



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

Tárgy:

385,83

Hely:

Idő:

"1954"

Személy:

Szerző:

Cím:

Ilyen lesz Bp. közlekedése
1954-ben.

Forrás:

Kis Újság
Budapest

1954. X/14

(Helv)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

mulva milyen teljesítményekre lesz képes a földalatti gyorsvasút.

Egy óra alatt 96 ezer utast tud szállítani,

szemben a villamos 24 ezres, az autóbusz és trolibusz 7-7 ezres teljesítőképességével.

Több mint duplájára emelkedik a vasúti személy- és áruforgalom, a járóművek szárnak növekedése 1954-re a 170 százalékot közelíti meg.

185 kilométer vasútvonalat vilamosítunk.

Hogy ez mit jelent, azt csak akkor

érthetjük meg igazán, ha arra gondolunk, hogy a gőzmozdony fogyasztása tonnakilométerenként 8.7-11.8 kilogramm szén, a villamosmozdonyé 3 és fél kilogramm, tehát körülbelül 92.500 tonna megtakarítást érünk el évenként. Háromszáz kilométer ket-tősvágányú fővonalat szerelünk fel önműködő térközbiztosító berendezéssel. Ez a vasúti újítás azt eredményezi, hogy két állomás között a régi egy-két vonattal szemben hat-nyolc vonat lehet egyszerre útban.

Ahhoz, hogy a teherautó, személyautó, autóbusz, fuvaroskocsi jól közlekedhessen, hogy e járművek életképesége, üzembiztonsága minél hosszabb ideig megővható legyen, jó utakra van szükség. Nos, e tekintetben is megnyugtatóak a kiállítás adatai. Egyre több a gondozott, szépen kiépített országút és bekötőt, egyre több azoknak az utaknak a

száma, amelyek a régebben teljesen elzárt falvakat és tanyákat is bekapcsolják az ország vérkeringésébe.

1946-ban 8141 kilométer volt az úthálózat hossza, 1954-re a táblázat szerint 10.275 kilométer lesz.

Örvendetes fejlődést ígér hajóforgalmunk mind a személyközlekedés, mind pedig a tonnakilométerek tekintetében, de még ígéretesebbek légi közlekedésünk adatai. 1946 óta a díjszabás fokozatos leszállításával, hozzáférhetővé vált a repülőgépen való utazás a dolgozó tömegek számára, s igen jelentős a népgazdaságnak tett szolgálat is. Ahogy csökkent a menetdíj, úgy növekedett az utasok száma és 1946-hoz viszonyítva 1954-ben a repülőgépek személyforgalma már jóval a 200 százalék felett lesz, az áruforgalom pedig eléri a 300 százalékot.

Éreznie kell az olvasónak, hogy a szavak nehezen adhatják vissza a sok-sok látnivalót, a közvetlen benyomások frissességét és erejét. Csak aki megtekinti a kiállított kis remekműveket, aki a kis MÁVAUT autóbusz gombját megnyomva látja, amint az autóbusz belsejében kigyullad a villany, aki el tud merülni a pompásan felszerelt kis gőzhajó részletszépségeiben is, az sejtheti csak igazán, miről van szó. A kiállítás közlekedési részének láttán értjük meg Sztálin generálisszimusz látnoki erejű szavait: „A vasúti szállítás gazdasági egészsé kapcsolja és forrasztja össze az ipar központjait az őket nyersanyaggal és élelemmel ellátó mezőgazdaság területeivel és körzeteivel“.

(r-e)

Ilyen lesz Budapest közlekedése 1954-ben

Villamos : 866 millió
Autóbusz : 220 millió } **utas**
HÉV : 103 millió

96.000 embert szállít majd óránként a földalatti gyorsvasút

Valljuk meg: egy látogatás bizony nem is elegendő, egy látogatással nem is lehet felfogni mindazt a sok látnivalót, amit a Múcsarnok termei kínálnak. Ezért találkozunk olyanokkal, akik már másodszor, harmadszor vannak itt s míg első ízben csak futólag vették szemügyre az ipar, a mezőgazdaság, a kultúra és művészet eredményeit feltáró s a laikus számára is jól érzékelhető adatokat, fotomontázsokat, a mérnöki és iparművészeti munka miniatűr csodáit, most hosszasan időznek egy-egy teremben és elmélyednek a gazdag kiállítási anyagban.

Lássuk például a közlekedés termet. Budapestet a MÁVAUT autóbuszjáratát azokkal a vidéki városokkal is összekölik, amelyekkel a vonatközlekedés ma még lassabb és nehezkesebb. De az egyes vidéki mezőgazdasági gócpontok és nagyközségek közlekedését is jól oldja meg a MÁVAUT. A kifüggesztett táblázat szerint, ha az autóbuszjáratok sűrűségét 1949-ben száz százalékkal jelöljük, akkor a növekedés 1954-re a 254 százalékot éri el.

Meglepő és szinte alig érzékelhető emelkedést mutat az utasító tervén utaslétszáma: 6036 százalék lesz.

Elsősorban a főváros közönségét érdeklik a villamos- és autóbuszközlekedés alakulására vonatkozó adatok. 1949-ben 588 millió utast szállított a villamos. Ez a szám 1954-re 866 millióra növekszik. Csaknem háromszorosát fogja elérni az autóbuszutasok száma is. Az 1949. évi 77 millió utassal szemben 1954-re 220 millió főt fog elérni az autóbuszforgalom. Még a HÉV utasainak száma is csaknem megduplázódik. Ötvenhat millióról 103 millióra.

Büszkeségünk lesz a földalatti vasút. Népi demokráciánk ez a nagyszerű alkotása fogja Budapestet az igazi világváros rangjára emelni. Táblázat mutatja, hogy mennyi lesz a megépítendő alagút, szellőzőakna és táró hossza, a kitermelendő föld és a beépítendő beton mennyisége. Ezek az adatok inkább a szakembert érdeklik. De a látogató szíve gyorsabban lüktet, ha azt olvassa, hogy öt év