

19/950. szig. biz.

*Minzamműsítő*

o. július 14.

1.

Magyar Országos  
Levéltár

Országos Torv hivatalnak,

Budapest, V., Nádor u. 11.

Csatoltan küldöm a budapesti földalatti gyorsvasut tervfeladatát 2 példányban a kibocsájtott irányelveknek megfelelő összeállításban. A tervfeladattal kapcsolatban kiegészítőleg a következőket állapítom meg:

1./ A tervfeladat összeállítása a Pártvezetőség június hó 7-i döntésének megfelelő követelmények kielégítése alapján készült. Meg kell jegyezni, hogy a tervezésnél megvizsgáltuk a Pártvezetőségi ülésen felvetett azt a lehetőséget is, hogy a Nyugati p.u. felé történő leágazás nem képezhetné-e mindjárt részét a következő lépésben kiépítendő Észak-Déli vonalnak és nem lehetne-e azon egyuttal rendszeres forgalmat is bevezetni?

Miután az Észak-déli vonal az elsőnek megépülő Kelet-Nyugati vonalat keresztezni fogja a csatlakozó Deák-téri állomásból való kiágazásként, ezt a kérdést megoldani nem volna célszerű, mert a végleges vonalnak ugyanazon a nyomon más magassági fekvésben kellene haladnia, ami később rendkívüli építési nehézségeket, forgalmi akadályokat és igen nagy költségeket okozna.

A Kelet-Nyugati vonalnak a Nyugati p.u. érintésével vagy legalábbis megközelítésével való megépítése a vonal hosszának mintegy 2 km-el vagyis több, mint 20 %-al való meghosszabbítását eredményezné és az Észak-déli vonal jelentőségét lecsökkentené ugyan, de szerepét nem oldaná meg.

Ilyenformán marad az a lehetőség, hogy a leágazást a Kossuth-térről indítjuk ki, mint különálló egyvágányu vonalat, amelyen a szükség szerint a Kossuth-tér - Nyugati p.u. között rendszeres ingaforgalom felvehető.

2./ Le kell szögezni, hogy a tervfeladat kidolgozása részlettervek, sőt általános tervek nélkül csupán vázlattervek alapján készült és bizonyos technikai kiviteli elgondolások feltételezésével, amelyek az eddig végzett talajkutató furások és a külföldi - elsősorban moszkvai - tapasztalatok alapján a leggazdaságosabbaknak és legbiztonságosabbaknak mutatkoznak. A földalatti építkezés természetéből folyik, hogy a tényleges helyzetet csak az építkezés megkezdése után ismerhetjük meg és olyan nem várt meglepetéseknek vagyunk kitéve, amelyek az építés végrehajtását lényegesen kedvezőtlenebbé esetleg kedvezőbbé is tehetik. Ez természetesen ugy az építkezés költségeire, mint időtartamára és programjára is lényeges kihatással lehet. Mindezt összevéve a közölt adatok csak általános tájékoztatásul szolgálhatnak és az építés tényleges viszonyainak megfelelő változásoknak vannak alávetve. All ez a gépészeti vonalra is, ahol tapasztalat hiányában még inkább csak közelítő feltevések alapján kellett a terv feladatot kidolgozni.

3./ A tervfeladat kidolgozása ugy történt, hogy a Pártvezetőség és a Kormányzat által előnk szabott feladat, vagyis az első vonalnak 1955.végére, a Deák-tér - Népetadion közötti szakaszának pedig még 1954.évben való megépítése megvalósuljon. Ez a feladat azonban eddig soha nem látott feladatokat ró elsősorban a magyar mélyépítőiparra, de bizonyos vonatkozásban a vas- és gépiparra is, amely feladatokat csak ugy tud megvalósítani, ha

- a./ az építkezéshez és tervezéshez szükséges szakkadereket /mélyépítő és tervező mérnökök/,
- b./ az építkezés lebonyolításához szükséges különleges szerzsámokat,
- c./ és az építkezéshez szükséges anyagokat

a népgazdaság összes érintett ágazatai a csatolt mellékletek szerint megkivánt ütemezés szerint biztosítják.

Felelősen tehát ezen előfeltételek hiánytalan teljesítése nélkül a feladat maradéktalan megvalósításáért nem vállalhatunk.

Mind ezek alapján javaslom, hogy a csatolt tervfeladat általános keretkér kezeltessék és véglegesnek csak az 1950. évi feladatot tekintsük. A továbbiakban pedig az általános kereten belül minden évre a tervgazdálkodás elírásainak megfelelően az időközben szerzendő terep adatok felhasználásával évenként résztervfeladatot dolgozzunk ki.

FÜLDALATTI VASUT BERUHÁZÁSI N. V.

*Széchy*

/dr. Széchy Károly/  
vezérigazgató

Magyar Országos  
Létező