

385.5

1962

Személy

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Visi Ferenc

Szerző:

Cím:

Az építők állják a szavukat

Befejezéshez közeledik a Déli-pályaudvar korszerűsítése

Magyar Vasutas
1962. máj. 17.

A lázas ütemben épülő Déli pályaudvaron még a sűrűn szitáló májusi eső sem szakította félbe a munkát. Az Alkotás utca és a Krisztina körút találkozásánál épülő új, modern vonalú főépületben ácsok, lakatosok, hegesztők s kőművesek egész „hada” tevékenykedik. Kinn, a szabad ég alatt is egyhangúan zakatolnak a betonkeverő gépek, a vágányok mentén a pályaeépítők szorgoskodnak.

Január közepén, hideg időben, fagyban kezdődött a nagy munka. Amikor még a daruk segítségével javában folytak a bontási munkálatok, kevesen gondolták, hogy a nyári forgalom kezdetére átépítik a vágányhálózatot s az új peronépület is elkészül.

— A pályaudvar korszerűsítése eddig program szerint halad — mondotta Csanádi József, a budapesti igazgatóság helyettes vezetője, aki ottjártunkkor néhány szakember kíséretében éppen a munkálatokat szemlélte. — A pályaudvar építésén dolgozók állják adott szavukat, így mi joggal bizunk benne, hogy a hátralévő időben sem lesz fennakadás a munkában.

Egy ideig még bennjárok a vágányok között, majd az építésvezetői irodába nyitottam be.

— A délelőtti esőben a szabad ég alatt dolgozó pályaeépítőket ebéd után a készenléti brigádokkal váltottuk fel — tájékoztat Hais Tasziló főépítésvezető —. A készenléti brigádok a harmadik vágányon dolgoznak s a különféle kábelek, gőzvezetékek, szivárgók, csatornarendszerek helyének kiásását végzik.

Az építésvezetővel folytatott beszélgetés során lassan kirajzolódott előttem, hogyan alakul át az építők szorgos keze nyomán a száz éves, korszerűtlen Déli pályaudvar modern fejpályaudvarrá.

— A széles kőtámfalak és a pályaudvar Alkotás utcai végében lévő mozdonyfordító elbontásával egyidőben kezdődött meg a tárolóvágányok átalakítása — folytatta —. A Mészáros utca, a Hegyalja út és az Avar utca közötti területen is szükségessé



Debrei Gábor előmunkás csapata a III. vágányon beton-aljak elosztását és a csatlakozó vágányrész irányítását végzi

vált a vágányhálózat korszerűsítése, hogy a pályaudvar dolgozói a szerelvényeket gyorsan beállíthassák az induló vágányokra, illetve a beérkezett vonatokat percek alatt kitolhassák a tárolóba. A csarnoki résznél hat vágány lesz. A vágányok között peronszigetek könnyítik majd meg a fel- és leszállást és teszik biztonságossá az induló és beérkező vonatok közötti mozgást.

Az érkezési oldalon a vas-tag kőtámfallal egyidőben lebontott épület helyén is ott áll már az új modern, a ré-

ginél tágasabb épület. Falát vörös homokkő burkolja. Külső része a fűrészfog alakjára hasonlít, belső oldalára pedig virágparkányokat képeztek.

— Milyen lesz az új indulási csarnok?

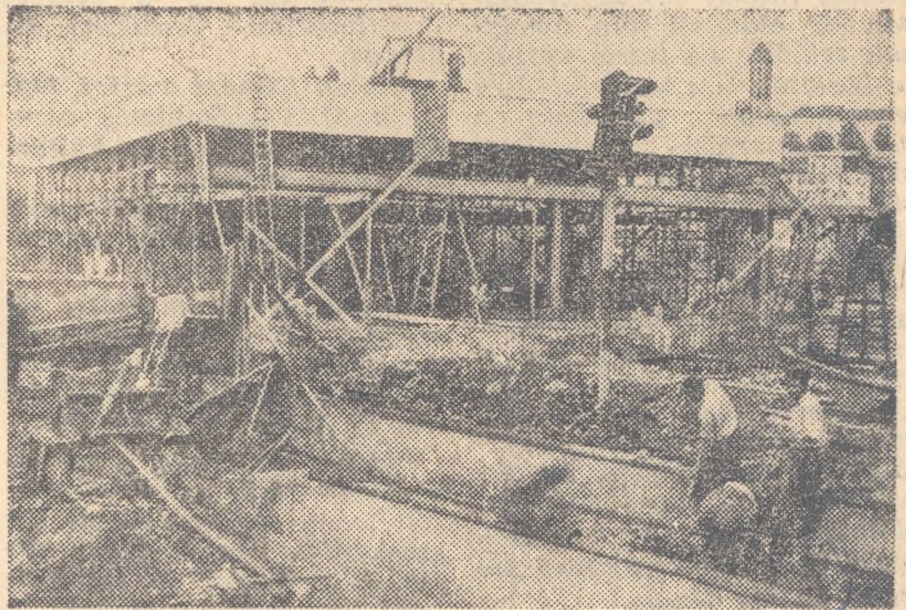
— Nagyon érdekes és újszerű építkezés folyik itt — hangzik a válasz. — Az épületben két szintben tíz-tíz jegypénztár lesz elhelyezve. Ezek a pénztárak óránként 4500—5000 jegyet is el tudnak adni. Helyet kap még az indulási csarnokban egy váróterem és néhány Utasellátó pavilon is. A kétszintes épület utca felőli részéből széles lépcsőn lehet majd feljutni a felső szinten lévő pénztárhoz, illetve a vonatokhoz.

— Hányféle szakma képviselteti magát a pályaudvar korszerűsítésén?

— Jelenleg 17 szakma — négy kivételével valamennyi vasutas — dolgozik nagy egyetértésben azért, hogy határidőre elkészüljünk a munkával.

A főépület előteréből még egyszer végignéztük a megbolygatott méhkaszhoz hasonló Déli pályaudvaron. A lázas ütemben folyó munkálatok láttán nem volt nehéz megállapítani, hogy a január közepe óta eltelt kerek négy hónap azokat igazolja, akik bíztak a Déli pályaudvar építőiben...

Visi Ferenc



Nagy lendülettel halad a Déli pályaudvar új főépületének építése