



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:

Cím: *A Népstadiontól
a Déli-pályaudvarig — 14 perc alatt*

Forrás: *ÉH Op.*

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztálvozás

Tárgy

385,859

Hely:

Idő:

" 1953 "

Személy:

Helyszám:

A SZOVJET GÉPCSODA

A Földalatti Vasút építése igen komoly, nehéz munka. A legnehezebb azonban a tübbingek beszerelése. Így volt ez nemrégén a 3/a munkahelyen is. Nyolc-tíz ember drótkötélen húzta fel a több mint két mázsa súlyú tübbinget.

A Szovjetunió azonban, mint mindig, most is a segítségünkre sietett. Április első napjaiban öt tübbing-szerelőgép érkezett hazánkba. Ebből az első két gépet a 3/a munkahely dolgozói kapták. Nagy volt az öröm, amikor megérkezett a két géporiás. A különböző munkahelyekről egymásután jöttek

az építők megnézni a gépek csodálatos munkáját.

Petrásovits Géza elvtárs, a 3/a főépítészvezetője. Leningrádban — ahol saját szemével láthatta a hatalmas Metrot — megtanulta a földalatti építéséhez szükséges gépek kezelését is.

Ithon pedig kiválóasztotta a két legkiválóbb pajzsgépészt, Hegedüs Pál és Kaposvári elvtársakat és magtanította őket is a gépekkel való bánásmódra.

— Sose felejtsem el azt az örömet, amikor két-három gombnyomásra elindult a gép, jelemelkedett a hatalmas kar és kezdte rakni a

tübbingeket. A dolgozóknak csak a csavarokat kellett beilleszteni és megerősíteni — mondja Petrásovits elvtárs. — A tübbingszerelőgéppel nyolc-tíz ember helyett ma már négy-öt ember könnyedén végzi el a szerelést, ami azelőtt nehéz fizikai munkát jelentett. A kezelők még nem ismerték meg teljesen a gép működését, s így lassabban haladnak még előre. Jelenleg ugyanannyi idő alatt raknak be egy sor tübbinget, mint régebben kéziacsörölővel, de az építők biztosak benne, hogy néhány hét múlva ezt az időt már a felére tudják csökkenteni.

A földalatti gyorsvasút nagymértékben megváltoztatja majd Budapest felszíni közlekedését. Természetes is, hiszen a felszíni közlekedés jellegét a földalatti vasút szabja majd meg, amelynek már a tervezésénél a legfontosabb közlekedési szempontokat vették figyelembe.

Az elsőnek megépülő keletnyugati fővonalon áttervezésű a Rákóczi-út és Lenin-körút forgalmát és rendkívül gyors, nagyserű összeköttetést létesít Pest és Buda között. A Stadion-állomástól a Déli-pályaudvarig megépülő első fővonalon hetven kilométeres sebességgel robogó vonatok 14 perc alatt teszik meg az utat, amely jelenleg két-háromszori átszállással körülbelül háromnegyedóra hosszúig tart.

Átszállás a vonatról és a KEV-ről

Az első földalatti fővonal két nagyjelentőségű állomására: a Baross-téri és vérmezői állomásokra közvetlenül lehet majd lejutni a Keleti- és Déli-pályá-

udvarról. Így a vidékről érkező utasok azonnal átszállhatnak a kétpercenként, néha még rövidebb időközökben induló kétkecsis, négykecsis és hatkecsis földalatti szerelvényekre. A Stadion-állomáson a Gödöllő felől érkező és Gödöllő felé haladó HEV-nek, továbbá a földalatti vasútnak közös állomása lesz. Itt ugyanis a HEV szerelvényei a föld alá futnak.

Már az első fővonal megépítésével egyidőben is jelentős fejlődésen megy át felszíni közlekedésünk. Megépülnek a Baross-utcai és Népszínház-utcai trolivonalak, 130 új trolibusz, 100 villamos pótkocsival, 5 motorkecsival gazdagodunk és felépül a trolisgarázs. A főváros közlekedésének középpontjában a földalatti vasútvonal áll majd és ehhez igazodik a többi közlekedés: a villamos-, trolibusz- és autóbuszforgalom is.

A jövő Budapestje

A további földalatti vasúti vonalak megépülésével a főváros belső területein a meglévő felszíni villamosvasúti vonalak helyére nagyrésztben — a legfontosabb főútvonalon járatok kivételével — trolibusz és autóbuszvonalak kerülnek, amelyek a közúti közlekedéshez jobban illeszkednek. A felszíni villamosok egyre inkább a külső területek felé szorulnak és ezek bekapcsolását szolgálják majd; a felszíni hálózat átrendezésével a Budapest külső kerületeiből érkező dolgozókat egy-egy földalatti vasúti állomáshoz szállítják, hogy az utasok a földalatti vasút által nyújtott kényelem és gyorsaság segítségével juthassanak el a város belsejébe.

Hatalmas fejlődés elé tekint tehát Budapest közlekedése a földalatti vasút megépítésével. Olyan fejlődés elé, amelyet egyedül csak szocializmust építő népi állam — s majd a szocializmus — biztosíthat dolgozói számára.