

Doprava v Budapešti za éry maďarských králů byla velmi zanedbávána. Hortyovskému vládnoucímu režimu bylo zcela lhostejné, jakým způsobem se dostanou průmysloví dělníci a za jakou dobu ze svých domovů na periferii města na své pracoviště. Jemu šlo jen o zisky. Po osvobození, jmenovitě v posledních dvou až třech letech, stoupla doprava v Budapešti natolik, že v ranních a odpoledních hodinách, hlavně ve vnitřních částech města, zdělavaly návaly tramvaje, trolejbusy a autobusy jen s největšími obtížemi. V roce 1938 dopravily budapeštské elektrické dráhy na 350 milionů cestujících, v roce 1947 přes 437 milionů a v roce 1950 již na 650 milionů. Odborníci vypočítali, že v roce 1954 tento počet přesáhne 866 milionů.



Forrás:

Praha

(Hely)

mladý technik

1951 XII / 21

(Idő)

(Köt. v. fűz.)

(Oldal)

50.000 CESTUJÍCÍCH ZA HODINU

Vloni na podzim rozhodla maďarská vláda, že v Budapešti má být postavena síť podzemní rychlodráhy. Zákon o plánu určil dvě miliardy forintů na stavbu první trati, která bude dohotovena do roku 1954. Již z této částky je zřejmo, že jde o jednu z největších staveb maďarské pětiletky. Usnesení rady ministrů určuje také rozměry podzemní dráhy. Trať bude mít světlý profil 5 metrů, délka stanice bude 120 metrů. Spojení stanic s povrchem budou obstarávat pohyblivé schody, takže cestující budou pohodlně dopraveni k východu. Vozy podzemní dráhy pojmu 40 lidí. Jednotlivé vlaky podzemní rychlodráhy budou mít 2 a z 6 vozů. Maximální rychlost je 70 km/hod. Dráha bude dvoukolejná a koleje budou umístěny ve zvláštních tunelech, které se spojí ve stanicích v společnou dvůra u. Za hodinu bude možno v jednom směru rychle, pohodlně a bezpečně dopravit 50.000 cestujících. Bylo zjištěno, že použitím podzemní rychlodráhy, místo přeplněných elektrik, autobusů a trolejbusů, ušetří pracující na cestě do práce a z práce přes 9 milionů hodin ročně. Pracující budou mít tedy o 3 milionů více hodin na odpočinek, zábavu a vzdělání. A tato obrovská spousta času bude ušetřena jen na východo-západní trati podzemní dráhy mezi Lidovým stadionem a Jižním nádražím.

PRÁCE ZAPOCALA

Na různých místech v Budapešti objevili se budovatelé podzemní dráhy. V okolí příštích stanic začaly se stavět pokusné a pak větrací šachty. Současně bylo započato také se stavbou stanic u Lidového stadionu. A práce šly rychle kupředu. Dnes pracuje na stavbě několik tisíc dělníků na 17 pracovištích. 50 metrů široká a 125 metrů dlouhá podzemní část stanice u stadionu je již hotova. V místech jednotlivých stanic jsou dohotoveny šachty. Většina šachet je hloubena pomocí stlačeného vzduchu. Jen na Battyányho náměstí provádí se stavba šachet na podkladě sovětských zkušeností zmrazováním půdy. U Jižního nádraží, kde se přišlo na dobré geologické podmínky, provádí se již stavba vodorovného tunelu.

SOVĚTSKÝ SVAZ POMÁHA

Maďarský průmysl pro podzemní stavby nemá zkušenosti se stavbami podobných rozměrů. A bez pomoci Sovětského svazu, bez jeho zkušeností a strojů, těžko by se zvládly úkoly. A té bratrské pomoci dostalo se Maďarsku ve velké míře. Maďarští inženýři mohli studovat stavbu podzemní dráhy v Moskvě, nejmodernější tunelové metody a nejvyspělejší strojní zařízení. Nejlepší sovětské odborníci ve stavbě podzemních drah pomáhají maďarským budovatelům při jejich práci a nejmohutnější sovětské tunelovací stroje stále docházejí do Budapešti. Sovětský svaz dodává také první vzory k plánům pohyblivých schodů a na podkladě sovětských zkušeností zhotovují se litinové tybinky, jimiž se obkládají staniční prostory. Stavba podzemní dráhy má nejen velký význam s hlediska průmyslu pro podzemní stavby, ale přispívá velkou měrou také k rozvoji strojírenství. Provádění prací je

možné pouze s pomocí nejmodernějších strojů, a to klade nové úkoly před pracující maďarského strojírenství. Jen v nejbližší budoucnosti přibude na stavbu pět důlních výtahů, čtyři univerzální bagry, dva vlečné stroje na vrtní tunelů, různé elektromotory, stroje na dopravu zeminy, nákladní auta se sklápěcím zařízením a mnoho jiných různých strojů.

