

„FIGYELŐ”

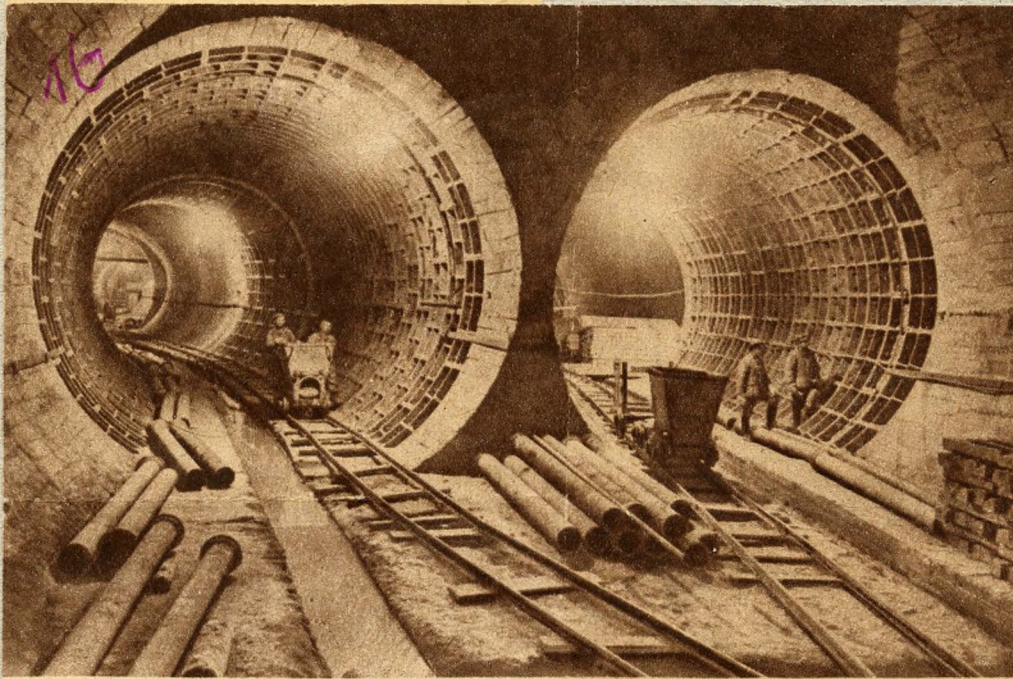
UJSÁGSZELVÉNY VÁLLALAT
Budapest, XIV., Nürnberg-u. 42.
Telefon: 296-534

Dolgozók Világlapja

Lap:

Megjelent:

1950 APR - 1



625.4

A moszkvai földalatti vasút negyedik szakaszának építése. A képen kettős alagút építése folyik két állomás között

latait már az idén megkezdik Budapesten. Az első útvonal a Keleti pályaudvar tözsomszédságában épülő Népstadion és a Déli pályaudvar között lesz. Az új vonal a Thököly-úton, Rákóczi-úton, Somogyi Béla-úton át halad a Szabadság-tér felé, majd a Duna alatt folytatódik, a Széll Kálmán-tér érintésével a Vérmező melletti Déli pályaudvarig.

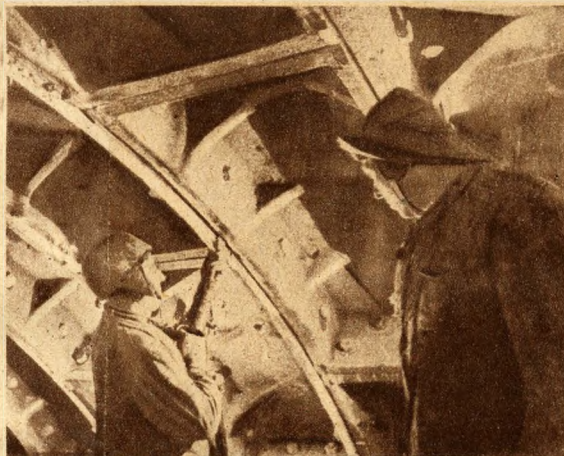
Az új földalatti vonal jelentősen tehermentesíti majd az autbuszok és villamosok túlszűfoltóságát a Rákóczi-úton és a Nagy-körúton, amellet az utasok sokkal gyorsabban teszik meg az utat, mert a 4-6 kocsiból álló szerelvény sokkal nagyobb sebességgel halad, mint a villamos, vagy az autbusz. A 60-65 kilométer sebességgel közlekedő szerelvények három percenkint futnak ki az állomásokról három-ezer emberrel.

