

# SZABAD NÉP

A MAGYAR DOLGOZÓK PÁRTJÁNAK KÖZPONTI LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM, 218. SZÁM

ARA 50 FILLER

KEDD, 1950. SZEPTEMBER 19

## A MAI SZÁMBAN

Pero Popivoda: Jugoszlávia forradalmi, valóban Kommunista Pártjának újjászületéséért (2. oldal) — A kínai népi kormány állásfoglalása az ENSZ közgyűlésével kapcsolatban (3. oldal) — Mario Berlinguer: Az olasz nép ellenzi a De Gasperi-kormány háborús politikáját (4. oldal) — Véget ért az ötéves tervekölcsön első nyerevényeinek sorsolása (5. oldal) — Pudovkin elvtárs, a nagy szovjet filmrendező nyilatkozata (6. oldal) — Hazatért Moszkvából a magyar úttörők holdog, lelkes küldöttsége (7. oldal) — Az erdészeti dolgozók országos tanácskozásának második napja (7. oldal)

## A földalatti gyorsvasút

Még ebben az évben megkezdődik a földalatti gyorsvasút építése Budapesten! Pártunk kezdeményezésének, ötéves tervünk egyik fontos programpontjának megvalósítása indul meg ezzel. Méltóan sorakozik ez a terv kohászatunk hatalmasarányú fejlesztése, az új villamoserőművek, a tisztalóvíz-erőmű és öntözőrendszer, a gépesített bányák, az új üzemek százai, a traktorok ezrei — ötéves tervünk nagyszerű feladatai mellé.

A határozatot lelkes örömmel fogadja mindenekelőtt a főváros népe. A földalatti gyorsvasút ugrásszerű fejlődést hoz majd Budapest közlekedésében. Az elmúlt években rohamosan fejlődött az ipar, nőtt a dolgozók létszáma. Ezzel együtt természetesen élénkebb lett a személyforgalom is: többen igyekeznek a gyárakba, munkahelyeikre. Emellett Nagy-Budapest megalkotása további fokozott feladatokat ró a közlekedésre, hiszen alaposan meg kell javítani a külső és a belső kerületek közlekedési kapcsolatát. Sok mindent tettünk már, hogy a közlekedés megfeleljen e fokozott követelményeknek. Sűrítették a villamosjáratokat, lényegesen meggyorsították a BHEV vonatait. Kiterjesztették, különösen a külső kerületek felé, az autóbusszoközlekedés hálózatát. Megjelent a trolibusz. De mindez még nem elég, különösen, ha tekintetbe vesszük, hogy az elkövetkező években még gyorsabban nő az ipar, még rohamosabban fejlődik a főváros. Pusztán a földalatti forgalom fejlesztésével nem is lehet megoldani a feladatokat. Egyes utcákon máris torlónak a járművek és gyorsabb átbocsátásukra alig van lehetőség. Elsősorban a földalatti hálózat kiépítése tehát elő a főváros közlekedési problémáinak megoldását.

Számos előnye van a korszerű földalatti közlekedésnek. Először is sokkal gyorsabb, mint a földfeletti. Nincsenek útkeresztelések, szabad a pálya. A gyorsvasút térköz-biztosító-berendezései lehetővé teszik, hogy a vonatok egyésháromnegyedpercenként követhessék egymást. Emellett sokkal gyorsabb a menetssebesség: három-négyszerese a föld felett közlekedő eszközök sebességénél. A földalatti 16 perc alatt teszi meg a Stadiontól a Déli-pályaudvarig vezető utat — jelenleg egy óránál több az utazási idő villamoson. Becslés szerint évenként hatmillió óra utazási időt takarít meg a földalatti gyorsvasút a dolgozóknak, a népgazdaságnak.

A földalatti közlekedés másik előnye, hogy kényelmes. Ma bizony nem ritkaság még az olyan villamos, amelyen fűrtökben lógnak az utasok. A földalatti gyorsvasút kocsijaiban nem lesz szorongás, zsúfoltság. Egy-egy kocsi 240 utas fér és rendes körülmények között négy, csúcsforgalom idején pedig hat kocsi áll majd egy szerelvény. Így óránként 50.000 embert is el lehet szállítani egy irányban. Ahol a földalatti vonala húzódik, ott csendesebbé, zavartalanabbá válik az utca forgalma.

De nemcsak azok fogadták örömmel a minisztertanács határozatát, akik közvetlenül élvezik majd előnyeit. A földalatti gyorsvasút nemcsak a főváros, hanem az egész ország ügye: egész népünk hazafias büszkeséggel fogadta a hatalmas alkotás tervét. Nemcsak a földalatti alagutat építő, vagy a vonatot összeszerelő munkások és mérnökök munkakészsége, tehetsége készíti el a nagy művet. Az építkezésnél felhasználásra kerülő 85.000 tonna öntőanyagban, 150.000 tonna cementben, a kavics száz-ezer tonnájában megtestesül a bányászok, a csapeli és a diósgyőri kohászok, a cementgyári munkások,

a vasuti dolgozók, ezrek és tízezrek lelkes munkaakarata. Testet öltenek a földalattiban is azok a millió forintok, amelyeket a dolgozó tömegek adtak kölcsön az államnak.

