

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Csanak.

A felszabadulás óta 950 vasúti hidat és 2200 közúti hidat építettünk újjá

Tizenöt év alatt 3800 kilométer portmentes út épült

Nepiszabadság

(Hely)

1960. máj. 5.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztf.

Tárgy

624. 2

Hely

Idő

1960

Személy

Helyszám

(Tudósítónktól.)

A második világháború sok hidunkat elpusztította és úthálózatunk is súlyosan megrongálódott. Hatalmas áldozatot követelt a felrobbantott, lebombázott Duna- és Tisza-hidak helyreállítása, útjaink rendbehozatala.

Felkerestük a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium vasúti főosztályát, ahol Balázs Dénes osztályvezetőhelyettes elmondotta, hogy 1945-ben milyen körülmények között indult meg a vasúti forgalom, s milyen károkat kellett helyrehozni:

A háború alatt 1050 vasúti hidunk vált használhatatlanná

— A háború alatt használhatatlanná vált hidak együttes hossza 21 ezer méter volt, és összegben szinte ki se lehet fejezni értéküket. A legnagyobb kárt a felrobbantott hat vasúti Duna-híd, az esztergomi, a komáromi, a Budapest-északi, Budapest-déli, a dunaföldvári és bajai jelentette. Felrobbantották mind a kilenc Tisza-hidunkat is, a szolnokit, a szegedit, a csongrádit, az algyői, a tiszafüredit, a kisköreit, a tiszaujt, a tokajit és a záhonyit. Nem volt jelentéktelen a kis és a közepes hidakban esett kár sem.

— Hány hidunk épült eddig újjá, és milyen feladatok állnak előttünk az elkövetkező években?

— A legnagyobb munkát a forgalom szempontjából is legjelentősebb Déli vasúti összekötőhid megépítése jelentette. Helyreállítottuk az Északi összekötőhidat, a komáromit, a dunaföldvárit és a bajait. A felrobbantott kilenc Tisza-híd közül, a szegedi kivételével, nyolcat újjáépítettünk. A felszabadulás után sorrendben az algyői, a szolnoki és a záhonyi volt a legfontosabb. A kis- és középhidakkal együtt összesen 950 vasúti hidat építettünk újjá tizenöt év alatt. Az elkövetkező években rendbe akarjuk hozni azt a száz hidat is, amelyekre eddig

nem került sor. Nagyobb teherbíró képességűvé tesszük jó néhány hidat, például a győr—pápai, a hatvan—miskolci vonalon.

34 kilométernyi újjáépített közúti hid

A közúti hidak helyreállításáról Balla Mihály, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium főosztályvezető-helyettese nyilatkozott:

— A háború alatt 1424 közúti hidunk pusztult el. 27 és fél kilométernyi hosszúságban, ami az 1938-as pengőben 115 milliót jelent. A Duna- és Tisza-hidak felszerkezete száz százalékig tönkrement. Tizenöt év alatt majdnem minden felrobbantott közúti hidunkat újjáépítettük. Az újjáépített hidak hossza 34 kilométer. Ezenkívül még 800 új hidat építettünk. Tizenöt év alatt tehát 2200 közúti hidat készítettünk, köztük 19 Duna- és Tisza-

hidat. Újjáépült hidjaink korszerűbbek, mint a régiak voltak, 4 méter 80 centis kocsi pályára helyett például 7 méter széles kocsi pályával készülték hidjaink. A régi hidak teherbírása 20 tonna volt, az újaké legalább 30.

— Milyen hidak épülnek a második öt éves tervben?

— A legnagyobb munkát kétségtelenül a budapesti Erzsébet-híd megépítése jelenti. Az öt éves terv alatt 50 nagy hidat és 150 kis hidat építünk az országban. Szükséges néhány régi híd átépítése, korszerűsítése is. Tavaly hozzá kezdtünk a provizórikus jellegű szolnoki Tisza-híd átépítéséhez. Ezt a nagy munkát 1963-ra fejezzük be. Ebben az évben összesen 12 nagyobb hidat építünk meg.

Nem beszélhetünk a hidakról anélkül, hogy ne említenénk meg az utakat. Balla Mihály a következőket mondotta az ország úthálózatának fejlődéséről:

— 1944—45-ben 9000 kilométer utunk súlyosan megrongálódott. 1958-as áron számítva, ez 170 mil-

ió pengő kárt jelentett. A felszabadulás után rögtön hozzá kezdtünk a javításához, és 1947 végére helyreállítottuk a háború alatt megsérült utakat. A három éves terv alatt 170 községnek adtunk bekötőutat. Abban az időben a bekötőutak építése volt a legfontosabb feladat. Az első öt éves tervben sokat fejlődött úthálózatunk. Különösen 1954 után indultak nagy útépitések. A felszabadulás pillanatában az ország úthálózatának 11,5 százaléka, összesen 3200 kilométert tett ki a portmentes aszfalt, beton és kockakö-út. 1959 végére 7000 kilométerre emelkedett a jó minőségű, keményburkolatú utak hossza. A felszabadulás óta tehát 3600 kilométer jó utat építettünk, többet, mint amennyit a múlt rendszertől örököltünk.

Új betonutak az ipari gócpontok között

— Milyen utak épülnek a második öt éves tervben?

— A második három éves tervben azt terveztük, hogy a megyeszékhelyeket bekötjük a fővárosba aszfalt-, illetve betonutakkal. 1959-ig elkészült Békéscsaba, Hódmezővásárhely, Salgótarján, Szombathely, Zalaegerszeg, Tatabánya, Kaposvár, Pécs, Szekszárd bekötése Budapesthez. A második öt éves tervben 1962-ig az ország valamennyi járási székhelyét portmentes keményburkolatú úttal kötjük a megyeszékhelyhez. Ezenkívül jó utakkal látjuk el az egymással összefüggő ipari gócpontokat, például összekötjük Tatabányát Doroggal, Veszprémet Győrrel és Székesfehérvárral. Összekötjük a mezőgazdasági jellegű vidékeket is, például Debrecen, Tiszafüredet és Füzesabonyt, Baját és Szegedet, Nagykanizsát és Kaposvárt, Kaposvárt és Pécsét, Szekszárdot és Székesfehérvárt — fejezte be nyilatkozatát a főosztályvezetőhelyettes.