

1970 DEC 15

Magyar Vasutas

385.5
Pu rekonstrukció

MAGYAR VASUTAS

5

DECEMBER 18-TÓL:

2h

A Nyugati csarnoka ismét vonatot fogad

Szokatlan — hadd tegyem hozzá mindjárt: méreteiben imponáló — látvány az üres pályaudvar. Az immár csaknem kész — megújult — hat-ezer négyzetméter alapterületű csarnok, amely régi fényében ragyog. Am ezt a közhelyszerűen említett „régifényt” közülünk csak kevesen látták (talán egyikünk sem). A Nyugati pályaudvar felvételi épületét száz évnél is régebben, 1874 és 1877 között, a már akkor világhírű francia Gustave Eiffel iroda tervei alapján emelték, s bár azóta megannyi vihar tépázta, hasonló rekonstrukcióra

naptár, néhány nap még hátra van, amíg — 18-án — begördül a csarnokba az első vonat. Ma még az építők a terep: serényen szorgoskodnak, hogy tartsák a határidőt. Füstös Istvánnal, a MÁV Magasépítési Főnökség főépítésvezetőjével járunk az aszfaltszöngyeggel borított, a korábbinál szélesebb peronokon. Szélesebbek, mert egy vágánnyal kevesebb — összesen négy — van csupán a csarnokban. Így biztonságosabb. És a biztonságot ígéri az is, hogy immár földalatti aluljáró húzódik a sínpályák alatt (csak aztán a „tisztelet

A Nyugati pályaudvar — kell-e hangsúlyozni — nemcsak a vasúté. Műemlék, amelynek sorsa a városfejlesztés folyamatossága miatt sem közömbös. Ezért hirdették közös pályázatot a Közlekedés- és Postaügyi, az Építésiügyi és Városfejlesztési Minisztérium, valamint Budapest Főváros Tanácsa 1975 végén, s fél évvel később a MÁV már meg is rendelte a tervdokumentációt az UVA-TERV-től. Abban bíztak: e sajátos — és nehéz — munkához sikerül külső vállalatokat megnyerni. Tapintatból ne soroljuk most azok nevét, akik nem mondtak (jóllehet kezdetben érdeklődést mutattak). Végül — kényszerhelyzetben — a vasút vezetői úgy határoztak: a MÁV saját részlegei végezték majd a bontást, a gyártást és az építést. Ily módon a munkálatok mintegy 90 százaléka háruit az építési és a fenntartási főnökségekre.

A tetőszerkezet bontását, majd újra építését a Szak- és Szerelőipari Főnökség végezte. Az acélelemek gyártása a szombathelyi járműjavító üzem pácsonyi üzemegegyére várt. A keresztaluljáró kivitelezésére a Hídépítési Főnökség kapott megbízást. A technológiai szerelésekkel a budapesti igazgatóság főnökségei birkóztak meg. A kiszolgáló és az építőipari munkákat pedig a már említett Magasépítési Főnökség látta el.

FELNŐTTEK

A FELADATOKHOZ

Ismét Füstös Istváné a szó:

— A létszám koncentrállására volt szükség. Az itteni munkálatok a legmegfelelőbb dolgozók átirányítását kívánták meg, s ma már meggyőződéssel mondhatjuk: a MÁV háziagos kivitelező szervezete a Nyugati pályaudvaron



Vincze Győző brigádvezető

felnőtt a feladatokhoz. Úgy dolgozott, olyan minőségű munkát végzett, hogy az az ÉVM vállalatának is becsületére válna. Hadd említsem rögtön itt: rendkívül rokon-szenves volt, és jó lenne, ha általánossá válna az építők és a forgalom együttműködése. Rendkívül nagy segítséget kaptunk Kijácz József állomásfőnöktől: ha intézkednie kellett, rugalmas volt, s az utasok sem érzékelték, ha a rendkívülinél is rendkívül-libb állapot következett be.

