

## 20 ÉVES AZ UVATERV

Irta: Magyar Ambrus

Vállalatunk alapítását a közlekedés helyreállítása és fejlesztése tette szükségessé. A második világháborúban lerombolt közlekedéssel szemben az államosított ipar, a kollektivizálás útján fejlődő mezőgazdaság egyre nagyobb igényeket támasztott. A népgazdaság szállítási szükségleteinek kielégítésére közlekedésfejlesztési tervek készültek. A közlekedéspolitikai célok jegyében meghatározták az ágazatok fejlesztésének mértékét, megjelölték a megépítésre kerülő új közlekedési létesítményeket.

A közlekedés korszerűsítése, a fejlesztési terv végrehajtása fokozott gazdasági, műszaki előkészítő, tervező tevékenységet igényelt. Ezeknek a feladatoknak végrehajtására alapította a Magyar Népköztársaság Kormánya 1948. július hó 22-én kihirdetett rendeletével az Állami Mélyépítéstudományi és Tervező Intézetet. Az ÁMTI munkája kiterjedt a mélyépítési tervezés valamennyi területére. Feladata zöm-mel a háborús pusztítás során megrongált vasutak, utak, hidak újjáépítési terveinek a kidolgozása volt.

A Minisztertanács egy évvel később le-választotta az Építéstudományi Intézetet a Tervező Vállalattól, majd a vállalat nevéét Állami Mélyépítési Tervező Intézet Nemzeti Vállalatra változtatta. 1950. június 22-én a Népgazdasági Tanács — az ÁMTI decentralizálásával — feállította a Közlekedésüzemi Épülettervező Iroda, a Mélyépítési Tervező Iroda Nemzeti Vállalatokat, valamint az Út-, Vasúttervező Iroda Nemzeti Vállalatot. Még abban az évben a vállalatot Út-, Vasúttervező Vállalatnak nevezték el. A nevében új vállalat nemcsak jogi, hanem erkölcsi tekintetben is büszkén vallotta magát az eredményekben gazdag ÁMTI utódjának.

### Az UVATERV mai szervezetének kialakítása

A közlekedésfejlesztési tervek-ből vállalatunkra háruló feladatok szabták meg tevékenységünket, ennek megfelelően alakítottuk vállalatunk szervezetét, tervezői profiljait.

A vállalat felállításakor — az akkori követelményeknek megfelelően — az útépítés, a vasútépítés és a közlekedés-építés gépesítésének szakterületein vállaltunk tervezőmunkákat.

Egyre összetettebb feladatainkból adódóan szakosodási folyamat indult meg vállalatunkban, melynek során az I. Út-Vasúttervező Iroda, mint a vállalat névadó Irodája, fő profiljának az úttervezést, a közúti és városi közlekedés-tervezést tartotta meg.

A MÁVTI 1952-ben történt megalakulása után ott készítették a MÁV részére a műszaki tervek túlnyomó részét. Ezt követően vállalatunk elsősorban gazdasági vasutak, iparvágány tervezések, keskeny nyomközű vasutak tervezését végezte.

A Géptervező II. Iroda tevékenysége elsősorban a KPM hatáskörébe tartozó közlekedésépítés gépesítésére terjed ki. Gépesítési feladatainkat mindenekelőtt az úthálózat fejlesztésének programja határozta meg. Az Irodának az elmúlt időszakban végzett munkájára alapvetően az volt jellemző, hogy az egyes gépek és berendezések tervezését, valamint a meglévő berendezések korszerűsítését az összefüggő gépcsoportok, gépláncok tervezése, fejlesztése váltotta fel.

Az ÁMTI feladatai között már megalakulásakor szerepeltek a hídtervezések, elsősorban a II. világháborúban megrongált hidak újjáépítési terveinek elkészítése.

1950-ben a hídtervezés már a közlekedési tárca irányítása alatt álló MÉLYÉPTERV profiljába tartozott, egészen 1953-ig, amikor a mélyépítőipar jelentős része, majd ezt követően a MÉLYÉPTERV is az ÉM. hatáskörébe került. Ez időben a Hídiroda egész munkájával mindinkább szerves kapcsolatba került az úttervezésekkel. Ezért 1953. januárjában előljáró hatóságaink a MÉLYÉPTERV Hídirodáját az UVATERV szervezetébe helyezték át. Nyilvánvaló volt, hogy a közúti útkorszerűsítési és építési program hídtervezési igényeit a III. Iroda összehangoltabban, rugalmasabban tudja így kielégíteni. A tervezést megelőző, előkészítő felmérési feladatokat, az épülő létesít-

mények kitzúzési, ellenőrző mérési munkáit, az út-, vasúttervezéssel foglalkozó Iroda keretében a geodéziai osztály végezte. Az egyre növekvő feladatok 1953-ban már indokolttá tették, hogy a geodéták kiváljanak az I. Iroda keretéből és a IV. Iroda szervezetében önálló egységet képezzenek.

