

Földalatti Vasútépítő Vállalat:
Jó nyilvánossággal biztosítjuk
a verseny fokozott lendületét

Ötéves tervünk harminedik esztendejében el akarjuk érni, hogy minden dolgunk nap nap után világosan lássa: hol áll a versenyben, körül 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 meggyökeresztésére, rendszeres alkalmazására. Most, a sztálini műszak hónapjában például nagy eredményeket értünk el azzal, hogy naponta kiradjuk a versenytáblára: 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 üvegszekerényben 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 előírázatokat 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-mennyit fizet, 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 vajtár. 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

munkaérdemrendes sztahanovista,

a Földalatti Vasútépítő V. 6. számú munkahelyének
műhelybizottsági titkára

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:

Cím:

Forrás:

Kurlik Imre

Földalatti Vasútépítő Vállalat
"Jó nyilvánossággal biztosítjuk a verseny fokozott lendületét."

Budapest 1951. XII. 29.

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tároló:

385.859

H

Idő:

Személy:

Helyszám:

a vonal nem kapcsol össze
forgalmi gócpontokat

és valójában csak a Sztálin-út
forgalmának lebonyolítására
szorítkozik. A pálya szűk és ala-
acsony keresztmetszete miatt a
vonali forgalmi kapacitása a je-
lenlegi állapotban nem bőví-
thető.

Most, hogy a földalatti gyors-
vasút építése folyamatban
van és nagy lendülettel halad
előre, illetékes tényezők komoly
formában foglalkoznak azzal a
tervvel, hogyan kapcsolhatnák
be a régi földalatti vasút vona-
lát a létesülő gyorsvasút háló-
zatába, hogyan fejleszthetnék a
régii földalatti vasutat olyan
teljesítőképességre, hogy szer-
vesen bekapcsolódhassék az új
földalatti gyorsvasút forgal-
mába.

Ennek a problémának a meg-
oldására érdekes elgondolások
merültek fel. Mindenekelőtt a
mai földalatti vasút vonalát
akarják meghosszabbítani mind-
két irányban. A Vörösmarty-téri
végállomáson túl a vonalat to-
vább vezetnék a Molotov-térig,
ahol átszállási lehetőséget biz-
tosítanak a Dunaparton közle-
kedő 2-es gyorsvasútra, tehát
Csepelre és Újpest felé, miután
a 2-es vonalát előbb-utóbb
északi irányban is meghosszab-
bítják. A városligeti végállomást
is felszámolják és

vagy Zugló fele, vagy Rákos-
pataótig hosszabbítanak meg a
régii földalatti vasút vonalát
Ez utóbbi megoldás esetén kb.
3 kilométerrel lenne hosszabb a

Mindkét irányban meghosszabbítják az „öreg” földalatti vasutat

Ötéves tervünk egyik leghatal-
masabb alkotása: a budapesti
földalatti gyorsvasút, gyors tem-
póban épül. Kijelölt útvonalán,
a Kerepesi-út menti Népstadion-
tól a budai Vérmezőig, számos
munkahely jelzi az épülő föld-
alatti gyorsvasút születését. De
ugyanekkor napirendre került az
»öreg« földalatti vasút megfiata-
lításának kérdése is. A Deák-
téren megkezdett földmunkálatok
már sejtetni engedik, hogy va-
lami történik a régi földalatti
vasút vonalával is.

Meglévő földalatti vasútunk
az első földszin alatti közleke-
dési eszköz volt a kontinensen.
1896-ban készült, azonban csak
névleg »földalatti«, a valóságban
úgynevezett kéregvasút, csupán
vaslemezek és betonréteg vá-
lasztja 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 »földalatti«.

A budapesti földalatti vasút
egyik alapvető hibája kezdettől
fogva, hogy végállomásai »va-
kon« kezdődnek;

földalatti pályája. A végállomá-
sok távolabbra helyezésével új
területek kapcsolódnának be a
földalatti vasút forgalmába, lé-
nyegesen nagyobb utastömeg
venné igénybe a vasutat, gon-
doskodni kellene tehát a meg-
szaporodó utaslétszám zavarta-
lan elszállításáról. Szükség van
tehát a pálya átépítésére, hogy
nagyobb befogadóképességű ko-
csik roboghassanak benne. E
végből

a földalatti vasút pályaszintjét
le kell mélyíteni.

A Deák-téren nemrégiben meg-
kezdett 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 eny-
hébb vonalvezetéstű, új pálya
építésével küszöbölik ki. Körül-
belül 120 méter hosszú új pá-
lyát építenek a Bajcsy-Zsilinszky-
úttól a Deák Ferenc-utcaig. Az

új vonalvezetésnek megfelelően
a Deák-téri állomást is arrébb
helyezik. A Deák-téri új állomás
egyébként már a létesülő föld-
alatti gyorsvasúttal közös pálya-
udvar lesz, innen vezetik majd
le a mozgólépcsőket a sokkal
mélyebben közlekedő gyorsvasút-
hoz.

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. Termé-
szetesen arra az időre — kö-
rülbelül egy—másfél évre —
amit a földalatti vasút pályájá-
nak kimélyítése igényel, a régi
földalatti vonalán be kell szün-
tetni a forgalmat. A közlekedést
sűrített autbuszjáratokkal biz-
tosítják erre az időre.

G. J.

Magyar Nemzet
Budapest, 1951. XII. 29.
625.5 (639.) 800.