

226515



Sz. sorozat 30. szám

ÉPÜL A FÖLDALATTI GYORSVASÚT

A NÉPMŰVELESI MINISZTERIUM MEGBÍZÁSABÓL
A FÖLDALATTI VASÚT TERVEZŐIRODA
KÖZREMŰKÖDÉSÉVEL
KIADJA
A MAGYAR FOTÓ DIA-OSZTÁLYA
BUDAPEST 1951.

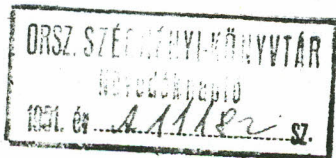
TUDNIVALÓK

A BESZÉLŐ KÉPEK előadászsövegeit és filmdiasorozatait az illetékes megyei tanács népművelési alosztálya díjtalanul kölcsönzi. Az odaszállítás költségei a kölcsönző hivatalt, a visszaszállítási költségei a kölcsönvevőt terhelik. Közérdek, hogy a szövegkönyveket és a filmdiasorozatokat felhasználásuk után azonnal visszaküldjük a Megyei Tanács Népművelési Alosztály címére. A kölcsönzött előadászsövegekért, a diasorozatokért a kölcsönvevő hivatal anyagi felelősséggel tartozik. A szöveget változtatni (áthúzni, stb.) nem szabad. Különösen kíméljük a filmdiasorozatokat a karcolástól.

A vetítettképes előadásokkal kapcsolatos tapasztalatok, indítványok és észrevételek közzétételét a Magyar Fotó Dia-osztálya (Landler Jenő-utca 28.), bárkitől köszönettel veszi.

Az 1949., 1950., 1951. oktatási évadban megjelent vetítettképes előadászsövegek és filmdiasorozatok címjegyzéke a füzet borítólapjának hátsó oldalán található.

226515



Felelős kiadó: Csongrádi István

2724. — Merkantil-nyomda, Budapest, Fel: vez.: Várna Gergely.

ÉPÜL A FÖLDALATTI GYORSVASÚT

1. Nagy-Budapest közlekedési hálózata, a felszabadulás óta egyre növekvő utasforgalmat mind nehezebben tudja ellátni. Egyes főútvonalakon sokszor percekkel kell várakozással eltölteni munkába siető dolgozóinknak.
2. A reggeli és esti órákban életveszélyesen megtömött közlekedési eszközök nagyon nehezen tudják, a szocializmust építő ötéves tervünk során a napról-napra növekvő dolgozók tömegeit elszállítani. Az életrajzvonala növekedése magával hozta azt is, hogy a dolgozók mindjobban növekvő kultúr-igényeiket is ki kívánják elégíteni, színházba, moziba, kiállításokra járnak, ünnepnapokon különböző kirándulólhelyeket, sporteseményeket tízezerrel keresnek fel. Mindez a szállítás szempontjából nagy megterhelést jelent a közlekedésünknek.
3. A grafikonon az 1938. évben szállított utasok száma 100 százaléknak van jelölve. A statisztikai adatok azt bizonyítják, hogy az újjáépített fővárosi közlekedési eszközök az öt éves terv első évében kétszerannyi utast szállítottak, mint amennyi 1938. évben volt az utasok száma. Pártunk kezdeményezésére 1950. szeptember 17-én a minisztertanács a következő határozatot hozta a közlekedés gyökeres megjavítása érdekében, az új földalatti vasút építéséről:
4. Vetített szöveg:

„A földalatti gyorsvasút vonalai közül az első öt éves terv során a kelet-nyugati átlós fővonalat kell az újonnan épülő Népstadion és a Déli pályaudvar között megépíteni.

A kelet-nyugati fővonal építését 1950-ben kell megkezdeni és az építkezést úgy kell ütemezni, hogy a Népstadion és a Sztálin-tér közötti szakaszon a forgalom már 1954-ben meginduljon, az egész fővonal pedig 1955-ben készüljön el”

5. A földalatti vasút építésénél a világhírű Moszkvai Metro szolgál. mintaképpül tervező mérnökeink, technikusainknak. Szovjetunió lehetővé tette, hogy több hónapon át tanulmányozzák Moszkvába küldött szakembereink a Moszkvai Metro állomásait. . . .