A IV. Iroda szervezete a későbbiekben tovább bővült. A vonalas létesítmények tervezési feladatai olyan mértékben sokasodtak, hogy ezen az Irodán belül is szükségessé vált egy úttervezési osztály felállítása. Egyidejűleg a kisebb volumenűre csökkent vasúttervezési profil szintén az Irodához került. 1967-től az ÁFOR telepek építésével kapcsolatos tervezési feladatokat is az Iroda végzi.

A Vállalat mai szervezetének kialakulásában a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1954. október 28-án hozott döntése igen nagy jelentőségű. A miniszteri határozat megszüntette a Közlekedésüzemi Épülettervező Vállalatot és a Földalatti Vasúttervező Vállalatot, s VI., illetve V. Irodaként beolvasztotta az UVATERV-be.

Az ÁMTI keretében 1949. májusában a gyorsvasúti csoport megalakulásával kezdte meg tevékenységét a Földalatti Vasúttervező Iroda.

A budapesti földalatti vasút építésére hozott határozat után, 1951-ben önálló Földalatti Vasúttervező Vállalat létesült.

1954-ben a FÖVATERV mint vállalat megszűnt és önálló irodaként beolvadt az Út-, Vasúttervező Vállalatba. Az Irodának ebben az időben a földalatti vasút műtárgyainak állagfenntartása, illetve mélyépítéssel kapcsolatos ipari és egyéb létesítmények tervezése volt a feladata.

A beruházási program jóváhagyása után a kiviteli tervek készítése szükségessé tette az építészeti, gépészeti és közlekedésüzemi részlegek visszahelyezését az V. Irodára. Ettől az időtől kezdve, ismét Földalatti Vasúttervező Iroda néven, a vasútbiztosító berendezések és hírközlő berendezések kivételével a földalatti vasút összes tervezési feladatát saját szervezetében végezhetette.



Az UVATERV székháza. Tervezték: Nyíri István és Bandl Ferenc



M-7 autópálya. Tervezték: Dr. Jánoshegyi Ferenc és munkatársai

A VI. Iroda megalakulása után a legfontosabb feladata a különböző közlekedési ágazatok — az autóközlekedés, a közúti-, légi-, vasúti- és vízi közlekedés, a hírközlés, a posta, valamint az idegenforgalom — magasépítési létesítményeinek tervezése. Ezek a feladatok az egyes közlekedési ágazatok fejlesztésének mértékében évről-évre növekedtek.

Az UVATERV egyre bonyolultabb, összetettebb feladatai, a szaktervezői

alapprofilnak megfelelően felállított irodáink szervezetében a kiegészítő, szaktervező osztályok, csoportok felállítását követelte meg. Az évek során vállalatunk a műszaki szakágazatok tekintetében egyre sokrétűbbé, komplexebbé vált. Ennek eredményeként ma már túlzás nélkül mondhatjuk: nemcsak minden közlekedési ágazatban, hanem a városi közlekedéstervezés, a szállítással összefüggő gépészeti tervezés, a posta-hírközlés, idegen-

forgalom, a műszaki tervezés rendkívül széles körében végez tervezési munkákat vállalatunk.

Állandó dolgozóink létszáma megközelítően 1650 fő. Magasképzettségű, zömmel nagy tervezési tapasztalattal rendelkező okleveles mérnökeink száma 480. Az irányításuk alatt dolgozó rajzoló, kisegítő apparátus jelentős tervezési feladatok gyors, színvonalas végrehajtására képes.

E rövid ismertetés keretében nem adhatunk számot vállalatunk valamennyi jelentősebb munkájáról. Ezért — a feladatok jellege szerint csoportosítva — a különösen jelentős tervezéseinket említem meg, melyek közlekedéspolitikai fontosságuknál, nagyságuknál fogva figyelmet érdemelnek.

### A közúti közlekedés fejlesztése

Ezek közé tartoznak a közúti hálózat korszerűsítésének, a főközlekedési, majd az új autópályák létesítésének műszaki előkészítésében, tervezésében végzett munkáink.

Vállalatunk fektette le a közutak országos hálózatának tervezési alapjait. Átfogó összehasonlító tanulmányt készítettünk a gazdasági vasutak és közutak hatékonyságának vizsgálatáról.

