

Tízezer ember építkezése

Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter a földalatti gyorsvasút építéséről

Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter a minisztérium tanácstermében szeddán este a sajtó meghívott képviselői előtt ismerlette a földalatti gyorsvasút építésének hatalmas jelentőségét.

Elmondotta, hogy az elmúlt rendszerben Magyarországon lényegesebb vasúlépítkezés az utóbbi ötven esztendőben egyáltalán nem történt. Csak a felszabadult, a szocializmust építő ország épít új vasútvonalakat, amelyeknek egyik legjelentősebbike a most építésre kerülő földalatti gyorsvasút.

— A népi demokrácia már eddig is sokat tett a főváros közlekedésének megjavítása érdekében — mondotta. — Újjáépítettük teljesen leromlott autóbuszparkunkat, meggyorsítottuk a villamos- és HÉV-közlekedést és megjelentek Budapest utcáin a Szovjetuniótól kapott trolibuszok is.

— Még így sem tudtuk teljes mértékben biztosítani a főváros zökkenőmentes közlekedését, a reggeli órák túlszűfolt-sága következtében gyakran fordulnak elő késések, amelyek sok munkára-kiesést jelentenek. Ezt a problémát egy csapásra megszünteti a földalatti gyorsvasút létesítése.

Bebrits Lajos rámutatott, hogy a biztonsági jelzőkészülékek felszerelésével és a forgalom térszerű irányításával elérhető, hogy másfél percenként közlekedjenek egymásután a földalatti vasút vonatai. Ez azt jelenti, hogy szinte bármilyen nagy tömeget rövid idő alatt el tudnak szállítani.

— A jelenlegi földalatti villamosjárat össze sem hasonlítható a megépülő hatalmas földalatti gyorsvasúttal. A régi földalatti villamost a kapitalisták csak kirakalnak építették, hogy ezzel is leplezzék népeinyomó politikájukat. Jellemző erre a villamosvonalra, hogy nem a nagy tömegek zavartalan közlekedését szolgálja, hanem csupán az úgynevezett „belváros” központjait köti össze. Ezt a vonalat már csak azért sem lehet földalatti vasútnak nevezni, mert nem fűréssal, hanem a föld kiásásával építették, majd utána betették a tetjét. A most megépülő budapesti földalatti gyorsvasút vonalát 15—20 méternyire a föld mélyében fúrják ki.

A hatalmas építkezésre jellemző, hogy a földalatti gyorsvasút építése közvetlenül mintegy hater ezer munkást foglalkoztat majd. Ezenkívül azonban több ezer azoknak a dolgozóknak a száma, akik a földalatti építéséhez szükséges gépeket és közlekedési eszközöket állítják elő. Így együttesen körülbelül tízezer embert foglalkoztat majd a földalatti gyorsvasút felépítése. A munka megindításához szükséges gépeket a Szovjetuniótól kapjuk és ezek mintájára a továbbiakat a hazai ipar állítja majd elő.

A föld mélyéből egymillió köbméter földet emelnek ki, melynek nagy részét a Boráros-téri híd budai részénél tervezett nemzetközi vásár helyének feltöltésére használják fel, míg a másik részéből a légymányosi tavat töltik be. A nagyarányú építkezés megindulása előtt a munkálatokhoz szükséges megfelelő számú szakmunkást képeznek ki.

A további feladatokról beszélve hangsúlyozta Bebrits Lajos, hogy a közlekedés további fejlesztése érdekében a második öt éves terv során szükségessé válik a jelenleg épülő keletnyugati irányú gyorsvasút-vonal mellett egy másik, az keresztül-szőő észak-déli irányú földalatti gyorsvasút felépítése is. Ennek megépítése után harmadik feladatunk a két fővonalat gyűrűszerűen összekötő új földalatti volna létesítése amelyek célja a peremvárosok egymásközi forgalmának biztosítása.

