Etele térről.

Weidinger László