Évenként közel 1000 km közút korszerűsítését terveztük meg, így az útkorszerűsítések megindítása óta — az új utak tervezésével együtt — összesen mintegy 15 000 km útterv készült el vállalatunknál.

Az UVATERV kezdeményező volt a gyorsforgalmi úthálózat tervezési irányelveinek kidolgozásában is. A gyorsforgalmi utak műszaki tervei közül kiemelkedő a Budapest—Székesfehérvár—Siófok autópálya tervezése, a Budapest—Tatabánya autópálya tervezése, a Budapest—Hatvan—Füzesabony autópálya tanulmányterve, a Tatabánya—Győr autópálya tanulmányterve és végül a Budapestre bevezető autópályák tanulmánytervei.

Kidolgoztuk a városi közúti hálózatfejlesztés módszereit, mely ma már korszerű gépi számítással történik vállalatunknál. Ilyenre példa Szeged és Eger városi közlekedéshálózat fejlesztési terve. Arra törekedtünk, hogy a városi közlekedés tervezése az országos közlekedéstervezéssel összhangban legyen.

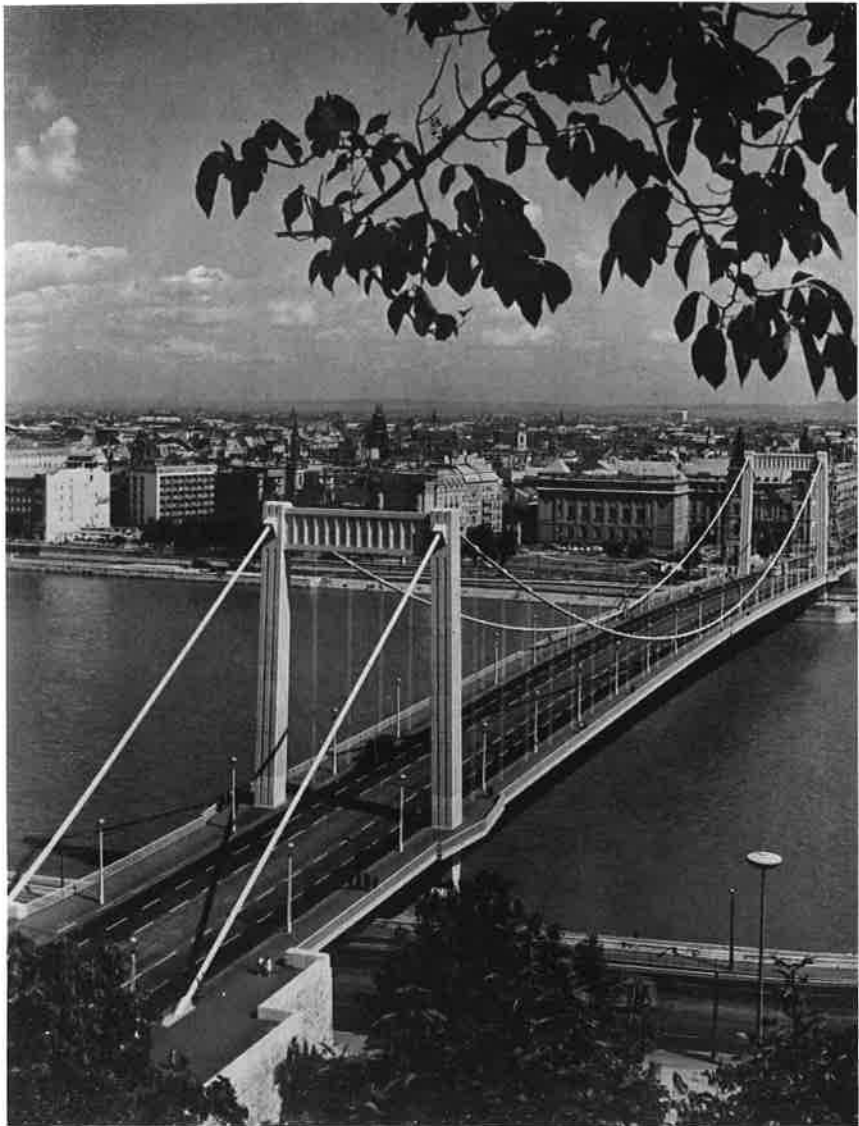
Elsőnek Pécs, majd Debrecen részére készítettünk tömegközlekedési tervet. 1963—64. évben készítettük el az országos üzemanyag kúthálózat fejlesztési tervét. Típusterveket készítettünk a töltőállomásokra és szervizekre.

