

# Vágányzár a Keleti pályaudvaron

## Bepillantás a nagy rekonstrukció műhelytitkaiba

Fennállásának talán legizgalmasabb napjait éli ezekben a hetekben a Keleti pályaudvar. A Baross téri aluljáró építése a Keleti pályaudvar

zisait ellenőrző Vass Lajos állomásfőnököt. — A vágányzár — kezdte a beszélgetésünket — az épülő földalatti vasút csatlakozá-

hogy az új helyekre az új kitérőket helyezze el.

A pályatest körül a munkások fadorongokkal egyengetik — a ki- és beemelés pontossága érdekében — a váltó-monstrumok útját.

A két nap során hét fázisban bonyolódott le az átépítés, a vágánycsere. A „nagy napok” elmúltával a kitérők beállítása után sor került a nagyon fontos simítási és finomítási munkákra is.

Az egész pályaudvari rekonstrukciót egyébként sorozatos tanácskozások előzték meg, amelyekben az állomás vezetői a mozgó pályafenntartási főnökség részéről a bonyolítás vezetője, Tózsér András főmérnök és a budapesti igazgatóság szakemberei vettek részt.

Közben az állomás jobb oldalán most indul ki az isaszegi személyvonat.

— A szerelvény leeresztett áramszedővel szalad ki — világosít fel bennünket Bali József főelektrikus — aki a felsővezeték áthelyezési munkát irányítja. — A mi munkánk sem könnyű — mutat a magasba, ahol Dajka Sándor, járőr-szerelő dolgozik. — A régi anyagok leszedése, rozsdásodásuk miatt, nagyon nehéz feladat. Ezek a vezetékek ugyanis 1949. óta vannak a magasban, a szabad ég alatt.

— A lényeg, az — kapcsolódik ismét a beszélgetésbe az állomásfőnök —, hogy a munkában nincs semmiféle fennakadás. Pedig a pályaudvari munka most különösen felelősségteljes; a mozdonyok tolatása, a szerelvények mozgatása, a vonatok fogadása és indítása, minden dolgozótól igen nagy figyelmet, szakértelmet és utasításkereső szorgalmat követel.

A jó, alapos munkát gyorsan honorálja a budapesti igazgatóság vasútbiztonsági osztálya. Ezt példázta az a dicséretreméltó intézkedés, hogy már a vágányzár első napján négyen, váltóőrök és térfelvizsgálók pénzjutalomban részesültek:

— A szakszervezet, az állomásfőnökséggel és a pártszervezettel karöltve, már a vágányzár előtt a rendes szakmai oktatás keretein belül és azon kívül is külön oktató-értekezleteket tartott a részort-vezetők, illetve az egész kollektíva részére — világosított fel bennünket Józsa József szb-elnök, oktatótiszt.

— Eközben a dolgozók egész sor figyelemre méltó javaslatot tettek, például arra, hogy

**a forgalom elterelésénél az indulási oldalon levő folyosó-ajtót is nyissák ki, mert ezzel könnyebbé teszik az utasok mozgását.**

De sok jó javaslat hangzott el a táblák elhelyezésével kapcsolatban is.

Az szb-elnök elmondta, hogy e nagy átalakító munkálatok kapcsán nagyon sok dolgozó kiváló munkát végzett. Berényi Vilmos forgalmi oktató és Király Endre forgalmi tartalékos, mind az előkészítésben, mind a lebonyolításban dicséretreméltóan szerepelt. Berényi éjszakai nyugalmát is feláldozta nem egy ízben a szervezőmunka sikeréért. Az üzemmérnöki munka elősegítésében, a lezárás tervezetének előkészítésében Kubinyi Ida, Dani Csaba üzemmérnökök tündek ki. A kereskedelmi dolgozók úgy segítettek, hogy a vágányzár napjaiban társadalmi munkában irányítást végeztek a pályaudvaron. Érdemes megemlíteni Fábrián Géza pénztár-főnök nevét is, aki az áthelyezett vonat vasúti elszámolásával kapcsolatban végzett jó munkát, Jurcsák Gyuláné pénztáros pedig a Józsefvárosi pályaudvar munkájának segítésére ügyeleti szolgálatot végzett.

Maros László



Vass Lajos állomásfőnök a nagy munkák kezdete előtt rövid tanácskozást tart

(Hemző Károly felvétele)

rekonstrukcióját is szükségesé teszi. E mozgalmas napok egyikén az augusztus 29-i vágányzár napján kerestük fel a pályaudvar és a munka fá-

sával kapcsolatban került sor. A pályaudvar baloldalán az összes váltókat megmozgatják. Ezekre a munkálatokra a peronok meghosszabbítása miatt van szükség, s ezért kell a váltókat Kőbánya felé távolabb helyezni.

Az állomásfőnök elmondta, hogy az óramű pontossággal megszervezett rekonstrukciós munkát a mozgó pályafenntartási főnökség 250 dolgozója végzi. Az egész akció augusztus 22-én kezdődött és október 18-ig tart. Ez alatt az idő alatt kell a váltókat cserélni és a pályát átépíteni.

Augusztus 29-én és 30-án hét váltót cseréltek. Ezeket a napokon az állomás baloldala, a külső I—II—III-as és a csarnok I—II-es vágányt a forgalomtól elzárták.

— Ezeket a napokon a Keleti pályaudvar teljes forgalma öt vágányon bonyolódott le — folytatta információját az állomásfőnök. — A több mint 100 vonatból, ami a Keleti pályaudvar 24 órai forgalmát jelenti, 28 vonat ezeken a napokon a Józsefvárosi pályaudvarról indult, illetve oda érkezett.

A munka az előirányzott tervek szerint folyt. Mindkét napra új technológiát dolgoztunk ki — jegyezte meg Vass Lajos — s ezzel biztosítottuk a zavartalan vonatforgalmat. E technológia lényege, hogy a vágányzár napjaiban a megszokottnál lényegesen sűrűbb a vágánykihasználás. A vonatok sokkal gyorsabban váltják egymást, mint máskor, s ez az erősebb ütemű forgalom a megszokottnál lényegesen több ember közreműködését kívánja.

Mialatt beszélgetünk, izgalmas pályaudvari „színjáték” játszódik előttünk.

**Két 12 tonnás villanydaru nagy asszisztáció mellett emeli ki a régi kitérőket,**