— A földalatti gyorsvasút felépítése után természetesen továbbra is megmarad a földfeletti forgalom hálózata. Ezeket azonban a forgalomnak megfelelően át kell csoportosítani. A villamosokat, amelyek jelenlős mértékben akadályozzák a közúti forgalmat, a belső szűfolt városrészekből fokozatosan kivonjuk a külső kerületekbe, ahol a forgalmat ezáltal még tovább javítjuk. A villamosok helyét az autóbuszok, trolibuszok sűrű, gyorsított járatai váltják

fel. Moszkva forgalmának példája híven bizonyítja ennek a közlekedési rendszernek sikerét.

A közlekedésügyi minisztérium és a fővárosi tanács a közeljövőben együttesen állapítják meg a villamos- és HÉV-járatok új állomáshelyeit, amelyek közvetlenül kapcsolódnak majd a földalatti gyorsvasút megállóhelyei-

hez illetve végállomásaihoz.

Bebrits miniszter nagy érdeklődéssel halgatólt beszámolója után válaszolt a feltejt kérdésekre, majd Széchy Károly Kossuth-díjas mérnök, a Földalatti Vasút Beruházási Vállalat vezetője ismerlette a földalatti gyorsvasút építésének egyes munkaméteit.

Milyen képzőművészeti problémák merülnek fel az állomások díszítésénél

A minisztertanács széptémben 17-i határozata a földalatti gyorsvasút építéséről lázba hozta Budapest dolgozó népét. A képzőművészek soraiban a minisztertanács határozata máris megindította az izgatmas vitákat és a jobbnál jobb ötletek sorozatát.

Megkérdeztük Szabó Ivánt, a Képzőművészeti Szövetség főtitkárát, milyen gondolatai támadtak a határozat nyomán.

— Valamennyi képzőművész fantáziáját természetesen megmozgata a hír. A dolog természeténél fogva azt hiszem, hogy a földalatti állomások művészi kiképzése elsősorban a plasztikának, a mozaiknak és a kerámiának biztosít óriási területet. A földfeletti állomások viszont a festők számára nyitnak meg olyan lehetőségeket, amelyekről eddig nem is álmodhattak. Ha valaha közelkerülhetett a képzőművész a dolgozó néphez, akkor a földalatti megépítése lesz a legjobb alkalom. Arra gondolok, hogy Budapest dolgozó népe, amikor munkába indul és munkából hazatér, valóságban a művészet templomán át veszi útját. A magyar képzőművészek most megmutathatják, hogy a művészet eszközeivel hogyan tudják a munkába indulók optimizmusát ébrentartani. Egy utcan felállított emlékmű, amely tapazaton áll, gyönyörködteheti a járókelő-

két, de ilyen közelsége, mint ahogy elképzelem szerint most kerül egymáshoz a művész és a munkás, amikor a dolgozó szinte sűrölja a műalkotást — még sohasem fordult elő. Az anyagi perspektivákról csak annyit, hogy a történelemben csak a Szovjetunióban volt még erre példa, hogy a minisztertanács határozatban gondoskoajék a képzőművészeknek ilyenfokú jólétéről. A földalatti megépítésének az építész és a képzőművészek nagy összmunkájának kell lennie. Legnagyobb figyelemmel kell lennünk arra, hogy a képzőművészeti munka ne apikáció, hanem szerves egész legyen. Az építész és a képzőművész összmunkája már amúgyis esedékes volt a földalatti megépítése a legjobb alkalom lesz arra is, hogy ez az együttműködés kibontakozzék. Rengeteg speciális probléma vár itt megoldásra nemcsak technikai, de művészeti szempontból is, elsősorban arra gondolok, hogy a művész alkotásai állandó villanyfényben lesznek. Ezért úgy kell komponálnia, hogy a fényhatással számoljon.

— Az első és legfontosabb feladat mindnyájunk számára — fejezi be rövid beszélgetésünket Szabó Iván —, hogy a moszkvai metró mintáján alap-sabbban tanulmányozzuk.