## A közlekedésépítés gépesítése

A hazai úthálózat fejlesztési programjának sikerét az UVATERV sokoldalú, komplex tervezési tevékenységével segítette elő. Ezek közé tartoztak az útépités gépesítése érdekében végzett erőfeszítéseink is.

A hazai adottságainknak megfelelően az útépités gépesítése terén elsősorban az aszfaltút építő gépek modernizálása volt a feladatunk. Munkánk eredményeként az útépitő vállalatok ma már a terveink alapján gyártott, 25 tonna/ó teljesítményű modern aszfaltkeverő telepekkel vannak ellátva. Nagyrészt ennek köszönhető, hogy a különböző burkolatú útpályák közül az aszfaltburkolatú útpályák építése jelentős (75,8%) gépesítési fokot ért el. A balatoni autótút építésével a betonútépités gépesítése került előtérbe. 1965-ben terveink alapján készült el az első hazai 60 m<sup>3</sup>/óra teljesítményű automatikus, nagyteljesítményű, korszerű követelményeket kielégítő betongyár. Ezzel a munkánkkal megvetettük az országos központi transzport betongyár-hálózat és az elemgyárak, valamint házgyárak betonellátásának az alapját. Ma már terveink alapján épül a Szolnok Épületelemgyár 120 m<sup>3</sup>/óra teljesítményű betongyára és további 30, 60 és 120 m<sup>3</sup>/óra teljesítményű betongyárak létesítése van folyamatban.

Az útépités és útfenntartás egyes műveleteinek gépesítését szolgálják a különböző járművekre szerelhető gépek és berendezések általunk tervezett típusai, úgymint: tolólapok, seprőgép, porfúvó, bitumenszórók, zúzalékterítők, árokásók, bitumenszállító és melegítő üstök, talajstabilizáló gép, homokszóró, hóékék stb. Ezekből a gépekből ma már több száz üzemel.



Erzsébet híd. Tervezte: Sávoly Pál

Autótút gyalogfeljáró. Tervezte: Néveri Imre

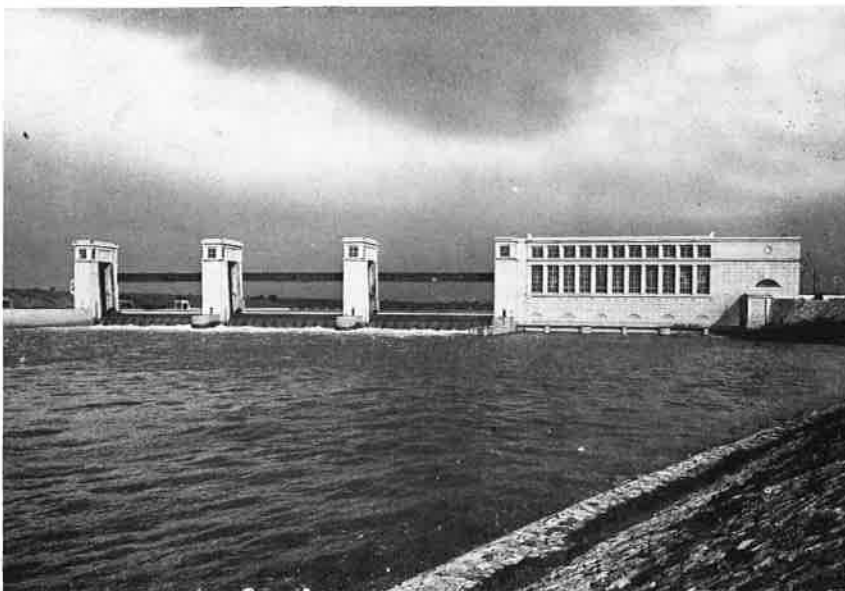




Fent: Kabhegyi TV torony. Tervezte: Dr. Petur Alajos

Középen: Mecseknádasdi völgyhíd. Tervezte: Bölcskei Elemér

Lent: Tiszalöki vízlépcső. Tervezte: Nyíri István



## Hídtervezések

Az UVATERV a hídtervezés terén elért eredményeivel tovább öregbítette a magyar hídépítés külföldön is elismert hírnevét.

Vállalatunk évente kb. 250—300 hidat tervez. Legkiemelkedőbb alkotásunk az Erzsébet-híd tervezése volt. Az új Erzsébet-híd korszerű megjelenésében méltó utóda elődjének.

A hídtervezés sokrétű, komplex tervezőmunkát igényel. Az Erzsébet-híd tervezésében vállalatunk szinte valamennyi szaktervező csoportja résztvett. Az UVATERV dolgozói hozzájárultak az Erzsébet-híd korszerű megtervezésével a főváros esztétikai értékének további emeléséhez.

