

**ÖTHETES TANULMÁNY-
UTON** járt Moszkvában, a Metro-építkezés tanulmányozására a Budapesti Földalatti Gyorsvasút építésének »vezérkara«: **Földvári László** közlekedési miniszterhelyettes vezetésével a gyorsvasút beruházási vállalat részéről dr. **Széchy Károly** igazgató és **Biacs Nándor**, a gépészeti osztály vezetője, az építövállalat részéről pedig **Valkó Márton** igazgató és **Kintli Jenő** főmérnök. Ezzel újabb fejezetéhez érkezett az az állandó, mindenre kiterjedő segítségnyújtás, amelyben a szovjet földalatti vasútépítő szakemberek részestik büszkeségünk, a budapesti földalatti építését.

Amikor alig másfél évvel ezelőtt a párt és a minisztertanács határozata megjelent a gyorsvasútról, a már addig elkészült tervek is a szovjet példa nyomán, szovjet segítséggel születtek meg. Két magyar mérnök hónapokat töltött Moszkvában, a Metro két mérnöke pedig Budapestre jött. Nemcsak tapasztalataik gazdag tárházát hozták magukkal, hanem a Metro-építés egész történetét lerögzítő bőséges szovjet szakirodalmat is, amelyet azóta mind nagyobb részletességgel fordítanak le magyar nyelvre. Másfél év alatt szinte napról napra a Metro-építők útmutatása nyomán haladtak előre a budapesti földalatti gyorsvasút előkészítő munkái, míg ma már odáig jutottunk, hogy két helyen is — a Márkuspark-színházi munkahelyről kiindulva a Somogyi Béla-út alatt, valamint a Rákóczi-úton — a megfelelő szellőző alagutak és aknák után a tulajdonképpeni gyorsvasút-alagút építésére került sor. (Előbbi helyen máris fúrják az alagutat, a Rákóczi-úton pedig május 1-én kezd dolgozni a fúrópajzs, amely naponla egy métert halad előre.)

— **IDOSZERŰVÉ VALT**, hogy hosszabban, közelebbről tanulmányozzuk a moszkvai Metro tervezését, építkezését és üzem-bentartását — mondja **Valkó Márton**, amikor a nemrégén hazatért delegáció útjáról kérdezzük.

— Először épül nálunk »valódi«, vagyis mélyen a föld alatt vezetett földalatti vasút s a munka ma már olyan fázisában van, hogy a szakértőknek



Itt tanult moszkvai tanulmányútján a Budapesti Földalatti Gyorsvasút építésének vezérkara

vezetőknek szélesebbkörű, részletesebb képet kellett kapniuk példaképünkről, a világhírű moszkvai Metróról. Ezen a tapasztalatszerzésen kívül alkalmunk volt minden részletében megbeszélni a mi terveinket, megvitatni azokat a kétértelműségeket, amelyek az alkalmazandó módszerek és egyes részletkérdések körül időnkint felmerültek.

— A moszkvai Metro tervezési munkáit tanulmányozva megismertük a legújabb statikai elméleteket, számítási eljárásokat. Miután mi már elérkeztünk a földalatti állomások és az úgynevezett »folyópályaalagutak«, vagyis a gyorsvasút tulajdonképpeni alagútjainak építkezéséhez, olyan részletkérdésekre is ki kellett térni, mint például, hogy miképpen építsük ki az alagutak betorkolítását az állomás földalatti üregébe. Tanulmányoztuk többek közt az állomásokra levezető ferde alagutak építési módjait és a bennük elhelyezendő mozgólépcsőket is.

— **A MOZGÓLEPCSŐK MŰKÖDÉSÉVEL** kapcsolatban kíváncsiak voltunk, hogy gyerekek és öregek hogyan használhatják ezeket a lejárókat? Láttuk, hogy örömmel és nehézség nélkül használják. A kapaszkodó-korlát is együttmozog a lépcsővel, amely szinte észrevétlenül emeli fel az utast a talajról és teszi a kijáratot nyílnál újra a szilárd földre. Iskolai szünetekben a gyerekek tömege szórakozni is ellátogat a Metro lépcsőire és

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: *M. P.*

Magyar Nemzet
Bp. 1952. IV. 10.

(Ty) (Idő) (Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

385.859

Hely:

Idő:

1952

Személy:

Helyszám:

Budapest nyomda NV., Közp. város háza — 1890/50

utazgatnak kedvük szerint lefelé. — Moszkvában most a földalatti hálózat zárógyűrűjének egyik szakasza épül. Itt mindenféle munkafázist látunk. Egyik ponton most fogtak hozzá az építkezéshez, a másik részen alagutat fúrnak, a harmadikon állomás épül, megint máshol már majdnem üzemkész helyzetet láltunk. Az itt látottak közül rendkívül nagy hatással volt ránk a maximális, majdnem azt mondhatni, hogy totális gépesítés.

— Lényegében csupa szakmunkás dolgozik az építkezésen, akik gépeket kezelnek, elektromos vontatású csilléket vezetnek, fúrópajzsokat, rakodókat irányítanak. Minden egyes munkafolyamatra speciális gépek vannak és a gépeket nem csupán képtelenen, hanem a valóságban is kesztyűs kézzel kezelik. Lapátot, csákányt, kézierővel dolgozó embert szinte nem is látni, csupán egy-egy szokatlanabb helven, riánk előforduló »kozmetikai« munkát végeznek vájárók az alagutakon vagy állomásokon.

— **IGEN SOKAT TANULTUNK** a Metro-építés munkaszervezési módszereitől is. Igen tanulságos például a felszíni munkák megszervezése, ahol ugyancsak mindent gépek végeznek, de ezeket úgy állítják munkába, hogy a mélyből kihozott földet minél kevesebbszer kelljen megmozgatni, le vagy felrakni, hogy minél hamarabb továbbítható legyen. Nagyszerű az ott alkalmazott norma- és béreltszá-

molási rendszer is: igazságos, egyszerű és világosan áttekinthető. Mindenki percek alatt kiszámíthatja, hogy mennyit keresett aznap. Mintaszerűek az egészségvédelmi berendezések, az egészségügyi szobák, ahol a munkaidejük alatt a naptól elzárt dolgozókat kvarcfénnyel kezelik. A nagyobb földalatti munkahelyeken szép, tiszta büffék állnak rendelkezésre.

— De nemcsak a Metro ter-
vét, építését, munkaszervezését tanulmányoztuk és tanultunk is belőle igen sokat, hanem alaposan megfigyeltük a Metro üzem-bentartását is. Nemcsak meg kell építenünk a budapesti földalatti, hanem fel kell készülnünk erre az újszerű üzem-re, a forgalom sima lebonyolítására is. Megcsodáltuk és igyeke-
szünk követni a moszkvai földalatti a tökéletes biztonság, balesetmentesség, a sima és gyors forgalom terén. Láttuk, hogyan oktatják a forgalmi személyzetet. Magunk is megnéztük az oktató kiállítását, ahol teljes keresztmetszetben látható egy-egy Metro-
vagon, valamennyi berendezésével, fékjeivel, motorjával. Végül sokat gyönyörködtünk az újabb megnyílt vonalak állomásai-
ban, amelyek valóban csodaszépek

**AZ ÖTHETES TANULMÁNY-
UT** tapasztalatai újabb hatalmas lendületet adnak a budapesti gyorsvasút építésének is, amelyet szeretettel és érdeklődéssel figye-
lünk valamennyien. **M. P.**