PRÁCE VĚDCŮ A UMĚLCŮ

Stavba podzemní rychlodráhy postavila také vědce, jmenovitě geology, před velké úkoly. Pod Budapeští není totiž stejnorodá půda a tunely je nutno vrtat v těch nejmohutnějších horninách, hlavně ve vrstvách jílu a písků. Na velmi mnoha místech budo-

Budapest nyomda NY., Közp. városgháza -- 1896/50

Osztályozás

385.859

Idő:

1951 XII

Személy:

Helyszám:

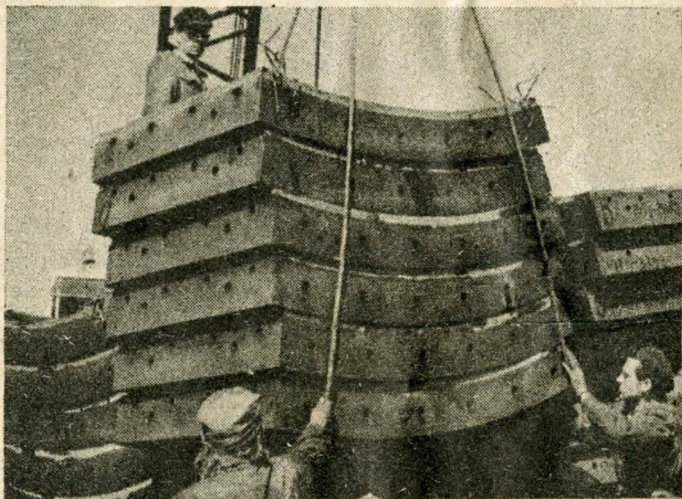


vatelé těžce zdolávají překážky v podobě spodních vod. Při zjišťování složení půdy účinně pomáhají brigády vědců, které organizuje Maďarská akademie věd.

Je nutno se také zmínit o uměleckém významu stavby podzemní dráhy. Rozhodnutí Rady ministrů stanovilo totiž, že stanice podzemní dráhy mají být vyzdobeny díly socialistického umění, čímž má být vyjádřeno, že podzemní rychlodráha je mohutným dílem maďarského lidu, budoucího socialismus. Na výzdobu první stanice, stanice Stadion, vypsalo již ministerstvo lidové osvěty uměleckou soutěž, k níž pozvalo 72 umělců. Jednotlivé stanice budou současně uměleckým dílem s krásnými sochami, obrazy a mosaikami.

ROSTOU NOVI LIDE

Nejmohutnější stavba v hlavním městě, kterou lidově demokratický stát buduje, aby pracující lid měl více pohodlí, více volna a odpočinku, dává vyrůst novým lidem a stává se, jako tomu bylo při stavbě moskevského metra, školou pracujících. Kesonářský mistr Imre Kurisk, stachanovec, dostal nedávno Řád práce a desítky zlepšovatelů jsou vzorem svým druhům. Nový poměr k práci ukazuje nejlépe tato příhoda, která není ojedinělá. Na jednom pracovišti chystali se před svátky přespolní domů, když se dověděli, že připlula loď s dlouho očekávaným materiálem. Desítky pracujících neodjely, ale v třídní mírové směně vyložily náklad. Tak nejlépe pracující dokázali, že stavba metra je opravdu jejich dílem, mohutným dílem lidu budoucího socialismus.



Obrázek nahoře ukazuje model konečné stanice budapeštské podzemní rychlodráhy. Prostřední obrázek je vzat z úseku na Rákocsiho náměstí při skládání litinových tybinků pro staniční prostory. Na snímku vlevo dole vidíme počáteční práce v tunelu. Vpravo dole je zachycena práce dělníků v úseku před parlamentem.

