

## Thököly-út—Délivasút: 16 perc

### Épül a budapesti Metro

Ötéves feryünk egyik legnagyobb beruházása a budapesti földalatti vasút megépítése lesz. Csodálattal hallgattuk és olvastuk a moszkvai Metró-ról érkező tudósításokat és csillogó szemmel gyönyörködtünk a földalatti palotákban, amelyek a moszkvai Metro állomásait jelentették. Es most első ötéves tervünk során már nekünk is lesz földalatti vasútunk.

Van már nekünk is „földalatti” vasútunk, azonban ennek csak a neve földalatti, valóságban azonban ez csak úgynevezett kéregépítkezés volt. A föld felszínéről 5—6 méteres árkot ástak, azt megfelelőképpen kitérítették és elhelyezték benne a villamos-síneket, azután az árkot befedték. Ez a mi „földalatti” vasútunk. A XIX. század végén a nyomor és a sokmillió kivándorló mellett valamit kellett produkálni az akkori uralkodó császárnak és ezért építették a mi „földalatti” vasútunkat. De érdemes megnézni az útvonalát is ennek a földalatti vasútnak. A Belvárost kötötte össze végig az Andrassy-úton a Városligettel. Maga az útvonal is mutatja, hogy nem a dolgozók jobb közlekedését akarták ezzel biztosítani, hanem éppen az uralkodó császár akart önmagának valamivel kedveskedni. Ez a „földalatti” vasútunk. Nézzük meg ezzel szemben az új földalatti vasút tervét.

A régi Lóverseny-térről, a most épülő hatalmas Népstadiontól a XIV. kerületből indul ki a földalatti vasútvonala. A Rákóczi-út mentén halad végig, majd a Deák-tér felé kanyarodik. Innen kb. a Kossuth-híd táján a Duna alatt vezetik át Budára és a Batthyányi-tér érintése után a Déli vasútnál lesz a végállomása.

Ezt a hosszú útvonalat a földalatti vasút 16 perc alatt teszi meg. Ma közel egy órát vesz igénybe, ha Zuglóból a Déli vasúthoz akarunk utazni és a jövőben ez az idő, közel negyedére csökken. A vasút vonala 20—30 m mélységben épül. Hatalmas gépeket állítanak munkába, amelyeknek mintánál Szovjetunióból kapjuk és ezeknek a mintáknak nyomán megkezdjük itt ha-

zánkban is a speciális gépek gyártását. Máris megérkezett a Szovjetunióból a moszkvai Metro építésében résztvevő mérnökgárda két tagja, akik segítséget nyújtanak a hatalmas munka elvégzésében. Magyar szakmunkások utaznak ki Moszkvába, hogy a helyszínen tanulmányozzák az ottani Metro építkezést. Láthatjuk tehát, hogy a Szovjetunió itt is minden segítséget megad nekünk, hogy munkánkat jól, gyorsan, a szovjet tapasztalatok alapján tudjuk elvégezni.

A földalatti vasútnak hét megállója lesz. Minden egyes megálló 150 m körüli hosszúságban épül úgy, hogy a beálló négy-hat kocsiból álló szerelvénybe egyszerre lehet majd be- és kiszállni. Egy-egy kocsija hossza 19 méter. Egy szerelvényen egyszerre 1000 utast lehet szállítani, tehát olyan forgalmat lehet lebonyolítani, amilyen eddig nálunk elképzelhetetlen volt. A szerelvények egymást másfélperces időközökben követhetik. Az automatikus fékberendezéssel megakadályozzák, hogy a 70 km-es sebességgel robbogó vonatok összeütközzenek.

A főbb emelet mélységben lévő állomásokra mozgólépcsők szállítják le az utasokat és ugyancsak mozgólépcsők segítségével kerülnek fel az úttestre, az érkező utasok.

A mozgólépcsőket olyan szerkezettel szerelik fel, hogy szükség esetén egy irányban is működhetnek. Tehát pl. a Népstadionban mérkőzések végén az összes lépcsők lefelé szállítják majd az utasokat, hogy könnyen elérhessék az induló vonatot. Mérkőzések előtt viszont az összes lépcsők, vagy esetleg a lépcsők többsége felfelé fog mozogni hogy gyorsan napfényre kerüljenek az érkező utasok. Látható tehát mindebből, hogy a tervező mérnökök minden eshetőségre számítanak és a földalatti vasút valóban gyors közlekedést fog biztosítani.

Nagymértékben tehermentesíti ez a földalatti vasút a Rákóczi-út, és a hidak forgalmát is. Így tehát azok a torlódások, amelyeket most nap-nap után tapasztalunk, meg fognak szünni. Az

így felszabaduló villamosokat azután a külső kerületek forgalmának megjavítására tudjuk beállítani. A tervben gondoskodás történik arról is, hogy Budapest peremközségeivel kapcsolatot tartó Helyiérdekű Vasutaknak megfelelő csatlakozása legyen a földalatti vasúthoz. Így a Batthyányi-tér közvetlen közelébe fog befutni a Szentendrei HEV, a Gödöllői HEV pedig a Keleti-pályaudvarnál csatlakozik a földalatti vasúthoz.

A földalatti vasút kelet-nyugat irányú vonalának építésével nem fejeztük be tervünket. A következő ötéves tervekben sor kerül az észak-déli irányú, majd pedig a két keresztvonalat összekötő gyűrűsírányú földalatti vonal megépítése is. Természetesen mindezeknek a terveknek a megvalósítása néhány ötéves tervet vesz igénybe. De ha számításba vesszük, hogy a régi kapitalista rendszerben lényegében 50 éven keresztül semilyen komoly közlekedési vonalat nem építettek, akkor ebből is láthatjuk a különbséget a kapitalista és a szocialista gazdasági rend között. Természetesen kormányunk, Pártunk útmutatása alapján, nem áll meg a közlekedés fejlesztése vonalán a földalatti vasút építésénél. Már is épül a csepeli gyorsvasút, amely 1951-ben elkészül és Csepelről induló vonatok egészen a Boráros-térig fognak befutni. Ugyanakkor folyamatban van a 2-es villamosvonal meghosszabbítása is a Boráros-térig. A Szabadság-híd alatt már teljes erővel folyik a villamosátjárónak az építése úgy, hogy a 2-es villamos vonala sehol sem fogja keresztelni a közúti forgalmat. Ezzel lehetővé válik hogy Csepelről 40 perc alatt eljusson az utas a Margithid pesti hídfőjéhez.

Csak a szocialista tervgazdálkodás teszi lehetővé az ilyen hatalmas létesítményeket.

Csak a kizsákmányolástól mentes társadalomban képesek a dolgozók olyan hatalmas erőfeszítésekre, amelynek eredménye lesz a budapesti Metro is. Ez is mutatja, hogy államunknak kölcsönadott összegét valóban a békés építést szolgálják, azt a célt, hogy szebbé és jobbá tegyék életünket.

Cikkek		Osztályozás	
		385.859	
Idő:		" 1950. "	
Személy:			
Helyszám:			
(z.)	(Oldal)		

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

Fővárosi Napló  
 1950. okt. 7.