6. . . .berendezéseit, a kiváló moszkvai alagútépítők munkamódszereit, újításait.
7. A Szovjetunió további segítséget is nyújt nekünk. Hatalmas, 60 kötetnyi tervgyűjteményét a Moszkvai Metro építéséről elküldte a Földalatti tervező irodánk részére. Küldött az ősz folyamán két szovjet szakértőt, akik három hónapig tartózkodtak Budapesten és tanácsaikkal nagy mértékben hozzájárultak tervezőink gyors eredményes munkájához.
8. Talajfúrásokkal kezdődött meg tulajdonképpen az építkezés. A tervezett vonal mentén 100—400 méteres távolságban 30—50 méter mélységig lefúrtak és a különböző mélységből. . . .
9. . . .és különböző helyről, többek között a Duna fenekéből is vettek talajmintákat talajmechanikusaink, geológusaink megvizsgálták és megállapították a különböző szemnagyságát, víztartalmát, teherfordóképességét és sok más talajra jellemző adatot.
10. Az így kapott adatok pontos feldolgozása után mérnökeink a már ismert talajtérkép alapján hozzáláttak a vasútvonal pontos térképének elkészítéséhez.
11. Így készült el a kelet-nyugati vonal térképe. Ez a mintegy 8 km hosszú fővonal, a Népstadion állomástól indul és a Baross-tér, Blaha Lujza-tér, Sztálin-tér, Kossuth Lajos-tér állomáson át a Duna alatt a Batthyány- és Széll Kálmán-teret érintve a Déli pályaudvarnál végződik.
12. De nézzük meg most, hogyan épül a vasút? Az új földalatti vasút eltérően a régitől, mélyen a földalatt készül a szovjet építési tapasztalatok alapján. Az építés úgynevezett építési aknákon történik, aminek rajzát a képünk is ábrázolja. Az aknák 5—6 m átmérőjű, vastag betonfallal bíró csövek, melyek függőlegesen a talaj felszínétől az alagút nivójáig épülnek. Ahol vízbetöréstől kell tartani, ott ú. n. keszon légnyomás alatti munkakamrával készül el az akna. A képen lehet látni a zsilipet, aknacsövet és legalul a munkakamrát.
13. Képünk a Szent István-téri aknaépítés kezdetét mutatja be. Itt még felszíni fejtés eszközeivel folyik a munka. Ezeket az aknákat olyan tereken építik, ahol nem akadályozza a forgalmat.
14. Az akna 5—6 m átmérőjű, vastag betonfalból épült, függőleges cső. Építését úgy kezdik, hogy a talaj felszínén kiásott gödörben megépítik az aknacső falának mintegy 3 m-es darabját és megfelelő erősségű vasbeton földémmel látják el.

