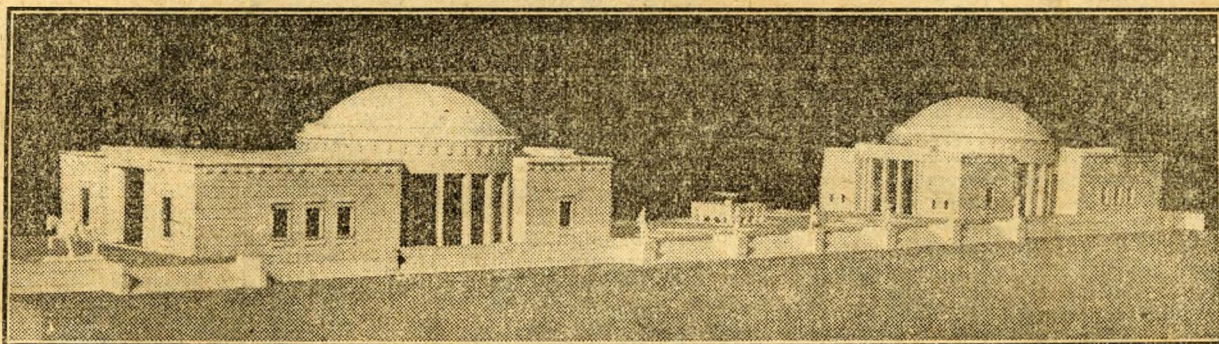


## Egy éve épül a földalatti gyorsvasút



Ilyen lesz a földalatti gyorsvasút Népstadion-végállomása

Egy évvel ezelőtt, 1950. szeptember 17-én határozatot hozott a minisztertanács: Budapesten földalatti gyorsvasúti hálózatot kell építeni. Nagybudapest megalkotása, a budapesti ipar gyorsütemű fejlődése, a dolgozók számának rohamos növekedése szükségessé tette, hogy nagymértékben fejlesszük a főváros közlekedését. Javítottuk ugyan a közlekedést új villamoskocsikkal, autóbusszokkal, trolibuszokkal — mindez azonban egymagában nem elég.

### Évi kilencmillió óra megtakarítás

A földalatti megépítéséről szóló határozat minden sorát lelkesedéssel olvasták nemcsak Budapest, hanem az egész ország dolgozói. Hatalmas alkotás lesz ez, öt éves tervünk egyik büszkesége! Az öt éves tervben nem kevesebb, mint 2 milliárd forintot fordítunk a földalatti gyorsvasút első fővonalának építésére és az ezzel kapcsolatos járművekre, gépészeti berendezésekre.

Az építés során egymillió köbméter földmunkát kell elvégezni. Rengeteg anyagra van szükség: 95.000 tonna öntöttvasra, 30.000 tonna beton-gömbvasra, 150.000 tonna cementre és 600.000 köbméter kavicsra.

Nyilvánvaló volt, hogy a földalatti állomásait és végállomásait Budapest legforgalmasabb pontjain kell elhelyezni. Felmerült a kérdés: melyik vonalat kell először megépíteni, melyikre van a legnagyobb szükség? Számításokat végeztek. A Széll Kálmán-tér és a Baross-tér között naponta 260.000 utas vesz igénybe közúti járművet, a Marx-tér és a Nagyváradi-tér között pedig 209.000. Hozzávetőleges számítás szerint a Széll Kálmán-tér és Baross-tér útvonalon közlekedő 260.000 utas számára a földalatti vasút naponként összesen több mint 24.500 óra időmegtakarítást jelent, a másik vonalon 14.720 órát. A dolgozók érdekét tartotta tehát szem előtt a minisztertanács határozata: elsőnek a kelet-nyugati (Széll Kálmán-tér és Baross-tér közötti) vonalat építjük meg.

Évente kilencmillió órával kevesebbet töltenek vilámon ennek az útvonalnak utasai, évente kilencmillió órával több jut pihenésre, szórakozásra, művelődésre.

Es mennyivel kényelmesebb és gyorsabb lesz a közlekedés a földalatti vasúton! Az új vonalon óránként 50.000 utast szállíthatnak. Vessük össze ezt azzal, hogy ma a Nagykörúton körülbelül 11.000-en utaznak óránként, a Rákóczi-úton 7800-an, a Szabadság-úton 10.770-en, sokszor a lépcsőkön állva, tolongva, zsúfoltan.

