

NÉPSZAVA

Olt Károly elvtárs átadta a százezerforintos tervkölsön-főnyereményt Vida Lajos elvtársnak, a Rákosi Művek dolgozójának

A MAGYAR SZAKSZERVEZETEK KÖZPONTI LAPJA

78. ÉVFOLYAM, 219. SZÁM

ÁRA 50 FILLÉR

1950 SZEPTEMBER 20, SZERDA

Egy húszperces villamosút szakaszán napi 80.000 utas évi 6 millió óráját takarítja meg a földalatti gyorsvasút

Ötéves népgazdasági tervünk egyik leghatalmasabb alkotása lesz a földalatti gyorsvasút megépítése. Dolgozó népünk régi óhaját váltja valóra a Párt útmutatása szerint a minisztertanács legutóbbi határozata a budapesti földalatti gyorsvasút első vonalának megépítéséről.

A gyorsvasút első vonala a főváros területét kelet-nyugat irányban szeli át és a legforgalmasabb városrészeket köti össze a város határán fekvő közlekedési gócpontokkal. A Rákóczi-út forgalma a főváros népességének fokozatos sűrűsödése folytán annyira túlterhelt, hogy a rendelkezésre álló szállítóeszközök (villamos, autóbusz), különösen csúsforgalom idején, csak

nagy nehézségekkel tudják lebonyolítani.

Budapest e legsúlyosabb közlekedési problémáját oldja majd meg az épülő gyorsvasút.

Megszünteti a Rákóczi-út túlterhelt forgalmát, átveszi a Nagykörút utasainak Budára eső részét. Ezáltal a Nagykörút zsúfolt forgalmát nagymértékben csökkenti, gyors és jó összeköttetést teremt Pest és a budai hegyvidék, a Keleti- és Déli-pályaudvar között és Obuda irányában is. A gödöllő-cinkotai helyiérdekű vasút utasainak jelentős részét is a földalatti gyorsvasút veszi majd fel, ami szintén tehermentesíti az ebben az irányban haladó villamosok és autóbuszok forgalmát.

bontották, kis mélységben leástak és ebben a mélységben építették meg a vasutat. Az építkezés ideje alatt természetesen mindennemű forgalom szünetelt azon az útszakaszon. A vízvezeték, csatornázás, gázvilágítás nagytömegű csőhálózata is erősen akadályozta az építkezést. A moszkvai Metró már nagy mélységben építettek, úgyhogy az építkezés egész ideje alatt az utcai forgalom zavartalan volt.

Mi is, a moszkvai Metro mintájára, az ott alkalmazott legújabb technika alapján, 30-40 méter mélységben vezetjük a földalatti vasút vonalát.

Az alagutak fúrását a Szovjetunióban használt fúrópajzsos eljárással végesszük. A vasból készült fúrópajzsokat hidraulikus sajtolóval nyomják előre. Az így kapott nyílásokat vasból készült bélelélemekkel burkolják be, a kitermelt földanyagot pedig a legkorszerűbb gépek alkalmazásával távolítják el.

A földalatti gyorsvasút alagútjának építése rendkívül nagy szakértelmet és gondosságot igényel. A talajvíz távoltartása az építkezéstől, az építkezés szilárdságának biztosítása mind olyan probléma, amelyet legjobb műszaki embereink a szovjet tapasztalatok felhasználásával oldanak meg.

Kétpercenként 1000-1500 utas

Szervesen összefügg a gyorsvasút első vonalának megépítése a Népstadion építésével is. A tervek szerint a Stadion befogadóképessége körülbelül 80-100.000 személy lesz. Ilyen óriási tömeg gyors elszállítása mai közlekedési eszközeinkkel szinte lehetetlen volna.

A földalatti gyorsvasút, amely kétpercenként indít el szerelvényeket, egy-egy szerelvényen 1000-1500 utassal, ezt a problémát is megoldja.

