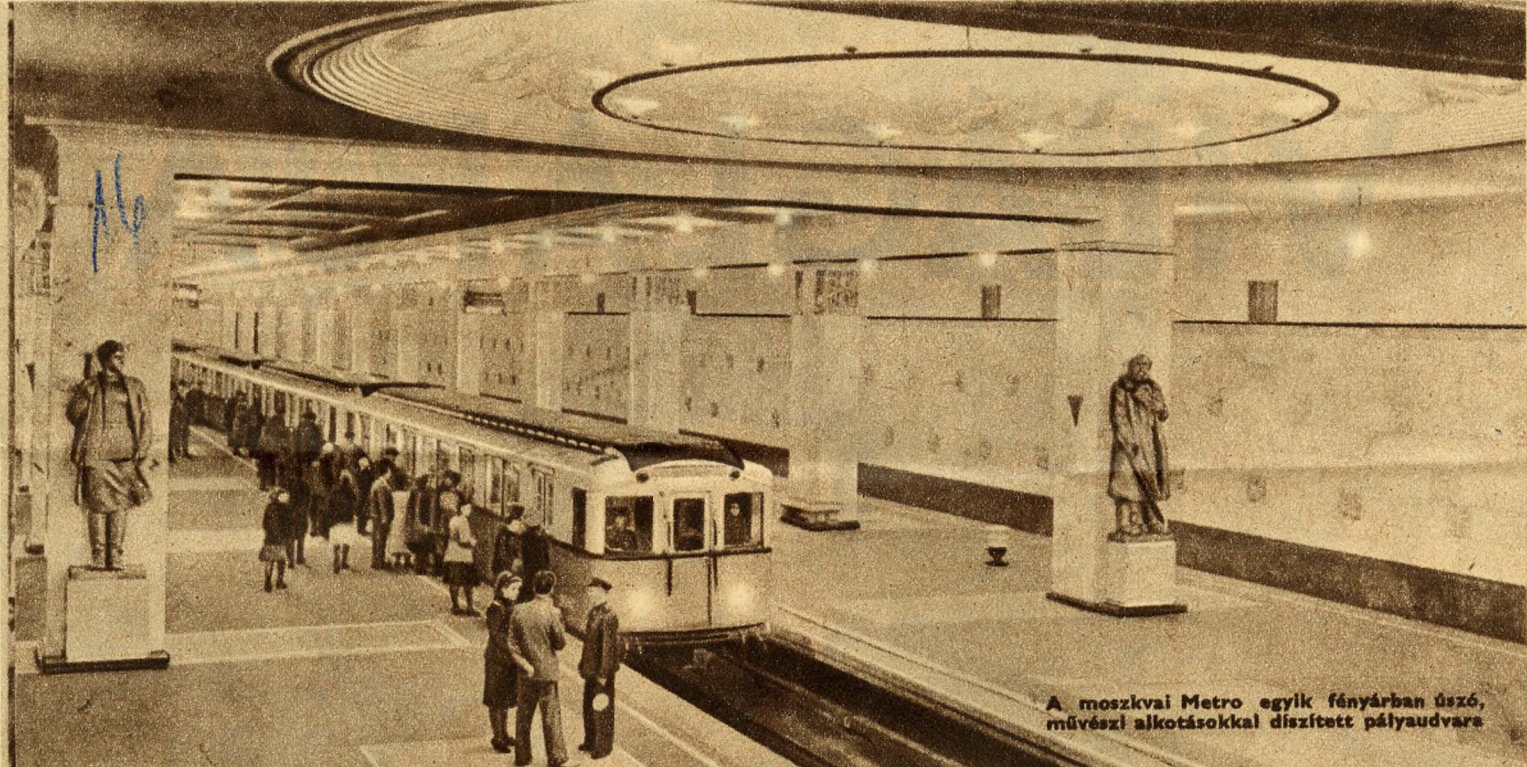


**Dolgozók Világapja**  
 Lap: \_\_\_\_\_  
 Megjelent: **1950. SZEP. 30.**



A moszkvai Metro egyik fényárban úszó, művészeti alkotásokkal díszített pályaudvara

## Milyen lesz a földalatti?

**A** mozgólépcső nesztelenül siklik lefelé, a föld alá. Odalent lámpák ezer fényt tükrözik a díszes oszlopok, a falakról művészi freskók néznek ránk vissza. Távoli zúgást hallunk, piros, zöld jelzőlámpák gyúlnak és az alagút sötét torkából, mint villám cikkázik s máris előttünk terem a csillogó vonat. Zizegve táruznak az automatikus ajtók, a kalauz harsányan kiáltja: „Keleti pályaudvar! Igyekezünk kérem!” Elővesszük a reggeli újságot, de még egyet sem lapoztunk, máris ott vagyunk, útunk céljánál, „Sztálin-tér!”

Nem, ez nem tündérmese, ez maga a valóság, szinte látjuk magunk előtt a varázslatos képet, amint Nagybudapest épülő büszkeségéről — a földalatti gyorsvasút építéséről szóló minisztertanácsi határozatot olvassuk. De bármely híret, jelentését is olvaszuk ötéves tervünknek, a hála és a lelkesedés lángja forrósítja szívünket. Életünk minden napján át tudjuk és érezzük, hogy népi demokráciánk egyre gazdagabb tarsolyából, szerte az országban valamennyien, állandóan részesülünk. Szabadok vagyunk s munkánk minden gyümölcse a miénk!  
 S míg a föld más pontjain, az imperialista országok tőkései a háborúra készülnek és tüzcsövát dobznak békés

városokra és falvakra, s míg a Nyugat tudósai az atom titkait lesik, hogy felgyujthassák a világot, míg munkanélküliek éhező sora áll a közvetítő irodák előtt és zokogó szülők némán merednek egymásra: miért kellett elpusztulnia fiuknak Koreában, a bankházak öblös foteleiben elégedetten dözsölnek kezüket a pénz munkátlan herél: „Mégint nyertünk pár milliócska dollárt... A háború jó üzlet, dolgozunk csak a háborún!”