A budapesti dolgozók nagy lelkesedéssel hálásan fogadták a minisztertanács határozatát. Vágási Józsefné ruggyantaárugyári munkásnő örömmel írta a Szabad Népek: „Naponta egy órát, sokszor másfél órát is kell utaznom, amíg a Vörösvári-útról beérek a munkahelyemre. Jóleső érzés, hogy ezentúl gyorsabban és kényelmesebben utazhatunk majd!” Horváth László, Danuvia-gyári ifjúmunkás ezt írja: „Büszkék vagyunk, mert soha ilyen nagyméretű munkák még nem folytak hazánkban, mint a mi időnkben. Nép-köztársaságunk a gyorsvasút építésével is azt bizonyítja, hogy mi, magyar munkások, békés alkotómunkával akarjuk szebbé, boldogabbá, jobbá tenni életünket. Azoknak az elvtársaknak, akik a gyorsvasút építésén dolgoznak, üzenem: azzal a tudattal végezzék munkájukat, hogy az egész ország szeme rájuk tekint!”

### Hol tart ma az első fővonal építése?

Három vállalatra — beruházó, tervező és kivitelező vállalatra — hárult a nagy feladat, hogy megvalósítsa a minisztertanács határozatát: a kelet-nyugati fővonalnak a Népstadion-állomás és a Deák-tér közötti szakaszát 1954-ig át kell adni a forgalomnak, 1955-ig pedig el kell készülnie a Déli vasútig terjedő szakasznak is.

Megindult a munka. Budapest különböző részein megjelentek a földalatti vasút építői. Először a Szent István téren épült egy kísérleti akna, majd közvetlen utána a Rákóczi-úton egy szellőzőakna. Megkezdődött a Stadion-állomás építése; a kivitelező vállalat

rohamos fejlődésnek indult. Gyors egymásutánban láttak hozzá a szellőzőaknák süllyesztéséhez. Ma már három ezer munkás dolgozik 17 munkahelyen.

Hol tart ma a földalatti gyorsvasút első fővonalának építése? A Stadion-állomás 30 méter szélességű és 125 méter hosszú földalatti része már elkészült, még folyik a lépcsőterek építése, a hátralévő földmunkákat és a betonozást végzik. Az üggetőnél a szellőzőakna a felkötőszilip és az alagúthoz vezető összekötő folyósó készült el. A Baross-téren, a Rákóczi-úton, a Márkus-parkban a Sztálin-téren, a Szent István-téren a Kossuth-téren is elkezdtek az aknák Erdekész építkezés folyik a Batthyány-téren, ahol az akna-süllyesztést nem légnomámos módszerrel, hanem a szovjet tapasztalatok alapján talajgyasztással végzik. A fagyasztó gépház már készen van, s jelenleg az összekötő csöveze-

ték szerelése folyik. A Déli-vasútnál jó talajviszonyokat találtak: itt szivattyúzás segítségével történt az akna elkészítése és már az úgynevezett „vízszintes kitorés” folyik, amely összeköti a szellőzőaknát az építendő állomással.

A földalatti vasútépitkezés „szíve” az 1. számú központi telepen van. Itt asztalosműhely, gépműhely, több raktárház, irodaépület, garázs, betonközgvár létesült. Megépült a vállalat dolgozóinak központi kultúrháza, strand, teniszpályával és röplabdapályával.

### A moszkvai Metro tapasztalatai alapján dolgozunk

Az elmúlt egy esztendő alatt hatalmas segítséget kaptunk a földalatti építéséhez a Szovjetuniótól. Két magyar mérnök hat hónapon át tanulmányozhatta a moszkvai földalatti vasút építését, a legkorszerűbb alagútépítő módszereket, a legfejlettebb gépi felszerelést.

A Szovjetunió rendelkezésünkre bocsátotta a moszkvai Metro építésében tizennyolc év alatt szerzett gazdag tapasztalatokat, a legjobb terveket.

