

Budapešťianske Metro – najväčší výtvor maďarskej päťročnice

Predbežné výdavky spojené s jeho stavbou budú obnášať do roku 1954 okružle 2 miliardy forintov — Pracujúci usporia milióny hodín na ceste do práce a z práce — Veľká pomoc Sovietskeho sväzu pri stavbe — Stanice podzemnej železnice vyzdobia dielami socialistického umenia

ályozás

385.859



Szerző:

Cím:

'Budapesti' földalati vasút...

Forrás:

Lud Bratislava

Budapest 1952 I. 24

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Hely:

Idő:

Szemé

Helyszam:

"1952"

Budapešť (MT) Pred viac ako rokom rozhodla maďarská vláda o stavbe siete podzemnej železnice v hlavnom meste. Utvorenie Veľkej Budapešti, rýchly rozvoj priemyslu a prudký vzrast počtu pracujúcich si vynucuje rozvinutie dopravy v hlavnom meste ľudovodemokratického Maďarska vo veľkom meradle. V posledných rokoch ju síce zlepšili tým, že dali do prevádzky nové vozne elektrickej železnice, autobusy a trolejbusy, ale to všetko nestačí.

Podzemná železnica bude jedným z najväčších výtvorov päťročnice. Do roku 1954 vydá maďarské hospodárstvo okružle 2 miliardy forintov na stavbu prvej hlavnej trate podzemnej železnice a na príslušné vozidlá a strojné zariadenia. Počas stavby musia uskutočniť zemné práce v rozsahu 1 miliónu kubických metrov a na stavbu samu treba obrovské množstvo materiálu: 85.000 ton liatiny, 30.000 ton betónového guľatého železa, 150.000 ton cementu a 600.000 kubických metrov štrku.

Je jasné, že konečná stanica podzemnej železnice musí byť na miestach, kde je najväčšia doprava — vynorila sa preto otázka, ktorú trať postaviť najskôr, ktorá je najviac potrebná. Z výpočtov dopravných odborníkov vyšlo najavo, že najpotrebnejšia je východo-západná trať medzi Ludovým štadiónom, ktorý práve stavajú a Južnou stanicou. Na podklade terajšej dopravy na tejto trati vyrátali, že použitím podzemnej železnice miesto preplnených električiek ušetrí pracujúci na ceste do práce a z práce 9 miliónov hodín ročne. Takto budú mať pracujúci ročne o 9 miliónov hodín viac na odpočinok, zábavu a vzdelávanie. Pritom bude cesta podzemnou železnicou oveľa pohodlnejšia a rýchlejšia. Na novej trati dopraví 50.000 cestujúcich za hodinu.

Trom podnikom — investičnému, projekčnému a prevádzaciemu — pripadla veľká úloha, aby uskutočnili rozhodnutie Rady ministrov, t. j., aby

úsek východo-západnej trate medzi Ludovým štadiónom a Deákovým námestím odovzdali do prevádzky do roku 1954 a aby do roku 1955 dohotovili tiež úsek pod Dunajom až k južnej stanici.

Práca začala. V okolí budúcich staníc podzemnej železnice stavali pokusné a potom vetracie šachty. Súčasne začali tiež so stavbou stanice pri Ludovom štadióne. 30 metrov široká a 125 metrov dlhá podzemná časť stanice pri Štadióne je už hotová. V miestach jednotlivých staníc sú dohotovené šachty. Väčšinu vyhlbujú pomocou stlačeného vzduchu. Na Battyányho námestí uskutočňujú stavbu šácht na základe sovietskych skúseností, zmrazovaním pôdy. Pri Južnej stanici, kde sú dobré pôdne podmienky, robia už stavbu vodotvorného tunela.

Tažiskom stavby podzemnej železnice je ústredné stavenisko č. 1. Tu zriadili stolársku dielňu, strojársku dielňu a niekoľko skladísk, kancelársku budovu, garáž a továreň na betónové rúry. Pre pracujúcich podniku postavili tiež ústredný dom kultúry s plážou, tenisovými dvorcami a ihriskom pre volejbal.

Budovatelia podzemnej železnice dostali veľkú pomoc zo Sovietskeho sväzu. Dvaja maďarskí inžinieri šesť mesiacov študovali stavbu podzemnej železnice v Moskve, najmodernejšie tunelovacie metódy a najvyspelejšie strojné zariadenia. Sovietsky sväz dal k dispozícii svoje skúsenosti, získané za 18 rokov stavby moskovského Metra. Najlepšie plány poslali z Moskvy v rozmerných debnách maďarskému

projekujúcemu podniku. To však nebola jediná pomoc Sovietskeho sväzu. Nedá sa takmer ani vyrátať, čo všetko dostávajú budovatelia podzemnej železnice od Sovietskeho sväzu, len aby postavili budapešťiansku podzemnú železnicu najlepšie a najkrajšie.

V stavbe podzemných železníc pomáhajú maďarským budovateľom pri ich práci nielen najlepší sovietski odborníci, ale súčasne najrozličnejšie sovietske tunelovacie stroje dochádzajú do Budapešti. Sovietsky sväz dodáva tiež prvé vzory k plánom pohyblivých schodov a na základe sovietskych skúseností zhotovujú liatinové tybinky ktorými obkladajú staničné priestory a ktorých časť prišla bezprostredne zo Sovietskeho sväzu.

Treba sa osobitne zmieniť o umeleckom význame stavby podzemnej železnice. Rozhodnutie Rady ministrov stanovilo totiž, že „stanice podzemnej železnice majú byť vyzdobené dielami socialistického umenia, čím sa má vyjadriť, že podzemná železnica je mohutným dielom maďarského ľudu, budujúceho socializmus“. Na výzdobu prvej stanice, stanice Štadión, vypísalo už ministerstvo ľudovej osvety umeleckú súťaž, ku ktorej pozvalo 72 umelcov. Jednotlivé stanice budú súčasne i umeleckým dielom s krásnymi sochami, obrazmi a mozaikami.

Uplynul viac ako rok od prvého výkopu. A dnes už tisíce pracovníkov pracujú na podzemnej železnici, stavajú šachty a stanice. Začalo sa so stavbou tunela. V dohľadnom čase dohotovia najkrajšie staničné budovy a tunelmi budú jazdiť skvelé vozne podzemnej železnice. Tisíce, desaťtisíce ľudí dostane sa rýchle a pohodlne na pracovisko alebo domov. Pracujúci ľud Budapešti ušetrí milióny pracovných hodín. Maďarský ľud budujúci socializmus približi sa ďalším významným krokom k svojmu cieľu.