A Szovjetunióban ugyanekkor a békét építik. Az atom erejével megfordítják a folyók folyását, új, hatalmas villanyerőművekkel virágzó földekké változtatják a pusztát, száraz szyep-péket, a haladó tudomány élmunkásai legyőzik a természet vad erőt.

És mi is a békét építjük. A hatalom nálunk is a dolgozó népé. A dolgozó nép saját maga építi jövőjét, irányítja sorsát. A tanácsokon keresztül a dolgozók minden rétege kiveszi részét az országvezetés, országépítés hatalmas munkájából. A munka, szabadság és béke államában nem az történik, amit egy kizsákmányoló kisebbség haszna diktál, hanem az ami a dolgozó nép — mindenki érdeke. Mi a magunk pénzét az építésre, a kultúrára, a béke megvédésére fordítjuk. Gyárakat építünk, hogy jobb legyen a ruhánk, meg-

műveljük a terméketlen földet, hogy még több legyen a kenyérünk, iskolákat emelünk, hogy növeljük tudásunkat és gyorsvasutat vezetünk a föld alá, hogy pillanatok alatt ott legyünk, ahol akarunk. Az új földalatti építkezések egy új, boldogabb közlekedési jövőndő képeit festik eléink. Nem kell többet a lépcsőn lógni, nem kell percekig várni a villamosra és hosszú kerülő utakat tenni, míg lakásunktól a munkahelyünkig utazunk.

Az építkezések a moszkvai Metrónál alkalmazott legújabb technikai tapasztalatok alapján indulnak meg. A földalatti építése úgy történik, hogy függőleges, kútszerű aknákat emelnek, az aknák fölé kis bódékat emelnek, amelyek alig foglalnak el több helyet, mint egy földalatti lejárója és ezen belül emelik ki a földet, szivattyúzzák a vizet és haladnak vízszintes irányban a legközelebbi akna felé. A tárnában felvonó működik, ez hozza majd fel a kitermelt földet, ezen szállítják le a szükséges gépeket, építőanyagokat és ezen közlekednek az építők. A földet éjjel fuvarozzák el, hogy a város forgalmát a föld alatt folyó hatalmas építkezés még csak annyira se zavarja, mint a villamos sínek közeprehelyezése. 1954-ben megindul a közlekedés a következő állomások között: Népstadion, Keleti pályaudvar, Blaha Lujza-tér, Sztálin-tér. 1955-re elkészül az egész fővonal, tehát a Sztálin-térről tovább utazhatunk a Kossuth Lajos-térig, azután a Duna alatti alagúton a Batthyány-téren keresztül a Széll Kálmán-térig és végül a Déli pályaudvarig.

A földalatti építkezések tervezésében, az állomások felállításának munkájában résztvesz a tanácsokon keresztül maga a dolgozó nép is. A Közle-

kedésügyi Minisztérium a főváros tanácsával együtt dolgozza ki a villamos, autobusz és helyiérdekű vasutak csatlakozását a földalatti gyorsvasúttal oly módon, hogy a dolgozók minden állomáson közvetlen csatlakozási és átszállási lehetőséghez jussanak. Egy-egy állomás hossza 120 méter lesz. Az állomásokat a föld felszínével mozgólépcső köti össze. A gyorsvasúti szerelvények 2-4, illetve 6 kocsiból állnak. Egy-egy kocsi 19 méter hosszú lesz és 240 utas befogadására alkalmasak. A vonatok óránként 70 kilométer sebességgel képesek közlekedni és a megállásokat, az utasok be- és kiszállását is beleszámítva óránként 36 kilométert érnek el. A Népstadion és a Déli pályaudvar végállomások közötti távolságot tehát egy vonat 16 perc alatt futja majd be. A vonatokra legfeljebb két percig kell majd várni. Az építések során 1.000.000 köbméter földmunkát végeznek el és az építkezés összköltsége 2000 millió forint.

A geológusok és a mélyépítés vezetői már elvégezték a talajfúrásokat, a talajvizsgálatokat: tudják, hol van víz, hol van kavicsos réteg, kő, homok, vagy agyag. A Duna alatti alagút építésénél arra is vigyáznak, hogy ne rongálják meg a budai melegvíz forrásokat. A gépesített munkálatok terszerűen és a legnagyobb elővigyázatossággal, körültekintéssel történnek, mert a szocialista építés országában a legfőbb érték az ember.

A földalatti gyorsvasút nemcsak a főváros, hanem az egész ország ügye. Egész népünk hazafias büszkeséggel fogadta a hatalmas alkotás tervét. A nagyszerű munkában résztvesznek a csepeli és diósgyőri kohászok, a cementgyári munkások, a vasúti dolgozók, tudósok és mérnökök. A terv realizását a dolgozók alkotóereje és a Szovjetunió segítségével adja meg. A moszkvai Metro elküldi hozzánk legjobb szakértőit, a mi mérnökeink pedig már jártak Moszkvában és újra elmennek majd. Ez az építkezés újabb bizonyítéka annak, hogy mi minden erőnket a Szovjetunió segítségével a békés alkotómunkára összpontosítjuk.