Moszkvából hatalmas ládákban érkeztek a tervek a magyar tervezővállalat részére. De nem ez volt a Szovjetunió egyetlen segítsége. Szinte alig lehet felsorolni, mi mindent kapunk az épülő kommunizmus országától, hogy a mi földalatti vasutunk megépüljön — még hozzá a legjobban és legszebben. A földalatti vasútépités legjobb szakemberei segítik munkánkat, építőanyagok és a legkülönbözőbb szovjet alagútépítőgépek érkeznek Budapestre. A mozgólépcsők terveit az első mintadarabokat is elküldi nekünk a Szovjetunió, szovjet tapasztalatok alapján készülnek az alagutaknak és az állomások csöveinek „befeletésére” szolgáló öntöttvas-tübingek, egy részüket közvetlenül a Szovjetuniótól kapjuk.

### Újfajta gépek

A földalatti vasút építésének első-sorban a mélyépítőipar szempontjából van nagy jelentősége, de nagymértékben hozzájárul gépiparunk fejlődéséhez is. A munkák végrehajtása csak a legkorszerűbb gépesítéssel lehetséges, s ez új feladatok elé állítja gépiparunk dolgozóit. Rengeteg újfajta gép segíti a földalatti-építés munkáját. Csak

a legközelebbi jövőben öt bányafelvonót, négy univerzális földkötő-rőt, két robbanómotoros vontatógépet, alagutfúrógépeket, villanymotorokat, keverőgépeket, földszállítógepeket, billenős tehergépkocsikat és sok más különféle gépet kap az építkezés.

Szükséges, hogy az új gépek beszerzésével egyidejűleg meggyorsítsuk a műszaki káderek nevelését.

### Már tervezzük a Stadion-állomás díszítését

Külön meg kell emlékeznünk a földalatti vasútépités művészeti jelentőségéről is. A minisztertanács határozata ugyanis elrendelte, hogy „a földalatti gyorsvasút állomásait a szocialista művészet alkotásaival kell díszíteni és ezzel kifejezésre kell juttatni, hogy a földalatti gyorsvasút szocializmust építő népünk hatalmas műve”. Az első állomásnak, a Stadion-állomásnak díszítésére a népművelési minisztérium 72 művész meghívásával már ki is írta a művészeti tervpályázatot. Az egyes állomások egyben művészeti alkotások is lesznek, gyönyörű szobrokkal, képekkel, mozaikkal.

### Az építkezés legjobb dolgozói

Az építkezés első idejében a munkát igen rosszul szervezték. Ide-oda helyezték az embereket rosszul osztották be a meglévő munkaerőt. Előfordult például, hogy egy munkahelyre 26 éjjeliőrt osztottak be, másutt pedig munkaerőhiány volt. A munkafegyverben súlyos hiányosságok mutatkoztak; sokan otthagyták a munkahelyüket, mások pedig nem dolgozták végig munkaidejüket.

Senki sem törődött a versennyel. Néha egy-egy kiemelkedő ünnepe, kapcsolatban fellángolt ugyan a verseny, de az ünnep után el is aludt. A pártszervezetek megalakulása, a ve-

építkezés dolgozói közül több mint ötvenen nem utaztak haza az ünnepre, hanem kétnapos békeműszakot tartottak, s kirakták a tübingeket. Lakatosok, motorszerek vezeték a rakodást.

Még ma is komoly lazaságokat találunk a munkafegyverben, sok az igazolatlan mulasztás, a munkaidő alatti ácsorgás, tétlenkedés. Felelősök ezért az építés műszaki vezetői is, akik még ma sem szervezik elég jól a munkát. De termelési értekezleteken már a dolgozók egész sora szólal fel és figyelmezteti ma még fegyvermeztelen munkatársait, hogy mit vár tőlük az állam, a dolgozó nép, milyen nagyjelentőségű a földalatti gyorsvasút megépítése.

★

Egy év telt el az első kapavágás óta. S ma már ezrek dolgoznak a földalatti, aknák, állomások épülnek, megkezdtek az alagút építését. Nincs messze az az idő, amikor készen áll majd a szebbnél szebb állomás-épületek, robognak a földalatti nagy-szerű kocsijai, tíz- és tízezer ember utazik gyorsan, kényelmesen munkahelyére és otthonába. Milliós és milliós munkaórát takarít majd meg Budapest dolgozó népe. Mi, a földalatti gyorsvasút építői rajta leszünk, hogy odaadó munkánkkal sikerrel megteremtjük az öt éves terv e nagy alkotását.

Goszler Gyula,  
a Földalatti Vasútépitő Vállalat vezetője.