

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

Tárv.

385.859

H

Idő

1957

Személy

X

Helyszám

Szerző:

Kurlik Imre

Cím:

Földalatti vasútépítő vállalat
"Jó nyilvánossággal biztosítjuk a verseny fokozott lendületét."

Forrás:

Budapest 1957. XII. 29

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Minkét irányban meghosszabbítják az „öreg” földalatti vasutat

Ot éves tervünk egyik leghatalmasabb alkotása: a budapesti földalatti gyorsvasút, gyors tempóban épül. Kijelölt útvonalán, a Kerepesi-út menti Népstadióntól a budai Vérmezőig, számos munkahely jelzi az épülő földalatti gyorsvasút születését. De ugyanekkor napirendre került az „öreg” földalatti vasút megfiatalításának kérdése is. A Deák-téren megkezdett földmunkálatok már sejtetni engedik, hogy valami történi a régi földalatti vasút vonalával is.

Meglévő földalatti vasútunk az első földszin alatti közlekedési eszköz volt a kontinensen. 1896-ban készült, azonban csak névleg „földalatti”, a valóságban úgynevezett kéregvasút, csupán vaslemezek és betonréteg választja el a felszíntől. Építése is úgy történt, hogy a vonal mentén felülről kiasták a vasút pályáját, a legszükségesebb mélységig. A budapesti kísérlet tanulságai alapján épült meg azután egy évvel később, 1897-ben a berlini földalatti vasút, amelynek pályája azonban már sokkal mélyebben fekszik, mint a budapesti „földalattié”.

A budapesti földalatti vasút egyik alapvető hibája kezdettől fogva, hogy végállomásai „vakon” kezdődnek;

földalatti pályája. A végállomások távolabbra helyezésével új területek kapcsolódnának be a földalatti vasút forgalmába, lényegesen nagyobb utastömeget vonnának igénybe a vasutat, gondoskodni kellene tehát a megszaporodó utaslétszám zavartalan elszállításáról. Szükség van tehát a pálya átépítésére, hogy nagyobb befogadóképességű kocsik roboghassanak benne. E végből

a földalatti vasút pályaszintjét le kell mélyíteni.

A Deák-téren nemrégiben megkezdett építkezés részben ezzel a problémával függ össze. A Sztálin-út és a Vörösmarty-téri állomás között a földalatti vasút pályája élesen kanyarodik. Ezt az éles kanyart most egy enyhébb vonalvezetésű, új pálya építésével küszöbölik ki. Körülbelül 120 méter hosszú új pályát építenek a Bajcsy-Zsilinszky-úttól a Deák Ferenc-utcáig. Az

új vonalvezetésnek megfelelően a Deák-téri állomást is arrébb helyezik. A Deák-téri új állomás egyébként már a létesülő földalatti gyorsvasúttal közös pályaudvar lesz, innen vezetik majd le a mozgólépcsőket a sokkal mélyebben közlekedő gyorsvasúthoz.

A Deák-tér mellett épülő 120 méteres új földalatti pályát már a jelenleginél mélyebben építik meg

és ha majd sor kerül a régi földalatti egész vonalhosszában mélyítésére, ehhez csatlakozva folytatják ezt a munkát. Természetesen arra az időre — körülbelül egy—másfél évre —, amit a földalatti vasút pályájának kimélyítése igényel, a régi földalatti vonalán be kell szüntetni a forgalmat. A közlekedést sűrített autbuszjáratokkal biztosítják erre az időre.

