

A Szovjetunió rendelkezésünkre bocsátja a moszkvai Metro építésének tapasztalatait

A Földalatti Vasútépítő Vállalat igazgatója moszkvai úttjáról

Még a múlt év decemberében el fogadta az országgyűlés a Magyar Népköztársaság első öt éves népgazdasági tervéről szóló törvényjavaslatot, amely a többi között előírja azt is, hogy meg kell építeni Budapesten a földalatti gyorsvasút első vonalát. A feladat óriási, amit majd részben nekünk, a Földalatti Vasútépítő Vállalat dolgozóinak kell megoldanunk.

Feladatainkat azonban nem tudnók megoldani, ha a Szovjetunió nem nyújtana baráti segítségét. A hatalmas Szovjetunió minden téren megnyilvánuló segítőkészsége ez alkalommal is megmutatkozott: másodmagammal meghívást kaptam Moszkvába.

A meghívás eredményeképpen megnyílt számunkra a lehetőség, hogy a helyszínen tanulmányozzuk a földalatti gyorsvasút építésénél alkalmazott és a gyakorlatban már nagyon jól bevált szovjet munkamódszereket. Tudományos és technikai tapasztalatainkat hetenként közöljük a közlekedésügyi minisztériummal és vállalattal dolgozóival, hogy már ezeknek a tapasztalatoknak a birtokában indulhasson meg Budapesten a földalatti gyorsvasút építése. Mint a moszkvai földalatti gyorsvasút építő Metroosztroy vendégei, előreláthatóan ez év végéig tanulmányozzuk a szovjet eredményeket.

Egy cikk keretében szeretném összefoglalni mindazt, amire a moszkvai Metroval kapcsolatban ma különösen kíváncsiak a pesti dolgozók. Mielőtt azonban rátérnék a Metro ismertetésére, vázolom röviden a Metro megszületésének előzményeit.

Moszkva lakossága 1917-ben megközelítően másfél millió volt. Ma már közel 8 millió Moszkva lakóinak a száma. 1917-ben Moszkvában a forgalmat villamos, lóvasút és konflis bonyolította le. Természetes, hogy a lakosság számának növekedésével ezek a forgalmi eszközök már képtelenek voltak lebonyolítani az utasforgalmat. Hiába fejlesztették a villamos úthálózatát, hiába sűrítették a járatokat, mindez már nem oldotta meg a közlekedési nehézségeket, mert a sok villamos csak akadályozta a közúti közlekedést. Felszíni közlekedéssel tehát nem lehetett megoldani Moszkvában az utasforgalom zavartalan és gyors lebonyolítását. A forgalom már-már válságos helyzetbe került, amint az a legelső világvárosban be is következett. Még mielőtt bekövetkezett volna a forgalmi válság, Sztálin elvtárs javaslatára a Népbiztosok Tanácsa 1932-ben kiadta a rendelkezést a Metro megépítésére. A tervezés azonnal meg is kezdődött és a tervek mindjárt nyomkövetés alá kerültek. Az első vonalakat már az első öt éves tervben átadták a forgalomnak és ez máris nagy könnyebbséget jelentett az utasforgalom lebonyolításában.

A jelenleg forgalomban lévő Metrovonalak hossza megközelíti a 40 kilométert. Ezt a meglévő hálózatot a most folyamatban lévő Belső Kör 60 kilométerre egészíti ki. A Metro teljes kiépítése után az összes vonalak hossza 100 kilométeren felül lesz. Mindez azt mutatja, hogy Moszkvában a Metro-építés lépést tart a város fejlődésével és így a forgalom Moszkvában tökéletesen megoldott kérdés.

A felszíni közlekedés hihetetlen nagyméretű és rendkívül gyors, ami igazán megnyugtató látvány a budapesti szűk, keskeny főútvonalakhoz szokott szemnek. A széles moszkvai főútvonalakon akadálytalanul és gyorsan közlekednek a közúti járművek, Vadonátúj Pobjedák és Zissek tízezrei futnak most már a moszkvai utcán, mégpedig akadálytalanul és ezzel a felszíni forgalom gyorsaságában megelőzték a moszkvaiak az összes világvárost. Akik sietnek és hosszabb távolságot kell megtenniök, azok nem gyalognak, mint például a nyugati metropolisokban.

Elképzelhető a moszkvai dolgozó meglepedettsége, amikor munkájából akár a felszíni, akár a földalatti forgalomban néhány perc alatt érhet otthonába, illetve otthonából munkahelyére. Moszkvában nincs tehát többé hosszú és fáradságos utazás, ismeretlenek az „emberfürtök”, nincs közlekedési baleset a villamosok túlsűrűsége miatt, mert a szovjet emberek tervszerű országépítése megoldotta mindezt a problémát. A város fejlődésével együtt épülő földalatti vasúthálózat ragyogóan bevált.