A földalatti gyorsvasút a főváros területén a leggyorsabb közlekedési eszköz lesz. Mint a minisztertanács határozata kimondja, a vonatok legnagyobb menetsebességének óránként 70 km-t, az utazási sebességnek — a megállásokat is beleszámítva — óránként 36 km-t,

vagyis a jelenlegi villamosközlekedés gyorsaságának háromszorosát kell elérnie.

A Népstadion és a Déli-pályaudvar közötti utat a földalatti 16 perc alatt teszi majd meg. De nemcsak a sebesség fokozása jelenti a rövidebb menetidőt. A földalatti vasút a legrövidebb útvonalat követi, nem ragaszkodik tehát a Rákóczi-út, Somogyi Béla-út, Bajcsy-Zsilinszky-út irányához, hanem ettől eltérve átlós irányban halad majd a Sztálin-tér-Batthyány-tér felé, amiáltal a menetidő még jobban megrövidül. A számítások szerint annak az útszakasznak a megtétele, amely most villamoson 20 percig tart, a földalatti gyorsvasúton négy percbe kerül.

Ha napi 80.000 utast veszünk alapul, csak ezen az útszakaszon ez évi hatmillió óra megtakarítást jelent, amit dolgozóink pihenésre, tanulásra, szórakozásra használhatnak majd fel.

A gyorsvasút megépítésével a földalatti közlekedés is meggyorsul és

itt is jelentős időnyereségre tesz szert a főváros népe.

30-40 méter mélységben

A földalatti vasutak építésére különféle módszerek alakultak ki aszerint, hogy a vonalat nagy mélységben építik-e meg, vagy pedig közvetlenül a föld alatt vezetik. A régi budapesti földalatti villamos építésénél az utóbbi módszert követték. Az újat fel-

Munkásszállók épülnek

a földalatti dolgozói számára

A tervek szerint az első földalatti vonal mintegy 8 km hosszú, kétvágányú és 3,5 km hosszú egyvágányú útszakaszból fog állni.

Száz darab négytengelyű motorocsi készül a földalatti gyorsvasút céljaira, amelyek kettősével, négyesével, hatosával bonyolítják le a forgalmat.

Egy-egy kocsi 19 méter hosszú és 240 személy befogadására lesz alkalmas. A legmodernebb automatikus térközberendezések gondoskodnak majd a forgalom biztonságáról és zavartalan-ságáról.

A hatalmasarányú építkezés az első tervében mintegy ezer munkást foglalkoztat. Ez a létszám azonban évről-évre emelkedik és az ötödik tervében eléri a hatszázat. A munkások jórésze távoli vidékekről kerül majd a fővárosba. Ezek elhelyezéséről gondoskodni kell.

A program szerint gyors ütemben épülnek majd munkásszállók az építkezés közelében: a XIV. kerületben és a Batthyány-téren.

E munkásszállókban a dolgozók kulturális és szociális igényeinek kielégítésére megfelelő intézményeket is létesítenek.

Iparunk gyorsütemű fejlődésének következményeképpen és a megnagyobbodott főváros egyre növekvő forgalmának lebonyolítására épül a földalatti gyorsvasút első fővonala. Ez a vasút gyorsaságával, nagy kocsi-parkjával, korszerű üzembereendezésével a modern élet minden követelményének megfelel majd. A kétmilliárd forintos beruházási költséget igénylő alkotás a Párt vezetésével szocializmus építő népünk, a magyar dolgozók békés munkájának hatalmas műve lesz.

A szovjet lapok és a moszkvai rádió a budapesti földalatti gyorsvasút építéséről

A moszkvai rádió keddi sajtószemléjében közölte, hogy a szovjet lapok ismertették a Magyar Népköztársaság minisztertanácsának a földalatti gyorsvasút felépítésére vonatkozó ha-

tározatát és hozzáfűzte, hogy az építkezésnél széles körben fel fogják használni a moszkvai Metro építései tapasztalatait.