15. A földemen mintegy 1 m átmérőjű vascső van elhelyezve, melyhez az úgynevezett. . . .
16. . . . légzsilip csatlakozik. Erre azért van szükség, hogy a talajvíz betörését a légmentesen záró zsilipen keresztül bepréselt nagyobb nyomású levegővel kiszorítsák. Az akna süllyesztése, mely úgy történik, hogy a vasbetonszerkezetből kialakított hengeralakú munkakamrában a munkások elkezdik a földet kiemelni és ahogy a föld kiemelése halad, a munkakamra fokozatosan a kívájt üregbe süllyed le.
17. Az akna egyenletes süllyedését az akna vágóele is elősegíti, amit a képünkön jól láthatunk.
18. A Rákóczi-úti építkezés zsilip-bejáratánál Gál Gergely, Komjáth Béla és Végh Zoltán keszonmunkások leszálláshoz készülnek. A keszonban légnyomás alatti munkához csak teljesen egészséges munkás alkalmazható. Rendszeres orvosi vizsgálat alatt állnak a keszonmunkások és állandóan figyelemmel kísérik egészségi állapotukat. Egészséges emberek részére nem ártalmas ez a munka.
19. Gojdas Sándor keszonmester a gépházból kivezetett légvezeték csövét összeköti a zsilippel. A magasabb légnyomású levegőt ezen a csövön vezetik le, hogy a talajvizet a munkakamrából ki lehessen szivattyúzás nélkül szorítani. Az akna süllyesztése közben ezt a nyomást úgy szabályozzák, hogy kiegyenlítse az akna fenekén betölhető víz nyomását. Így azután csaknem száraz térben tudnak a keszonmunkások dolgozni.
20. A folyamatos sűrített levegőszolgáltatást az erre a célra készült nyersolajmotorok biztosítják.
21. Az akna mélyítésekor kiemelt földet a zsilip oldalán lévő ú. n. pipán keresztül juttatják a szabadba. Különleges záróajtók biztosítják, hogy a föld kiömlesztésekor ne tudjon a magasabb légnyomású levegő a zsilipből eltávozni.
22. Veres János és Pozsonyi József pipások gondosan kezelik és karbantartják a zsilipet, hogy üzemzavar nélkül, gyorsan haladjon a munka.
23. Nézzük meg, hogyan történik tulajdonképpen az alagútépítés? A képünkön látható föld felszínről lefutó cső az akna, amiről az előbbieket alapján beszéltünk. Amikor az akna a kívánt mélységet elérte, akkor következik az építendő vasúti alagút és az akna közötti munka-alagút elkészítése.

Ezen az alagúton keresztül történik az építésnél kitermelt föld és építőanyag elszállítása. Képünkön a középső vízszintes cső ábrázolja ezt. Az alagút végén egy nagy acélhengerből álló fúrópajzs van elhelyezve, amelynek acélvágó élét nagyteljesítményű hidraulikus sajtók mozgatják előre. A kitermelt földet felvonók felszállítják a rakodótérre, ahol autókba kerül és elszállítják. Az alagútépítés során 1 millió köbméter földet kell megmozgatni. Ez a földmennyiség 60 olyan épület térfogatának felel meg, mint az Országház.

24. Ez a kép a Sztálin-téri akna ú. n. kitörését mutatja. Amikor az akna a kívánt mélységbe süllyedt, vízszintes irányban kezdik a munka-alagutat építeni. Ezt a munkát nevezik az alagútépítők kitörésének. Sokan nem gondolnak arra, hogy míg fent csengnek a villamosok, suhannak az autók, addig mélyen a házak alapzatai alatt, már alagútépítőink serény munkával építik a földalatti vasutunkat.
25. A Rákóczi-úti részleg dolgozói már a munka-alagutat építik.
26. A Márkus-parki építkezésen a fekvő zsilipöv vasalásain keresztül jól látható a munka-alagút is. Az alagutak falát öntöttvas- és betonburkolattal látják el, hogy az alagút szilárd, beomlásmentes legyen és a talajvíz se tudjon behatolni.
27. Lágymányoson a kikötő-mozgódarú a Szovjetúnióból érkezett földalatti vasút öntöttvas fal-elemeit, tübingeket emeli ki a tehervagonból. Nemcsak tervrajzokkal, szakmai tanácsadással, hanem gépekkel, öntöttvas alkatrészek küldésével is segíti szocialista építkezésünket a Szovjetúnió. Az egész alagútnak 85 ezer tonna öntöttvasra van szüksége, aminek egy részét a Szovjetúnió baráti támogatása révén kapjuk.
28. Az újonnan érkezett öntöttvas elemeket szorgalmas kezek a helyszínen összeszerelik. . . .
29. . . . és a hatalmas 5 méter átmérőjű csőszerkezetet alaposan felülvizsgálják mielőtt az alagútba beépítenék. Az öntöttvas elemek érintkezési felületeinek tizedmilliméternyi pontossággal kell illeszkedni, mert ellenkező esetben nem lesz kör alakú a cső és a talajnyomásnak nem tud tökéletesen ellenállni és a víz is könnyebben tud magának utat törni.
30. Így néz ki majd összeszerelés után az a hatalmas öntöttvas-cső, amelyben a gyorsvasút halad. Ez a kép a Moszkvai Metro legújabb vonalának, a Bjeloruszkája állomáshoz vezető alagút egy szakaszának építését ábrázolja.