Vállalatunk első export sikerét is a hídtervezés területén érte el. 1955-ben terveztük az Egyesült Arab—Köz társaság megrendelésére a helwani Nílus-hidat. Munkánkkal a közel-keleti országokban oly elismerést vívtunk ki, hogy a helwani hidat követte a szíriai Orontes, az iraki Garimat Ali és Dyalah- híd, Egyiptomban épített számos forgóhíd. Legutóbb Csehszlovákia és az NDK részére végeztünk hídtervezéseket.

## Vasúttervezések

Bár a vasúti létesítmények tervezésére a tárca önálló tervezőintézetet szervezett, vállalatunk is részt kapott ennek a közlekedési ágazatnak a fejlesztésében.

Jelentősebb munkáink voltak a Nyugati pályaudvart a Ferencvárosi pályaudvarral összekötő „ceglédi vonal” át-helyezésének terve. A szocialista ipar fejlődésével kapcsolatban csaknem minden nagy ipartelepi vasút tervezése: így Dunaújváros, Miskolci rendező, Berentei szénpályaudvar, Ózd, Kazincbarcika, Bábolna, Kisterenye—Ózd tanulmányterve, a Paks—Szekszárd—Bátaszék—Mohács közötti új vasútvonal, a Dunapataj, Kalocsa—Baja vasútvonal, Vác—Galgamácsa—Aszód kétvágányú fővonal, Vác—Nógrádverőce—Drégelypalánk közötti pálya korszerűsítése.

Ezenkívül a gazdasági vasutaknak az egész országra vonatkozó hálózattervezését és számos keskeny nyomközű vasút műszaki és kiviteli terveit készítettük el.

Vasútállomásokkal kapcsolatos kiemelkedő komplex (magasépítés, vasút, közút stb.), összetett, több szakágat foglalkoztató tervezéseket végeztünk Debrecen, Szolnok, Hatvan, Székesfehérvár, Győr stb. városokban.

A bányászat fejlesztésével összefüggő vasúti (és közúti) terveket készítettünk Nógrádkövesd, a Dunai, a Hejőcsabai Cement és Mészmu, az egri ipartelepek, Ózd, Komló, Nagykapornak beruházások előkészítésekor.

### A budapesti földalatti gyorsvasút tervezése

A felszabadulás után hamarosan felvetődött a budapesti földalatti vasút építésének szükségessége. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium rendelkezésére 1949-ben megkezdődött a földalatti vasút törzshálózatának, illetve első vonalának tervezése.

A FŐVATERV által elkészített törzshálózati tervek alapján a Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa 1950. szeptember 17-én elrendelte a budapesti földalatti gyorsvasút-hálózat kiépítését, a két átlós — kelet-nyugati és észak-déli — és ezeket összefogó körgyűrűs fővonalak megtervezését.

A földalatti vasút teljes feladattervét a FŐVATERV 1953-ra elkészítette. Ez a terv azonban már nem került jóváhagyásra, mert a Minisztertanács úgy döntött, hogy a földalatti vasút építését és tervezését ideiglenesen szünetelteti. Mint ismeretes, 1960-ban a Minisztertanács ismét elrendelte a földalatti vasút első vonalának beruházási programszintű tervezését. A tervfeladattal kapcsolatos tervezési munkákat az UVATERV 1960 folyamán kezdte meg és 1962-ben fejezte be.

Az első földalatti vasút tervezése komoly feladatok elé állította a tervezőket. Ezeket a feladatokat három alapvető részre bonthatjuk. Az első a vonalal kapcsolatos forgalom és tömegközlekedés, a második a gyorsvasúti üzem, a harmadik pedig az előzőket kielégítő műtárgyak és berendezések tervezése. Ha részletesen áttekintjük a tervezési feladatokat, megállapíthatjuk, hogy a tervezés mintegy 40 féle speciális szaktervező-részleg együttműködését követte meg.

Az UVATERV 1967 végére, az utólag elrendelt Pillangó utcai felszíni állomás kivételével, elkészítette az I. ütemben



Fent: Debreceni pályaudvar. Tervezte: Kelemen László

Középen: Hírd-komlói kisvasút. Tervezte: Bakó László

Lent: Blaha Lujza téri aluljáró. Tervezték: Dr. Rózsa László és munkatársai

megnyíló földalatti vasút műtárgyainak, belső beépítésének, és gépészeti berendezéseinek összes kiviteli tervét. 1968 folyamán a Kossuth Lajos téri és Pillangó utcai állomás terveit készítettük el és ezzel a pesti szakasz teljes kiviteli tervdokumentációját a beruházó vállalat rendelkezésére bocsátottuk. A jövő év folyamán sor kerül a II. építési ütemben megnyíló budai szakasz összes kiviteli tervének az átadására. A kelet-nyugati vonal kiviteli terveinek készítésével egyidőben elkészítettük az észak-déli vonal tervfeladatát. 1968 folyamán hozzákezdünk az észak-déli

vonal egyik állomásának és az ahhoz csatlakozó mélyvezetésű vonalszakasz kiviteli tervének készítéséhez is.