G. J.

Magyar Nemzet
Budapest, 1957. XII. 29
625.3 (639.) 800

Földalatti Vasútépítő Vállalat:

Jó nyilvánossággal biztosítjuk a verseny fokozott lendületét

Ot éves tervünk harminchárom esztendejében el akarjuk érni, hogy minden dolgunk nap nap után világosan lássa: hol áll a versenyben, kikről vehet példát és kik hátráltatják az eredményes munkát. Munkahelyünkön a verseny nyilvánosságának megjavításához nem annyira új eszközökre van szükség, mint inkább a már felhasznált módszerek meggyökereztetésére, rendszeres alkalmazására. Most, a sztálini műszak hónapjában például nagy eredményeket értünk el azzal, hogy naponta kiadjuk a verseny táblát: egy-egy keszonos brigád mennyi földet termel ki, vagy mennyi betont dolgozott be előző nap, hány százalékos teljesítménynek felel meg ez és hány forintot keresnek a brigád tagjai. Munkahelyünk Rákóczi-úti falán pedig ott áll üvegszekrényben a „dicsőség-lépcső”, amely mutatja, hogy az egyes brigádok hány százalékos teljesítménynél tartanak. A verseny eredményeit ezentúl naponta közöljük. Ennek alapja, hogy minden egyes brigád megtudja, naponta mennyi munkát ír elő számára a terv. Januárban minden brigádot tervkönyvecskével látunk el. A tervfelbontás ellenőrzésével elérjük, hogy ezekbe a könyvecskébe a pontos előírásokat jegyezzék be.

Komoly eredményt értünk el azokkal a villámokkal, amelyek a munkafegyelem megsértőivel foglalkoztak. Amikor Molnár Géza keszonosról — három műszakot is mulasztott igazolatlanul — kiírtuk, hogy 900 forinttal károsította meg így a népgazdaságot, azt mondta: „akar-meneyit fizetsz, csak vegyék már le azt a plakátot. Itt is az a feladatunk, hogy ne csak „ünnepi alkalmakkor” használjuk dicsőretre és bírálatra a villámokat.

A versenynyilvánosság javítása terén fontos feladatunk, hogy népszerűsítsük a Gazda-mozgalomban jó eredményeket elérő dolgozókat. Eddig nem állítottuk eléggé példaképül dolgozóink elé az olyan élenjáró munkásokat sem, mint Cseh István keszonos, sztahanovista vajúrt. Mellőle került ki munkahelyünk legjobbjá, Balogh Sándor, aki most már szintén sztahanovista.

A versenynyilvánosság megjavításában elsősorban a bizalmihálózatra kell támaszkodnunk. Hogy van kire támaszkodni, azt mutatja Csihar István zsilipes példája is, akinek csoportjában jó a munkafegyelem és 30 dolgozót szervezett be a szakszervezetbe.

Kurlik Imre

munkaérendmrendes sztahanovista,

a Földalatti Vasútépítő V. 6. számú munkahelyének műhelybizottsági titkára

a vonal nem kapcsol össze forgalmi gócpontokat

és valójában csak a Sztálin-út forgalmának lebonyolítására szorítkozik. A pálya szűk és alacsony keresztmetszete miatt a vonal forgalmi kapacitása a jelenlegi állapotban nem bővíthető.

Most, hogy a földalatti gyorsvasút építése folyamatban van és nagy lendülettel halad előre, illetékes tényezők komoly formában foglalkoznak azzal a tervvel, hogyan kapcsolhatnák be a régi földalatti vasút vonalát a létesülő gyorsvasút hálózatába, hogyan fejleszthetnék a régi földalatti vasutat olyan teljesítőképességre, hogy szervesen bekapcsolódhassék az új földalatti gyorsvasút forgalmába.

Ennek a problémának a megoldására érdekes elgondolások merültek fel. Mindenekelőtt a mai földalatti vasút vonalát akarják meghosszabbítani mindkét irányban. A Vörösmarty-téri végállomáson túl a vonalat tovább vezetnék a Molotov-térig, ahol átszállási lehetőséget biztosítanak a Dunaparton közlekedő 2-es gyorsvasútra, tehát Csepelre és Újpest felé, miután a 2-es vonalat előbb-utóbb északi irányban is meghosszabbítják. A városligeti végállomást is felszámolják és

vagy Zugló fe'é, vagy Rákospalotáig hosszabbítanák meg a régi földalatti vasút vonalát. Ez utóbbi megoldás esetén kb. 3 kilométerrel lenne hosszabb a