31. A Márkus-parki földalatt dolgozó keszonmunkások Pósa brigádja feljött munkaidejük végeztével. A magas légnyomás alatt a munkaidő rövidebb, mint 8 óra.
32. A nyolcórás munkaidő hátralévő részét a munkások orvosi felügyelet alatt, kényelmesen berendezett pihenőben töltik el. Közben rádiót hallgatják és ujságot olvasnak. A föld alatt és földfeletti dolgozók száma ma már közel 3 ezerre nőtt, akik között már nem egy kiváló munkás és sztahanovista van.
- 32/a. Harangfoki István sztahanovista keszonos, Pósa István sztahanovista brigádvezető, Sziklay Mária, a szakma legjobb bérelszámolója, Szuhajda István főzsilip-sztahanovista és Tóth Ferenc élenjáró technikus dolgozók kiváló teljesítményeikkel beírták nevüket a földalatti vasútépítők hőseinek névsorába.
33. A földalatti vasút állomásai ugyancsak a Moszkvai Metro állomásainak mintájára készülnek el. Ez a rajz egy állomást ábrázol. Az állomást három cső alkotja, melynek átmérője azonban a folyó alagút csövénél lényegesen nagyobb. A két szélső csőben helyezkedik el a vasúti vágány és a mellettük lévő 4 m széles perron. A középső rövidebb cső az előcsarnok, amely magába foglalja a mozgólépcsőt is, amin az utasok közlekednek.
34. A képen a Népstadion melletti végállomás építkezése látható. A földalatti vasút állomásai kényelmesek, tágasak, világosak lesznek, nem olyan szűkek és egyhangúak, mint a régi földalattié. Ezek az állomások 120 méter hosszú perronjokkal és mozgólépcsőjükkel alkalmasak arra, hogy óránként 40—50 ezer utast befogadjanak.
35. Hatalmas állomásépületek, várócsarnokok, alagutak megépítéséhez 30.000 tonna betongömbvasra. . . .
36. . . . 150 ezer tonna cementre és 600 ezer köbméter kavicsra van szükség. Ebből a hatalmas betonmennyeisgből 100 inotai erőművet lehetne építeni. Kormányzatunk olyan hatalmas összeget fordít csak a földalatti építésére, amelyet a kapitalista rendszer évtizedekre menő közlekedési beruházása meg sem közelít.
37. A Moszkvai Metro „Botanicseszkája” állomás mozgólépcsőjének szerelését látjuk. Az épülő földalatti vasutunk lejáróin is ugyanilyen szovjet rendszerű mozgólépcsők szállítják majd le és fel az utasokat.

38. Az alsó állomásokat háromkarú mozgólépcső köti össze majd a felszínen épült állomás épületével. Ezeken a mozgólépcsőkön minden zsúfoltság nélkül óránként 10 ezer utas szállítható 0.7 m-es másodpercenkénti sebességgel. Kényelmesen fognak dolgozóink is utazni a pompás vasúton, ahol még lépcsőket sem kell járni.
39. Vetített szöveg:
A minisztertanács többek között kimondja, 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”.
40. A moszkvai földalatti vasút egy új állomásának a kurszki állomásnak képét látjuk, amint a márványoszlopokat helyükre állítják. A kapitalista országok földalatti vasútjainak építésekor nem törődtek a megálló művészi díszítésével. Ezek a vasutak, mint a párizsi, vagy a newyorki szürkék, szellőzetlenek, ízléstelenek. A tőkés nem törődnek azzal, hogy az utazó dolgozók 10—100 ezrei egészségtelen, piszkos várócsarnokokban kénytelenek várakozni. Nekik ilyen befektetés nem jövedelmező, hiszen annak eredményei nem a vállalkozás jövedelmében jelentkeznek.
41. Ez a szobrászművész a kurszki állomás világítólámpák állványait készíti el művészi gonddal. A szocializmus hazájában a legkiválóbb művészek remekei díszítik a megállókat, a várócsarnokokat.
42. A szovjet főváros különböző pontjain elszórtan, mint sziporkázó drágakövek ragyognak a „METRO” jeleivel koronázott állomások, amelyek ma már megszokott velejárója a moszkvai városképnek. 1950. január 1-én avatták fel a Metro nagy körvonalát és ezzel 47 km hosszúvá épült ki a moszkvai földalatti vasút és állomásainak száma 41-re emelkedett.
43. A Metro-állomások előcsarnokait, a földalatti termeit, folyosóit, egytől-egyig a szovjet művészet nagyszerű alkotásai díszítik.
44. A moszkvaiak ma már nemcsak múzeumokban és kiállítószalonokon ismerkednek a művészet alkotásaival. A Metro földalatti palotáiban élvezhetik a szocialista realista építőművészetet. . . .
45. . . . festészet. . . .
46. . . . szobrászat remekműveit.