### A közúti közlekedésüzemi létesítmények tervezése

Az egymást követő tervezési munkákon szerzett tapasztalatokra támaszkodva egyre inkább arra törekedtünk, hogy a közlekedés minden ágazatában a korszerű technológián alapuló, a kivitelezés gazdaságossági szempontjait figyelembe vevő magasépítési létesít-

ményeket, közlekedési üzemeket tervezzünk, ismételten felhasználható alaptípusokat alakítsunk ki.

Különösen vonatkozik ez az autóközlekedési létesítmények tervezésére. A felszabadult utáni időszakban, amikor kisebb volt a gépjárműállomány, alacsonyabbak voltak a tervezéssel járó követelmények is. Ugrásszerű változás akkor következett be, amikor a személy- és teherszállítási szükségletek gyors növekedésével párhuzamosan számos új autóközlekedési vállalat alakult, melyet a karbantartási és javítási technológiai követelményeknek megfelelő forgalmi, karbantartó és javító létesítményekkel kellett ellátni.

A már megvalósult létesítmények üzemi tapasztalatai lehetővé tették, a beruházások egyre növekvő volumene pedig sürgetően követelte a tervszerű, előrelátó tervezést. Előtérbe került a sorozattervek készítésének, a tervek ismételt felhasználásának és a korszerű építési módszerek bevezetésének fontossága. Tervezőink a közlekedési létesítmények technológiai tervezésének fejlesztésével módot találtak az üzemi épületek tömbösített kialakítására.

A hazai építőipar fejlődése, a nagyobb-fokú építőipari gépesítés, az ipari előregyártás felfutása lehetővé tette az üzemben előregyártott típusszerkezetek széles körű alkalmazását.

Mindezek alapján egyszerűsödött, gyorsabbá vált a műszaki tervezés, csökkent a kivitelezések átfutási ideje és a beruházásokban számottevő megtakarítás jelentkezett.

A veszprémi, székesfehérvári, kaposvári, kecskeméti, egri, szekszárdi gépkocsi forgalmi telepeket még az útkezesés időszakában terveztük. Lényegesen korszerűbbek a tömbösített létesítmények, mint a Budapest Zay utcai és a „Hungarocamion” Cinkotai úti gépjármű forgalmi telep.

Az ötvenes évek végén a rohamosan fejlődő közúti közlekedés a kulturált személyszállítás érdekében felvetette új autóbusszállomások szükségességét. Egymás után valósultak meg megyeszékhelyeken, nagyobb városokban az új autóbusszállomások, melyek tervezése a város szerkezetébe való beilleszkedés igénye miatt sokszor rendkívül nehéz feladat elé állította a tervezőket.

Az Engels-téri autóbusszállomáshoz mellett jelentősebb autóbusszállomásokat terveztünk Budapesten a Bukarest utcában, Gyöngyösön, Egerben, Szegeden.

Az utóbbi években feladataink között nagyszámban jelentkeztek a közúti igazgatósági forgalmi telepek, valamint



Földalatti alagút építés közben. Tervezték: Dr. Rózsa László és munkatársai

Kaposvári MÁVAUT autóbusszállomáshoz. Tervezte: Bandl Ferenc



űtmesterségi telepek tervezése, helyenként az ezekhez kapcsolódó aszfaltkeverő teleppel. Az egyre növekvő tervezési igény kielégítésére, valamint az egyöntetűség biztosítására irányterveket dolgoztunk ki, melyeknek a helyszíni környezethez igazodó adaptálásával biztosítjuk, hogy rövid átfutási — tervezési idővel készíthessük el a kiviteli tervdokumentációkat. Ezzel lehetővé vált a forgalmi telepek szakaszos megvalósítása is.

### Postai — hírközlési fejlesztési tervek

A postai hírközlés fejlődésével párhuzamosan jelentkeztek az új telefonközpontok tervezési igényei. A megvalósult létesítmények — a Ferenc központtól a Zuglói és Lágymányosi nemzetközi távválasztó központig — a technológia kielégítése mellett a városkép egy-egy jellegzetes építészeti alkotásai is.