További nevek hangzanak el: Papp Ernő, a Magasépítési Főnökség főmérnöke, aki gyakran tartózkodott a helyszínen, ellenőrizte-irá-

nyítva az építkezést. Mezel József építésvezető és Gőrgényi László művezető, akik állandóan — nyaranta heti 48, télen 40 órán át — a csarnokban tartózkodtak. Sokat tett Hella Ferenc, a Szak- és Szerelőipari Főnökség fémüzemének vezetője: a vasszerkezet bontását, majd az új építést irányította. Az ajtókat-ablakokat a műemlék jellegnek megfelelően újította fel a szak-szerelők asztalos-részlege; Antalffy László üzemvezető irányításával nemcsak kiváló minőségű munkát végeztek, hanem az építkezés előrehaladásának megfelelő ütemben dolgoztak. S hallik az elismerő szó Fritz Jánosról, a mélyépítő-részleg művezetőjéről, meg mind a többiekről.

Gőrgényi László művezető:

— Ilyen nagy munkán még nem vettem részt. Létkérdés volt, hogy az anyagok mindig kéznél legyenek, és öröm: nem volt fennakadás. Mindig volt mit tennünk, dolgozhatunk. És segítettek a tervezők, a műszaki ellenőrök is — ment a munka.

— Ha választania kellene, kiket emelne ki külön is?

— Mindenekelőtt az ácsokat dicsérem, talán az ő feladatauk volt a legnehezebb, hiszen huszonhat méter magasban, szinte akrobata-munkát végeztek. De a teljességhez tartozik: ha szükség volt rá, a kőművesek, a lakatosok és a betanított segédmunkások is segítettek az ácsoknak... máskor meg fordítva történt. Mindenki a célra összpontosított.

A HOLNAP

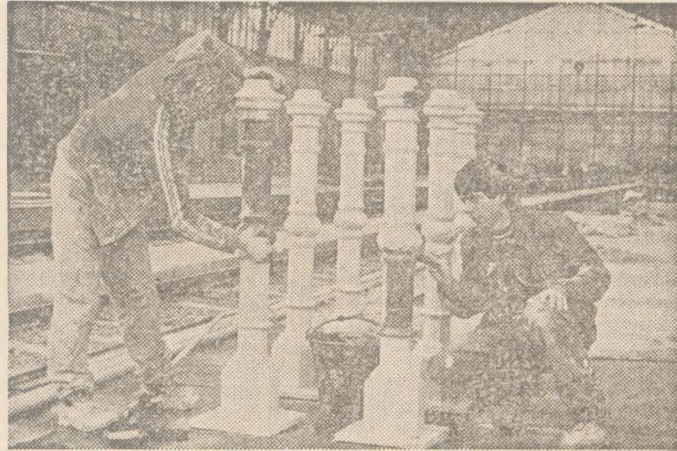
PÁLYAUDVARA

Néhány szám, amely a méreteket jellemzi: a régi tetőszerkezet 460 tonnás volt, az új szerkezet súlya 540 tonna. Összeállításához 134 ezer csavarra volt szükség (a bontás 4, az építés 6 hónapig tartott). Egy főtartó — a vonórúddal együtt — 10,5 tonna, egy sarokelem 4,5 tonna. A tető fagerendázatához 650 köbméter, a műemlék jellegű ajtóhoz-ablakokhoz 200 köbméter faanyag kellett; a bontáshoz-építéshez szükséges állványzat 27 ezer négyzetméter volt. Az üvegesek 5 ezer, a tető-bádogozók pedig 6 ezer négyzetméteren dolgoztak. A keresztaluljárónál 1950 köbméter betont és 1880 köbméter betonacélt építettek be — miközben csaknem 10 ezer köbméter földet mozgattak meg...