47. Taganszkaja állomás földalatti csarnokait sötét márvány burkolja. Az egyes pillérek között arannyal díszített fehér márványból készült domborművek ékesítik a falakat. Ez a dombormű a dicső szovjet páncélosok emlékét örökíti meg.
48. A földalatti márványpaloták hűen tükrözik vissza a szocialista társadalom nagyszerű fejlődését, művészetét, a szüntelen előrehaladást és az emberről való gondoskodás sztálini elvét.
49. Földalatti gyorsvasutunk vonatai ilyen négytengelyes, 19 méter hosszú egyenként 240 utas befogadására alkalmas kocsikból álló vonatok közlekednek.
50. A Moszkvai Metro kocsijainak mintájára készíti el a magyar ipar a vasúti kocsikat. A kényelmes, bőrüléssel, jól szellőztetett és világos kocsik szinte repíteni fogják az utasok tízezeit.
51. Egy-egy szerelvény 2—6 egységből áll és az átlagos utazási sebesség eléri az óránkénti 36 km-t, ami annyit jelent, hogy helyenként 60—70 km-es sebességgel robog a földalatti. Jelenleg az autóbuszainknak 20 km, a villamosoknak 12 km az az átlagos sebessége. A földalatti vasút utazó sebessége ennek mintegy háromszorosa lesz, ami nagy időmegtakarítást jelent majd dolgozóinknak.
52. A kocsikon négy szárnyas ajtó önműködően egyszerre nyílik és így a ki- és beszállás szinte másodpercek alatt megtörténik. A kocsik mind a négy tengelyét egy-egy 110 lóerős villamosmotor hajtja, ami a kocsik gyors indulását és állandó sebességét biztosítja. Képzeljük el, így a Széll Kálmán-térről a városközpontba igyekvő utasok 15 perces időmegtakarítást nyernek a földalattin. 100 ezer utasnál ez évente 7.5 millió óra időmegtakarítást jelent. Az összes időmegtakarítást mintegy évi 20 millió órára becsüljük, ami fővárosunk folytonos továbbfejlődésével növekedni fog.
53. Ez a kép a Népstadionnál megépítésre kerülő végállomás ízléses épületét ábrázolja. A dolgozó nép állama 2 ezer millió forintot fordít a gyorsvasút első fővonalának építésére. Ilyen összegű beruházásokra a kapitalista rendszer képtelen volt. Szocialista fejlődésünk azonban azt, ami egy évtizeddel ezelőtt csupán álom volt, ma valósággá változtatta.
54. Alig egy év telt el az első kapavágás óta s már épülnek az aknák, alagutak és állomásépületek, a szorgalmas Berke Lászlók, Káposzta Mihályok, Okrös Györgyök és a többi ezek

- dolgos keze nyomán. Az építésnél dolgozó munkások, mérnökök. . . .
55. . . . művészek, munkájukkal a felszabadult népünk szocialista építésének, az első ötéves tervünknek, örök dicsőségét öntik acélba, vasba, vésik márványba.
 56. Nincsen messze az idő, amikor a Moszkvai Metróhoz hasonlóan készen állva várják a szebbnél-szebb állomásépületek, fényes kocsik a dolgozók tízezreit, hogy kényelmesen és gyorsan munkahelyeikre, otthonukba szállítsák őket.
 57. Taganszkája állomáson e csodálatosan szép domborműre minden szovjet dolgozó hálatelt pillantással néz, amikor elhalad előtte. A világ dolgozóinak szeretett bölcs vezérét ábrázolja. Azt az embert, aki egész életének munkáját a legigazibb ügynek, az új, a szocialista társadalomnak, a béke megvédésének szenteli.