A Metro állomásaira belépve, hatalmas feliratok igazítják el az utasokat. A feliratok segítségével rendkívül gyorsan tájékozódik az utazóközönség, ami nem könnyű, mert hiszen Moszkvában már sok földalatti vonal van és ezek a vonalak sokhelyen keresztezik egymást, sokhelyen kell átszállni. Csak pillanatokig tart, amíg valaki megtalálja a helyes irányt és máris folytathatja útját. Az utas belép a művészi kékített márványburkolatú előcsarnokba, ahonnan mozgólépcső viszi le a ferde lépcsőaknán

keresztül egész komoly mélységekbe, az állomás szintjére. Minden ilyen mozgólépcső-aknában három mozgólépcső van: kettő állandóan működik, egy pedig tartalékban áll, nehogy üzemszabvány esetén szüneteljen a forgalom. Amikor a mozgólépcső leér az állomás szintjére, a külföldi utast ekkor éri a legnagyobb meglepetés. Az a csodálatos kép, amely minden egyes moszkvai Metro-állomáson fogadja, de különösen az a kép, amely a legutóbb épült állomásokon tárul elénk, igazán lenyűgöző. A padló vörös és fekete csiszolt gránitlapokból készült, az oszlopok és falak a szivárvány minden színét tükrözik. Ideálisan oldották meg csillárok és neonfények segítségével a világítást. Arnyékméltó megoldást kerestek és találtak. A szellőzés is tökéletes, pillanatig sem érezni, hogy az óriási tömegforgalom miatt elhasznált lenne a levegő.

A 30 méter széles és 180 méter hosszú állomás végein két-két alagúti cső fut be, amelyeken keresztül az érkező és kimenő vonatok közlekednek. Egy-egy ilyen szerelvény hat kocsiból áll, a kocsik 12 méter hosszúak és befogadóképességük 240 fő. Egy szerelvény tehát megközelítően 1500 személyt tud elszállítani. A ki- és beszállás nem tart tovább, mint 15-20 másodpercig. Az öntudatos moszkvai dolgozó tudja, hogy csak akkor lesz gyors a forgalom, ha nem késlekedik és bizony megtörténik, ha valaki lassú, azt magával sodorja a tömeg, mert egy ember miatt nem fog késni 100 és 100 utas. A vonat 70-80 kilométeres sebességgel robot és percek alatt szállítja el az utasokat utazási céljához. Amikor lelépnek a mozgólép-

csőre, másodpercek alatt jutnak a felszínre, anélkül, hogy nehéz, fáradságos utat kellene megtenniök a lépcsőkön.

Hát ez az, amiért szeméfenye lett a Metro a moszkvai embernek. Az a hatalmas előny, ami a gyorsaságban és kényelemben rejlik, nálunk még ismeretlen. Ugyisint ismeretlen mindaz a szépség, amivel az utas körül van véve; az állomások csarnokainak pazar kivitelezése a legjobb népevelő, mert a márvány és művészet nemcsak paloták és táncstermek sajátossága többé, hanem a dolgozó népé, amely azt megszerette és meg is tudja becsülni.

A moszkvai Metro építésénél szerzett gazdag tapasztalatokat most értékesíteni fogjuk, mert rendelkezésünkre áll minden segédeszköz, amire csak szükségünk van és szükségünk lesz. Amit majd nem tudunk odahaza előállítani, azt megkapjuk a Szovjetuniótól, a szovjet emberektől, akik máris nagy érdeklődést tanúsítanak a budapesti földalatti gyorsvasút építése iránt. Ez a készséges és baráti segítség, amelyet már eddig kaptunk és kapni fogunk a továbbiak során, teszi majd lehetővé, hogy öt éves tervünk egyik legnagyobb sikerű alkotása: a budapesti Metro elkészülhessen. Ez a baráti segítőkészség arra kötelez minket, hogy méltó tanítványok legyünk és ha kevesebb gazdagsággal is, de igyekezzünk annyi művészettel kivitelezni a terveket, hogy méltó lehessen majd a mi földalatti gyorsvasútunk a mintaképhez: a moszkvai Metrohoz.

Kintli Jenő,

a Földalatti Vasútépítő Vállalat műszaki igazgatója.

Megérkeztek a billenőkocsi teherautók a földalatti gyorsvasút építéséhez

Kintli Jenő cikke azzal az óriási segítséggel foglalkozik, amelyet a Szovjetuniótól kapunk a földalatti gyorsvasút építéséhez. A Szovjetunió nemcsak a Metro építésének terveit bocsátja rendelkezésünkre, hanem

fűrógépek szállításával is megkönnyíti a budapesti földalatti gyorsvasút építkezési munkálatait.

A gyorsvasút alagútjának fűrási munkálatai csak a jövő esztendőben kezdődnek meg, minthogy addig el kell végezni a szükséges előkészületeket. A jövő év elején érkezik meg a Szovjetunióból az az öt különleges fűrógép, amelynek

tipusa és mérete mindenben meg-

egyeznek a moszkvai Metro furásánál használt gépekével.

Ezek a fűrógépek hat méter átmérőjű fűrópajzzsal rendelkeznek.

A földalatti gyorsvasút első szakaszának építése alkalmával körülbelül egymillió köbméter földanyagot mozgathat meg. Ezt a földanyagot már nem kordékkal szállítják el, mint ahogy nagyobb építkezéseknél szokták, hanem

korszerű, úgynevezett billenőkocsi-teherautókkal. Az első nyolc billenőkocsi-teherautó már meg is érkezett

és a tervek szerint a jövő héten ezeket már üzembe is állítják. A közeljövőben még 12 darab billenőkocsi-teherautó érkezése várható.