Nem szándékunk, hogy az érdemben 1978 elején megkezdett felújítás műszaki leírását, teljes menetrendjét ismertessük — az építők 1978. január 9-én vonultak föl —, azért sem, mert Budapest patinás pályaudvarának teljes megújítása több évig tartó folyamat. Következésképp: tudósítunk még a MÁV e nagyszabású rekonstrukciójáról; arról: miként válik a századvég — az ezredforduló fokozódó közlekedési igényeinek megfelelővé a száz évesnél idősebb csomópont. Most az a lényeg: a szerkezeti munkálatok többsége kész, s a továbbiakban — a felújítás érdekében — a csarnokot már nem kell lezárni. A december 18-i rövid ünnepség lélegzetvételnél szünetet jelent csupán.

A holnap Nyugati pályaudvara tovább épül.

(földes)



Szilágyi Imre és Lakatos István, a Magasépítési Főnökség dolgozói festik az utasterelő láncartó oszlopokat

egyszer sem került sor. Tol-dozták-foldozták, ráncos mat-rónává lett — már-már a környezetét csúfította. S akadtak, akik a pusztalétét is megkérdőjelezték. Kishiján végveszélybe került.

DÍSZE LESZ

A MARX TÉRNEK

Most látni: mily nagy kár lett volna érte. Bár még való-ságos csatater közepén áll — körötte bontják-fúrják a Marx teret; aluljárót mélyi-tenek, felüljáró-hidat feszí-tenek a Nagykörút fölé —, méltóságteljesen (és mégis könnyeden) ígéri: hangsúlyos dísz lesz a teljesen új arcot öltő nagyvárosi térnek.

December elejét jelzi

nagyérdemű”, az utazóközön-ség használja is!).

— Kivitelezői szemléletvál-tozás kellett ahhoz, hogy a különböző szakmák képviselői így, egymás mellett, egy-más fölött, egymáshoz igaz-zodva és ha kellett, egymást segítve dolgozzanak — mondja a főépítésvezető. Tapasz-talt szakember: 1951 áprilisa óta dolgozik a vasút magas-építői között. Építésztechnik-us, elvégezte a felsőépítő-ipari iskolát, volt irányító építésvezető; részt vett fűtő-házak felújításán, a hatvani vasútállomás építésén, a Lan-der Jenő Járműjavító Üzem irodakomplexumának, a szociális és az üzemi épületei-nek munkálatain... hosszúra nyúlna a lista, ha teljességre törekednénk. Most is egyide-jűleg többfelé kell figyelnie: a Nyugati pályaudvar mellett a Kőér utcai géptelep szociá-lis épületére, a rákosrendezői, 450 személyes szociális épü-letre, a Landler-járműjavító színháztermére, a BVSC-pá-lya lelátójának átépítésére.

— A magasépítési főnök-ség szakemberei vállalták a „mindenes” szerepkörét is — folytatja. — Mi készítettük el az állványokat az al-vállalkozóknak és a többi MÁV-szervezetnek, körbeke-rítettük a munkaterületet, hogy a kíváncsiskodó utaso-kat távol tartsuk, ily módon s óva épségüket. Hiszen gencsak nehéz körülmények közepette végeztük a felújít-ást. Hely híján a csarnokban ároltuk az építési anyagokat, az állványokat-segédszerkeze-eket, amelyeket kerülgelni, náskor meg ide-oda tologat-ni kellett. De az összeszere-és színhelye is a csarnok volt...

NEM CSAK

A VASÚTNAK ÉPÜLT

Am pergessük vissza a őrtenteket a kezdethez. A étszetős tetőszerkezet szem-mel láthatóan olyannyira el-használdott az idők folya-mán, hogy félő volt: előbb-utóbb balesetet okoz. A stati-kai vizsgálattal 1972-ben a MÁV Tervező Intézetét bí-zták meg. A szakvélemény a Budapesti Műszaki Egyetem acélszerkezeti tanszékének bevonásával fogalmazódott meg: a tartórendszer teher-bírása már alkalmatlan — állapították meg 1974-ben. Mások ellenőrző vizsgálatainak eredményét is figyelem-be véve határozták el a te-tőszerkezet bontását és cse-réjét.