Már kijelölték a hat megállóhelyet is, és pedig a Keleti pályaudvarnál, a Nemzeti Színháznál, a Madách-téren, a pesti oldalon az utolsó állomás a Szabadság-téren lesz, a Duna alatt fúrandó alagúton áthaladva a Batthyány-téren szállhatnak ki a Budára igyekvő utasok, akinek távolabbi célja van az a Széll Kálmán-téren, vagy a Déli pályaudvaron hagyja el a szerelvényt.

Hasút a Duna alatt

Hatalmasan megduzzadt a főváros közlekedése. Soha ennyi villamos és kényelmes autbusz nem szelte keresztül-kasul a fővárost mindenféle irányban, de ha a közeli jövőbe is pillantunk, azt kell mondanunk, a megnövekedett villamos- és autbuszpark sem lesz elegendő pár év múlva a gyors, kényelmes utazás lebonyolítására. Múlhatatlanul szükség van a földalatti gyorsvasútra. Ezért az ötéves terv alatt megépítik a földalatti gyorsvasút első szakaszát. A főváros utcáin mind több helyen látunk fúrógépeket működni, amelyek a föld rétegeződéseiből hoznak a felszínre kisebb-nagyobb mennyiséget. Ezek a munkálatok serényen folynak, de az igazi munka csak ezután következik.

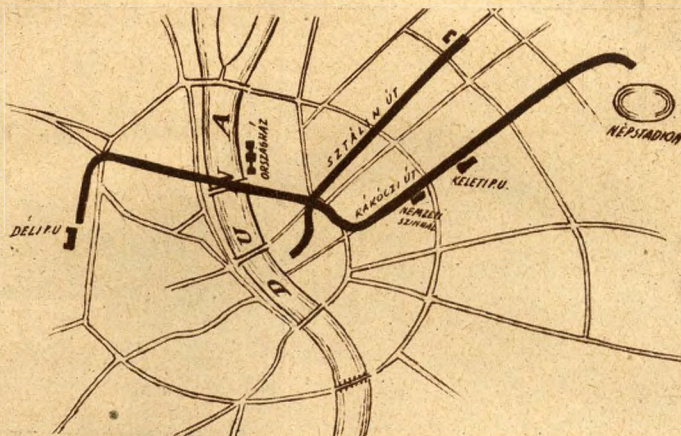
A nagy Szovjetunió, amely naponta adja tanújelét mindenféle formában a baráti segítségének, ezen a téren is támogat bennünket. A mi műszaki felkészültségünk nem elég ahhoz, hogy a földalatti gyorsvasút építésénél mutatkozó akadályokat le tudjuk győzni. Segítségért fordultunk a Szovjetunióhoz, amely elküldi hozzánk a moszkvai híres földalatti vasút, a Metro tervező-mérnökeit. A kiváló szovjet szakemberek bekapcsolódnak a tervezési munkákba, átadják gazdag tapasztalataikat és a Szovjetunió segítségére nyilvánul meg abban is, hogy magyar mérnökök, munkavezetők mehetnek ki a moszkvai földalatti vasút építéséhez tanulmányútra. A magyar dolgozók gazdag tapasztalatokkal hazatérve irányítják majd a földalatti vasút építése munkálatait, megismertetik dolgozóinkkal a modern gépek kezelését, amelyeket a Szovjetuniótól kapunk. Az ötéves tervben épülő, földalatti gyorsvasút építése munká-



A legmodernebb technikai eljárásokat alkalmazzák a földalatti vasút építésénél. A moszkvai Metrónál például amóniákkal megfagyasztyják a föld belsejében a talajvizet, a föld szilikakeménységű lesz. Egy-egy szakaszt betonnal kell beburkolni



A moszkvai földalatti, a Metro építését 1931 júniusában határozták el és az első sztalini ötéves terv alatt többkilométer hosszúságban megépítették. Képünkön az Izmailszki állomásra befut egy szerelvény



Ez a pesti földalatti térképe



A moszkvai földalatti pályaudvarai a szovjet építőművészet csodálatos alkotásai. Freskók, szobrok, domborművek díszítik a márvánnyal burkolt falakat. Képünk: a Metro egyik állomása



2