Vállalatunk részére megtisztelő, soron kívüli feladat volt az elmúlt években a televízió országos hálózatának kiépítésével kapcsolatos tervezési feladatok végrehajtása. A Keleti és Nyugati mikrolánc: a Budapest—Gödöllő—Kékes—Tokaj—Kisvárdá—Debrecen—Hortobágy valamint a Gerecse—Kabhegy—Ötveny mikroállomásai az UVA-TERV tervei alapján épültek.

A Szabadság téri televízió stúdióinak fokozatos fejlesztése a meglévő épület adottságainak keretén belül, továbbá a Széchenyi-hegyi adóállomás építési terveinek készítése sajátos igényeket kielégítő tervezési feladatot jelentett. A színes televízió-adás biztosításával kapcsolatban új feladatunk a meglévő adótorony bővítése.

Magasépítési tervezési feladataink között is több export megrendelés szerepel. Ilyenek a bratislavai hajóállomás épület terve, a berlini gépkocsi karbantartótelep kiviteli terve stb.

### Szállítóberendezések tervezése

Szállítóberendezések tervezésével az UVATERV megalakulása óta foglalko-



Fent: Budapesti TV torony. Tervezte: Székely László

Lent: A Ferihegyi repülőtér tranzit-várója. Tervezte: Fröschl Károly

zik. 1950-től mintegy 130 ipari teher-szállító kötélpályát terveztünk, összesen 280 km hosszúságban, melyeknek átlagteljesítménye 150—180 t/óra, de nem egy közülük eléri a 250—300 t/óra teljesítményt. A hazai szükséglet kielégítése mellett több kötélpályát terveztünk exportra is, így Bulgáriába és Jugoszláviába.

Jelenleg folyik a távoli indiai Orissa államban egy UVATERV által tervezett 3 km hosszú nagyteljesítményű szállítószalag szerelése.

A szállítóberendezéseket tervező részlegünk új típusú feladatai közé tartozik a hazai személyszállító kötélpályák tervezése. Jelenleg tervezés alatt állnak a jánoshegyi, kékestetői, lillafüredi függőszékes, a badacsonyi kis- és nagykabinos személyszállító kötélpályák.

## Geodézia

Vállalatunk állandó jellegű, kiterjedt feladata, s önálló profilként is szerepel a geodézia. Több repülőtér tervezésével, felmérésével bízták meg vállalatunkat, ezen túlmenően az új ipartelepek, tervezéseknek előkészítő, felmérési, geodéziai munkái jórészt reánk hárultak. Az uzsapusztai kőbányaüzem, az Inotai Erőmű, az Ajkai Bányák és Erőmű, a Dunaújvárosba tervezett ipartelep, a Borsodi Berentei Erőmű, Bánhidai Erőmű, Oroszlányi Erőmű, a Dunai Cement és Mészmű, majd újabban a Gyöngyös—Visontai Erőmű — hogy csak a legnagyobbakat említsem — mind nagyjelentőségű geodéziai munkát jelentettek.

Geodéziai osztályaink kialakították a

korszerű úttervezésekhez szükséges speciális geodéziai munkamódszereket, ideértve a légi felvételekkel készült alaptérképeknek földi ellenőrzését és így a légi fényképezésnek az úttervezésben történő felhasználását.

## Állandó törekvésünk a legkorszerűbb és a legszínvonalasabb tervek készítésére

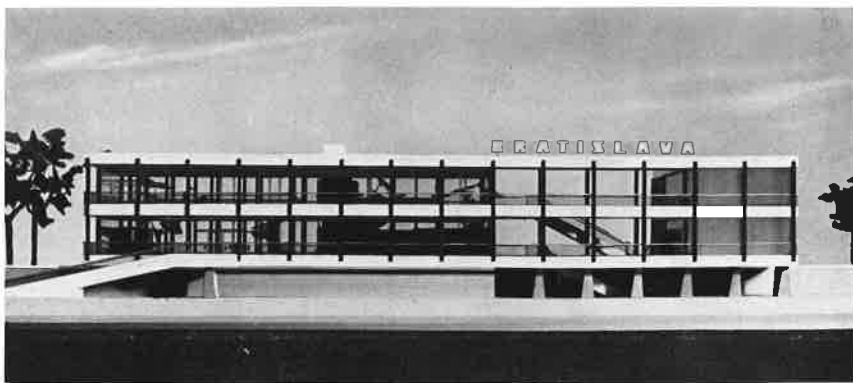
Az UVATERV dióhéjban összefoglalt két évtizedes tevékenységének ismertetése során nem foglalkoztam az egész kollektívát ért kitüntetésekkel, sem azokkal az elismerésekkel, melyeket sok munkatársunk érdemelt ki átlagon felüli odaadásával, alkotásainak sikereivel. Az eredmények újabb, nagyobb feladatok végrehajtására serkentettek bennünket. Hibáinkon okultunk, kudarcainkat gondosan elemeztük, és törekedtünk arra, hogy azok ne ismétlődjenek meg. Tevékenységünket minden időben átszötte az a törekvés, hogy a legkorszerűbbet, műszakilag a legszínvonalasabbat tervezzük. Számos értékelő tanulmányt készítettünk, ezekben gondos műszaki-gazdasági elemzést végeztünk és vizsgáltuk, hogy az általunk tervezett létesítmények mennyire elégtették ki a velük szemben támasztott követelményeket. Miben kell új megoldásokat keresnünk, a jobb, a korszerűbb érdekében merre kell továbbhaladnunk. Megbízóink, de a népgazdaság érdekeit igyekeztünk szolgálni, a gazdaságosabb, hatékonyabb megoldások keresésével.

