HECA · CIVITATIS · BUDAPE

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: .....

Cím: Az uj földalatti vasut

.....

.....

Kis Ujság

1950. okt. 8.

(Idő) | (Köt. v. fűz.) | (Oldal)

Osztályozás

385.859

Idő: " 1950. "

Személy: .....

Helyszám: .....

Budapest nyomda NV., Közp. városháza — 1896/50

KisUjság

14 1950 OKT. -8

Az új földalatti vasút

építése, az építés előkészületei óriási visszhangot keltettek mindenfelé. A dolgozók önmaguknak építik ezt az országot és önmagunk hasonlatosságára alakítják az ország fővárosát. Az új földalatti vasút a dolgozók érdekeit, életigényeit, munkáját, szabad idejét és üdülését szolgálja. A hatalmas tervezet és a rögtön nyomába lépő megvalósítás, amely újra óriási munkaalkalmakat teremt a magyar mérnököknek, tervezőknek és munkásoknak, újabb nagyszerű bizonyítéka népi demokráciánk alkotókedvének, alkotó erejének és annak a milliók érdekeit követő politikának, amely valóban az ember üdvét keresi a földön.

Budapest közlekedése a dolgozók mindennapi életének elemi ügye. A budapesti dolgozóknak, hogy munkahelyükre juthassanak és hogy élvezhessék a fővárost körülölelő gyógyerű természet szépségeit és áldásait, rengeteget kellett küszködniök a főváros elavult közlekedésével. Ez a közlekedési rendszer még a mult század végének, a milleneum korának állapotait tükrözte és elsősorban a belső kerületek javára szolgált. De Budapest a munka üteme nyomán megnagyobbodott, új negyedek, új lakótelepek nőttek elő a földből és nőnek elő még most is egyre nagyobb ütemmel szüntelenül, különösen azokban a peremvárosokban, amelyeket az élet és a munka szükségletei szerint végre valahára, évtizedes reakciós huzavona után a népi demokrácia egyesített a természet igényei szerint a fővárossal.

Ezeknek az új kerületeknek, negyedeknek lakói mérhetetlen nehézségekkel küzdöttek, hogy munkahelyükre juthassanak. A budapesti közlekedés nehézkessége rengeteg bajnak, késedelemnek, sőt szerencsétlenségnek volt a forrása. Az a gigászi terv, amely felépíti az új földalatti vasútat, véget vet Nagy-Budapest összes közlekedési zürzavarainak. A dolgozók rengeteg időt takarítanak meg, ha majd felhasználhatják a főváros legfontosabb forgalmi gócait mélyen a föld alatt átszelő földalatti gyorsvasútat, ha majd ezt az időben és térben lerövidített közlekedési módot használhatják, amely az összes munkahelyekhez és a környékhez, a kirándulóhelyekhez és a peremvárosokhoz megfelelő csatlakozással rendelkezik. De szépséget és hitet is sugároz, a praktikusság mellett, a dolgozók életébe ez a földalatti vasút, amely majd az épülés során felhasználja a moszkvai földalatti nagyszerű tapasztalatait és tanulságlait. Technikailag és művészileg példaadó lesz majd ez az alkotás, amelynek óriási arányai visszatükrözik az új Budapest, az új Magyarország országépítésének szellemét, azt a szellemet és gondolatot, amely mindenben a hazát és országot jelentő dolgozó milliókat szolgálja hittel, bizalommal, szeretettel.

Lap: KisUjság

Megjelent: OKT. 11

16

A Sztálin-téren lesz a földalatti gyorsvasút legfontosabb állomása

A megépülő budapesti földalatti gyorsvasút forradalmasítja a főváros közlekedését. A

Népstadion

mellett épülő földalatti végállomás *közvetlen átszállást biztosít majd a HÉV cinkotai—gödöllői vonalára.* A Népstadion-állomásról szállítja el majd a gyorsvasút *a sportesemények és politikai megmozdulások alkalmával a Stadionban összegyülő tömeget.*

A Baross-téri állomás

Budapest egyik legforgalmasabb pontján létesül. A számítások szerint ugyanis naponta mintegy 170 ezer utas halad át ezen a téren.

A Baross-térről kezdve a gyorsvasút vonala nagyjából a Rákóczi-út vonalát követi és legközelebbi állomása

a Blaha Lujza-tér.

Ezen az állomáson szállnak majd át a Nagykörút északi és déli irányából érkező utasok és ugyancsak itt szállnak át a Kőbánya felől jövők Buda felé.

A Blaha Lujza-térről ismét a Rákóczi-út alatt halad a földalatti vasút vonala, majd nagy ívben

a Szálin-tér

felé fordul. Ez az állomás lesz a vonal legfontosabb állomása. Itt szállnak át a földalattira a Bajcsy-Zsilinszky-útról a város központja, illetve Buda felé utazók. Az állomás jelentősége akkor domborodik majd ki egészen, amikor az észak-déli földalatti vonal is megépül a második ötéves tervben. Az észak-déli vonal érinteni fogja a Marx-teret, ahol az Újpest felől, valamint a Nyugati-pályaudvarról érkező utasokat veszi fel. Az észak-déli vonalnak a Szálin-téren lesz *közös állomása* a keletnyugatival, majd onnan délfelé haladva, a déli kerületek, Kispest és Pesterzsébet forgalmát biztosítja és előreláthatóan csatlakozik Csepel most épülő gyorsvasút-vonalához.

A Sztálin-téri állomást elhagyva, a vonal északnyugati irányban

a Kossuth Lajos-térnél

éri el a Dunát. Ennél az állomásnál szállnak át a földalattira a félgyorsvasút jellegű, a Boráros-térig meghosszabbított dunaparti 2-es villamos utasai. A földalatti vasút útvonala a Duna alatt áthaladva eléri

a Batthyány-téri állomást.

Itt szállnak át a földalattira az óbudai lakosok és a szentendrei HÉV utas-tömegei. Innen a vonal nyugat felé halad.

a Széll Kálmán-térig.

Ez az állomás gyüjtőpontja lesz a budai hegyvidék és Krisztinaváros forgalmának.

A Széll Kálmán-térről dél felé halad majd a földalatti útvonala

a Déli-pályaudvari

végállomásig. Ennek a vonalrésznek a hétköznapi forgalma csekélyebb lesz, de annál többet jelent majd a hétvégén a Déli-vasútról a Balatonhoz utazó tömegek elszállításánál. A vonal középső szakaszán *napi 350—400 ezer utasra számítanak.*