Neki köszönhetjük mi is, hogy szabad országban, békében építhetjük és szépíthetjük hazánkat, ötéves tervünk nagyszerű alkotásaival.

Vége.

A „BESZÉLŐ KÉPEK” 1949., 1950., 1951. oktatási évadban megjelent előadásszövegeinek és filmdiasorozatainak címjegyzéke:

SZABAD FÖLD TÉLI ESTÉK:

- A Nagy Októberi Szocialista forradalom (Sz.—1. sz.)
Képek a szovjet kolhozok életéből (Sz.—2. sz.)
Szovjetunió, a béke óre (Sz.—3. sz.)
Sztálin élete (Sz.—4. sz.)
Moszkva felé tekint a világ (Sz.—5. sz.)
A szovjet falu kultúrélete (Sz.—6. sz.)
Felszabadult ország — felszabadult nép (Sz.—8. sz.)
Országos Mezőgazdasági kiállítás és Tenyészállatvásár
(Sz.—9. sz.)
Aratás a nagyszénási „Dózsa” termelőszövetkezetben
(Sz.—10. sz.)
Boldog jövőnk — öt éves tervünk (Sz.—11. sz.)
800 millió ember a békéért (Sz.—11. sz.)
A koreai nép harca a szabadságért (Sz.—13. sz.)
Második parasztküldöttségünk útja a Szovjetunióban (Sz.—14. sz.)
Képek néphadseregünk életéből (Ez.—15. sz.)
Faekétől a traktorig (Sz.—16. sz.)
Hogyan él a péri „Micsurin” termelőcsoport parasztsága
(Sz. 17. sz.)
Hogyan él a kistormási „Dózsa” termelőszövetkezet parasztsága
(Sz.—18. sz.)
A gyapottermelés (Sz.—19. sz.)
Zöld futószalag (Sz.—20. sz.)
Sport: egészségvédelem (Sz.—21. sz.)
Tartsuk tisztán házunk táját (Sz.—22. sz.)
A legfontosabb növényápolási munkák (Sz.—23. sz.)
Látogatás a kiskirálysági „Ifjú Gárda” termelőszövetkezetben
(Sz.—24. sz.)
Bányász munka, szép mesterség (Sz.—25. sz.)
Erdőgazdaságunk (Sz.—26. sz.)
A talaj szerkezete és élete (Sz.—27. sz.)
A nép fiai a hadseregben (Sz.—28. sz.)
Hogyan védekezzünk a tüdővész ellen (Sz.—29. sz.)

Képek a Szovjetúnióból:

Képek a Szovjetúnióból (Szu.—1. sz.)

Tavasz a kolhozban (Szu.—2. sz.)

Természettudományi:

A csillagos ég (T.—1. sz.)

Az állattenyésztés új útjai (T.—2. sz.)

Micsurin a természet nagy átalakítója (T.—3. sz.)

A növények élete (T.—4. sz.)

A világ, amelyben élünk (T.—5. sz.)

Az ember származása (T.—6. sz.)

Művészet:

A szovjet festőművészet (M.—1. sz.) (Színes üvegdiapozitív)

Mesék:

Mese az aranykakasról (M.—2. sz.)

A cár és a madár (M.—3. sz.)

Híradó:

Győr-Sopron, Hajdú-Bihar, Pest, Veszprém, Zalamegyei híradó
(H.—1. sz.)

Játék filmek:

Az ezred fia

Mr. Twiszter

Sztálingrádi csata I—II. rész.

Az ifjú gárda I—II. rész.

Aki a népnek vermet ás . . .

Aktuális:

Május elseje a dolgozók harcos ünnepe (A.—1. sz.)

Magyarország felszabadulása (A.—2. sz.)

Nők harca a békéért (A.—3. sz.)

Ismerd meg hazádat!

Az aggteleki cseppkőbarlang (I.—1. sz.)

