

*2020  
Valkó*



Stavba budapeštské podzemní dráhy na úseku Rákócziho ulice již značně pokročila.



## Budapešť staví podzemní dráhu

Dne 17. září 1950 se maďarská vláda rozhodla postavit v Budapešti podzemní dráhu. Doprava v rychle rostoucím hlavním městě Maďarska byla sice značně posílena novými vozy elektrických drah, autobusů a trolejbusů, ale to vše zdaleka nestačí.

Podzemní dráha bude jedním z největších výtvorů maďarské pětiletky. Stavba první hlavní tratě podzemní dráhy má být skončena do roku 1954. Tato stavba, dále její vozidla a strojní zařízení, budou stát 2 miliardy forintů. Zemní práce stavby jsou plánovány v rozsahu 1 milionu krychlových metrů. Pro první hlavní podzemní trať je zapotřebí 85 tisíc tun litiny, 30 tisíc tun kulatého železa, 150 tisíc tun cementu a 600 tisíc krychlových metrů šterku.

Zahájení stavby předcházela porada odborníků, kteří rozhodovali o tom, v kterých místech je třeba postavit první podzemní trať. Bylo rozhodnuto, že má být postavena Východo-západní trať mezi Lidovým stadionem a Jižním nádražím. Tím bude podstatně odlehčeno dopravě na nejživějších ulicích Budapešti. Použitím podzemní dráhy místo přeplněných tramvají ušetří pracující na cestě do práce a z práce 9 milionů pracovních hodin ročně, které mohou použít pro odpočinek, zábavu a vzdělání. Při tom bude jízda podzemní drahou mnohem pohodlnější a rychlejší. Na nové trati bude možno dopravovat za hodinu 50 tisíc cestujících.

Třem podnikům — investičnímu, projektujícímu a prováděcímu — připadl velký úkol uskutečnit usnesení Rady ministrů: Vybudovat do roku 1954 úsek Východo-západní tratě mezi Lidovým stadionem a Deákovým náměstím a v roce 1955 dohotovit také úsek pod Dunajem až k Jižnímu nádraží.

Práce kvapí. V okolí budoucích stanic podzemní dráhy se začaly stavět pokusné a potom větrací šachty, u Lidového stadionu pak i stanice. Dnes pracuje na stavbě

podzemní dráhy již 3000 dělníků na 17 pracovištích. Část stanice u stadionu — 125 metrů dlouhá a 30 metrů široká — je již hotova. V místech jednotlivých stanic byly vyhloubeny šachty většinou pomocí stlačeného vzduchu. U Jižní dráhy, kde jsou obzvlášť dobré půdní podmínky, se staví vodorovný tunel. Těžištěm stavby je ústřední staveniště č. 1. Je v něm truhlářská a strojřenská dílna, továrna na betonové roury, kancelářská budova, skladiště a garáž. Pro pracující podniky byl postaven Ústřední dům kultury s pláží, dále s tenisovými a volleybalovými hřišti.

Sovětský svaz poskytl budovatelům podzemní dráhy ohromnou pomoc a dal k dispozici své plány a zkušenosti získané za 18 let



Stachanovec István Pinke předvádí správnou montáž.

Rovněž na náměstí Svobody je stavba budapeštské podzemní dráhy již v plném proudu.

stavby Metra. Dva maďarští inženýři půl roku studovali stavbu podzemní dráhy v Moskvě, nejmodernější strojní zařízení i tunelové metody. Nejlepší sovětská odborníci pomáhají Maďarsku. Z SSSR došly nejrozmanitější sovětské tunelové stroje i litinové tybinky, jimiž se obkládají staniční prostory, dále vzory pro pohyblivé schody a pod. Na Battyániho náměstí se provádí stavba šachet podle sovětského vzoru zmrazováním půdy. A tak rodný bratr moskevského Metra — budapeštská podzemní dráha — den ode dne roste.

(MIZ.)



Na snímcích vpravo: Ze Sovětského svazu došel další náklad tybinků, kterých se užívá při klenutí chodeb dráhy. Jedno z pracovišť podzemní dráhy je přímo před budovou maďarského Národního shromáždění.