

# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

385.859

"1952"

Személy

Helyszám

Szerző:

## Moszkvában tanultam meg, hogyan építsek földalattit Budapesten

Forrás:

*Ujpesta* 1952. II. 22

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

omt. XX. cs. 23. sz.

Székesfővárosi házinyomda 1926 — 8891

1950 június 24-én két boldog és izgatott, várakozással teli magyar földalatti-építő mérnök szállt ki a moszkvai repülőtéren a budapest-moszkvai gépből. Az egyik *Kintli Jenő* sztahanovista főmérnök volt, a másik pedig — én. Kettőnkét ért az a nagy öröm és megtiszteltetés, hogy a szovjet kormány meghívására hat hónapos moszkvai tanulmányúton vehettünk részt.

A budapesti földalatti gyorsvasút építése abban az időben a kezdet kezdetén volt még. *Hilvert Elek* szaktársunk akkortájt érkezett haza egyhónapos moszkvai útjáról, amely során a vonalvezetés tervezését vállalta meg a szovjet szakértőkkel. Kevésssel elutazásunk előtt kezdtek a Rákóczi-úti és a Szent István-körúti akna süllyesztéséhez. *A mi tanulmányútunk célja az volt, hogy átvegyük a világ legszebb és legkorszerűbb földalatti vasútja, a moszkvai Metro építőinek 18 évi munkája során lezárult tapasztalatait.*

Moszkvai tartózkodásunk első hetében a Szovjetunió közlekedésügyi minisztériumának vendégei voltunk. Ez alatt

### a legkitűnőbb szovjet szakemberek

vázolták előlünk három-négyórás előadásokban a moszkvai Metro építővállalata és tervezőintézete, a Metrosztrójt és a Metroprojekt munkáját. Rendkívül tanulságos konferenciákon beszéltek meg velünk a tervezési szempontokat, a kivitelezési módokat és az építkezés szervezésével kapcsolatos problémákat.

Amikor esténként kiléptünk a minisztérium kapuján, *Kintli* elvtárral együtt hallgatagon róltuk Moszkva gyönyörű utcáit. Azt gondoltuk, ilyen módon kissé »kiszellőztetjük a fejünket«, megkíséreljük megszerezni mindazt, amit napközben tanultunk és tapasztaltunk. A várost járva azonban új és új benyomások zúdultak ránk és mi tágranyílt szemmel gyönyörködöttünk a Gorkij-utca forgótagában, a Kreml, a Vörös-tér, az épülő felhőkarcolók látványában és nem utolsósorban a Metro csodaszép állomásaiban.

Később, amikor sorra látogattuk az épülő Metro munkahelyeit, a szépség és a látványosság iránti elragadtatásunkhoz a műszaki ember mélyleg elismerése párosult. Végül előzékeny vendéglátóink le-

hetővé tették, hogy az építkezés időbeli sorrendjében járjuk végig a munkahelyeket. Így például először fűrást, azután faqyasztógépházépítést, majd aknasüllyesztést végző építéshelyre mentünk el. Ily módon az építkezés összes munkafázisát (tűbingszerelés, peronkiépítés, elektromos vezetékek lefektetése stb.) sorra tanulmányozhattuk. Utjainkra a legkiválóbb szakemberek kísérték el, legtöbbször *Barisnyikov* elvtárs, a Metrosztrójt vezetője és *Kabánov* elvtárs, a Metroprojekt vezetője, akik a szovjet emberre jellemző, magától értetődő szívéllyel, kifogyhatatlan türelemmel válaszoltak a mi — szintén kifogyhatatlan — kérdéseinkre.

A Szovjetunió azonban

### nemcsak értékes tapasztalatokkal és tanácsokkal segítette

a mi földalatti vasútunk építését, hanem — és ez talán a legjelentősebb — rendelkezésünkre bocsátotta a moszkvai Metro negyvenkötetnyi általános és részletesen kidolgozott tervét, valamint a műszaki leírásokat és a biztonsági szabályzatokat is.

Telefon, táviró és futárposta útján állandó kapcsolatban voltunk budapesti központunkkal. Kérdések özönét intézték hozzánk és mi a szovjet elvtársakkal lefolytatott tanácskozás után azonnal válaszoltunk. Ez igen fontos feladatunk volt mindaddig, amíg két szovjet szakértő, *Danilea* és *Selájev* mérnök Budapestre érkezett, hogy közvetlenül segítsék a tervezés és az építés munkáját. *Selájev* elvtársat még moszkvai tartózkodásunk első felében ismertük és szeretettük meg. Őt is — csakúgy, mint *Barisnyikovot*, *Kabánovot* és a többi szovjet elvtársat — számtalanszor »megkínóztuk« aprólékos kérdéseinkkel. De rengeteg elfoglaltsága ellenére a legkisebb türelmetlenség nélkül, készséggel állott rendelkezésünkre.

Moszkvai tartózkodásunk alatt

### a barátság, a segítőkészség ezernyi jelével találkoztunk

és nem lehetett olyan kérdésünk, amelynek teljesítésére a szovjet elvtársak módot ne találtak volna. Egy-egyben például azzal a nehezen teljesíthető kéréssel fordultunk a Szovjetunió közlekedésügyi minisztériumához,

tegye lehetővé számunkra, hogy a biztosító berendezések megtekintése céljából külön kocsin végigutazhassunk a Metro már elkészült vonalain. A különkocsi beállításának természetesen formális kiesést okoz, a minisztérium azonban minden további nélkül helyt adott kérésünknek.

A Moszkvában töltött hat hónap alatt teljes egészében megismertük a 18 éve folyó Metro-építés tapasztalataiban kikristályosodott módszereket. Ezeknek az építési és tervezési módszereknek a birtokában, a rendelkezésünkre bocsátott tpuszterv-gyűjteménnyel és számos fényképfelvétellel megrakodva tértünk haza 1950 decemberében. Hazautazásunk előtt meg kellett ígérnünk *Barisnyikov* és *Kabánov* elvtársaknak, hogy a legapróbb részletkérdésben felmerülő problémáinkkal is hozzájuk fordulunk. Ok viszont »cserébe« megígérték, hogy a később megjelenő szakirodalmat is elküldik nekünk.

A Szovjetunió a tervek és az értékes tapasztalatok átadása mellett tűbingszállítmányokkal és gépi berendezésekkel teszi könnyebbé és gyorsabbá földalatti vasútunk építését. És mindezen felül, néhány év múlva

### nagyszerűen képzett, fiatal magyar mérnökök

hagyják majd el a leningrádi egyetem Metro-tagozatának padjait és kapcsolódnak a mi Metrónk építéséhez.

A moszkvai Metro építését a Szovjetunió első öt éves terve keretében 1932-ben kezdték meg. Tapasztalatok híján tervezőinek, építőinek nem volt mire támaszkodniuk; kemény munkával, találmányossággal, az akadályok elleni harcban, munkamódszereiket és önmagukat állandóan fejleszve alakították ki a modern metróépítés gyakorlatát.

Mi kitaposott ösvényen járunk Moszkvában tanultuk meg, hogyan építsünk földalattit Budapesten, munkánkban a Szovjetunió segítségére, gazdag tapasztalataira támaszkodhatunk. Ennek köszönhetjük, hogy olyan nagy feladatot tűzhetünk magunk elé, mint a földalatti gyorsvasút tízkilométeres szakaszának megépítése az öt éves tervben.

Elmondotta: *Fábián József*, a Földalatti Vasútépítő Vállalat mérnöke