Hazafias büszkeséggel fogadják a dolgozó tömegek ezt a tervet azért is, mert ország-világ előtt kézzelfoghatóan bizonyítja majd, milyen teremtő erő rejlik népünkben. Gondoljuk csak át az építkezés óriási méreteit! Nyolc kilométer hosszú alagutat kell építeni, mélyen föld alatt. A vonal kettősvágányú, két alagút kerül tehát egymás mellé, öt-öt méteres belső átmérővel. Egy-egy állomás hossza 120 méter. A Kossuth Lajos-tér és a Batthyány-tér között a Duna medre alatt vezet az alagút. Az építkezés során egymillió köbméter földet kell a föld alól kihozni és elszállítani. Több mint száz mérnök, hatezer munkás dolgozik majd közvetlenül az építkezésen. Mindez kétegyezer forintos beruházást jelent. Nem véletlen az, hogy a múltban nem voltak ilyen hatalmasarányú alkotások hazánkban, hogy például a régi földalatti vonal méretei eltörpülnek az új mellett.

Miért vállalkozhatunk ilyen nagy munkára — mégpedig olyan időben, amikor emellett az ötéves terv számos, más hatalmas feladatán is dolgozunk? Miért tűzhetünk egyre nagyobb, merészebb célokat magunk elé? Mert hazánkban nem profitérdek, nyereszkeség, hanem a nép szükségletei, a tervszerű vezetés szabja meg: mit kell építeni, mit kell termelni. Mert hazánkban a kapitalizmus nem kóti többé guzsba a munkások és mérnökök tehetségét, mert a tudomány és a technika nálunk a dolgozó nép szolgálatában áll. Mert hazánkban a dolgozó milliók öntudatosan és áldozatkészen támogatják az ország vezető pártját, kormányát, az építés rohamos lendületű munkájában.

A felszabadult dolgozók alkotóereje — és a Szovjetunió segítségével — adja meg a terv realitását. A híres moszkvai Metro nagy hálózatának építésénél a leggazdagabb tapasztalatokra tettek szert. E tapasztalatok rendelkezésünkre állnak: meríthetünk e kincsestárból. Mérnökeink e célból már jártak Moszkvában és újból elmennek majd. A moszkvai Metro elküldi hozzánk legjobb szakértőit, hogy tanácsaikkal segítsenek. Ma a Szovjetunió rendelkezik a legfejlettebb földalatti vasútipítési technikával — e technika legújabb vívmányait lemásolhatjuk. Sőt, amíg e minták alapján nálunk is megindul a gépek és berendezések gyártása, addig is készen megkapjuk a Szovjetunióból. A moszkvai Metro vezetése, üzemvitelére is példászerű: baleset, zökkenő és késés nélkül szállít naponta milliós utastömegeket. Az ott bevált rendszert átvehetjük. A szovjet példát igyekeznünk követni az állomások építésében is. Nem Páris, London, vagy New York földalattijainak sötét, piszkos, izléstelen lejáratait és állomásait, kényelmetlen berendezéseit, nem a kapitalista világ földalatti vasútrendszerét vesszük mintának. A mi mintánk a szeretett Moszkva Metroja: fényesen kivilágított, ragyogóan tiszta, tágas, művészi kiállítású állomásaival. A mi állomásainkat is a szocialista művészet kiváló alkotásaival fogjuk díszíteni.

Az erő bizonyítéka az, hogy a magyar nép a nagy Szovjetunió támogatásával ilyen nagy vállalkozásba kezd. Es bizonyítéka annak, hogy mi ezt az erőt békés alkotómunkára összpontosítjuk. A Szovjetunió a korszakalkotó sztálini természetátalakítási tervvel, a világ legnagyobb erőműveinek és legna-

gyobb öntözőrendszerének létesítésével, folyók medrének „áthelyezésével”, az atomenergia építő felhasználásával is bebizonyítja, hogy békén, a teremtő munkának akar élni. A gigászi sztálini tervek híre még jobban megerősítette a hitet a Szovjetunió legyőzhetetlen erejében, sziklaszilárdságában. Persze, korántsem akarjuk *méreteiben* a kom-

munizmust építő, hatalmas szovjet nép nagy alkotásaihoz hasonlítani a mi tervünket, hiszen sokkal kisebb ország vagyunk és sokkal hátrább vagyunk még a fejlődésben. De *politikai tartalmában* a mi programunk is ugyanazt bizonyítja: a békés alkotómunkának akarjuk szentelni erőnket. *Mi minden munkánkkal — a hatalmas alkotásokkal*

*csak úgy, mint a hétköznapi „szürke” kötelességteljesítésével — a béke védelmét, a dolgozó nép felemelkedését szolgáljuk.* Ehhez a nagy munkához önt még nagyobb lelkesedést a szívünkbe az a nagy-szerű jövő, amelynek egy részletét megvilágította előttünk a földalatti gyorsvasútról hozott minisztertanácsi határozat.