A műszakilag legfejlettebb és a lehető leggazdaságosabb megoldások iránti törekvéseink nyilvánultak meg a korszerűbb, eredményesebb tervezési módszerek keresésében is. Jelentős előrehaladást értünk el e téren. Az egyéni munkaeszközök ellátásában, az egész vállalat munkáját elősegítő elektronikus számításgépesítés bevezetésével, a műszerezettség fokozásával, stb. törekedtünk arra, hogy a tervező munkát színvonalasabbá, gyorsabbá, eredményesebbé tegyük.

Segítette előrehaladásunkat az anyagi ösztönzők felhasználása, a helyes prémiumrendszer bevezetése, a beruházási megtakarítások anyagi elismerése, a legjobb tervek díjazása és nem utolsósorban a házi tervpályázati rendszer.

## A kölcsönös megbecsülésen alapuló vállalati szellem

Olyan vállalati szellem megteremtésére törekedtünk, mely a bizalmon, a köl-



Bratislavai hajó kikötő modellje,  
Tervezte: Dianóczky János

Tihanyi rév. Tervezték: Dianóczky János és Detre Dezső





csönös megbecsülésen, az ügy szolgáltatán, a végzett munka eredményein alapul. A vállalatunknál kialakult légkörnek nagy szerepe volt abban, hogy helyt tudtunk állni, eleget tudtunk tenni a velünk szemben támasztott követelményeknek.

A párt alapszervezetek és a Pártbizottság eredményesen segítették a vállalatvezetés munkáját. Szakszervezeti Bizottságunk tevékenysége a vállalat dolgozói körében nagy megelégedést váltott ki, a vállalatvezetés törekvését pedig támogatta.

Mindenkor megkülönböztetett figyelemmel, szeretettel nyújtottunk segítséget KISZ szervezetünknek. Fiataljainkat bevezettük a tervező mérnöki szakma műhelytitkaiba. A tapasztalatokban gazdag törzsgárda nagy szakmai tapasztalata, fiataljaink lendülete, munkabírása, lelkesedése — ez az a felmérhetetlen érték, ami biztosítéka feladataink eredményes végrehajtásának.

Munkatársaink odaadó munkájának, a Párt, KISZ, Szakszervezeti Bizottság segítő támogatásának eredményeként Vállalatunk tizenegyszer lett Élüzem. A Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány és a Szakszervezetek Országos Tanácsa 1962-ben Vörös Vándorzászlóval jutalmazta vállalatunkat.

Szeretettel emlékezünk meg vállalatunk 20 éves fennállásának ünnepéskor nyugdíjasainkról. Egész kollektívánk nevében kívánok nekik jó egészséget, sok örömet, jól megérdemelt pihenésükhöz.

Népgazdaságunk további fejlődése, ezen belül elsősorban a közlekedéspolitikai koncepció sikeres megvalósítása számos nagyszerű, szép feladatot tartogat számunkra.

Vállalatunk 20 éves fennállásának ünnepén két évtized eredményes munkájának tudatában készülünk fel az elkövetkező évek feladataira. Amikor utolsó mondataimban köszönettel fordulok valamennyi munkatársamhoz, kifejezve hálámat azért az odaadásért, mellyel a vállalat vezetőségét segítették feladataik végrehajtásában, kívánom mindannyiuknak az új létesítmények tervezésében az alkotó munka felémelő örömét.

Fent:  
Budapest 100-as posta. Tervezte: Kelemen László

Lent: Az IBUSZ Felszabadulás téri irodája.  
Tervezte: Zrinszky József

