

1938-ban 304 millió, 1951-ben 800 millió utas

Közlekedésünk rohamos fejlődése a számok tükrében

A második világháború, a fasiszták rombolásai szinte felbecsülhetetlen értékű kárt okoztak közlekedésünknek. S mégis, a felszabadulás óta eltelt hat esztendő alatt nemesak helyreállítottuk közlekedésünket, de egy-egy területén jóval túlhaladtuk a háborúelőtti állapotokat.

Az Államvasutak vágányhálózatának közel egyötöd része pusztult el a háborúban. A felszabadulásakor 4200 vágánykilométer hiányzott s ebből már a

hároméves terv folyamán 3600 kilométert helyreállítottunk. A 13 dunai és tiszai vasúti híd mindéggyike elpusztult. Közülük ötöt véglegesen, egyet ideiglenesen helyreállítottunk a hároméves tervben. A 116 elpusztított rácsos-hídból 101 készült el, a 720 elpusztított kisebb hídból 700-at állítottunk helyre 1949-ig. Gőzmozdonyaink 60 százaléka pusztult el, villanymozdonyainkból csak öt maradt épen. Népi demokráciánk első négy évében már elértük,

hogy üzemképes gőzmozdonyaink száma a háborúelőtti állomány 90 százaléka volt, villanymozdonyaink pedig a háborúelőttinek 60 százaléka.

Új vasútvonalak

Az öt éves terv első évében végrehajtott beruházások 90 százalékkal haladták túl az 1949-est. 1950-ben megindult a forgalom az oroszlányi szénbányát kiszolgáló környe-oroszlányi vasútvonalon és elkészült az ország legnagyobb kőbányájához, az uzsai kőbányához vezető vasút is. Ugyanebben az évben adtuk át a forgalomnak az úttörő vasút meghosszabbított vonalát. Nagy lendülettel folyik a Dunai Vasművel kapcsolatos vasútépítés. A közel-múltban adtuk át a forgalomnak a bajai Duna-hídat és 1950-ben épült fel a nagyjelentőségű nyíregyházi felvételi épület.

Az 1951-es évben folytatjuk az elmúlt esztendőben megkezdett országos jelentőségű vasútépítkezéseket, így elsősorban a Dunai Vasművel kapcsolatos vasútépítést. Nagyarányú vasútépítkezéseket tervezünk a szénbányászati fejlesztésével kapcsolatban. Folytatjuk a miskolci vonal villamosítását, jelentősen növeljük személy- és teherkocsállományunkat és üzembe helyezzük az új gyorsvonati gőzmozdonyok és villamosmozdonyok első példányait.

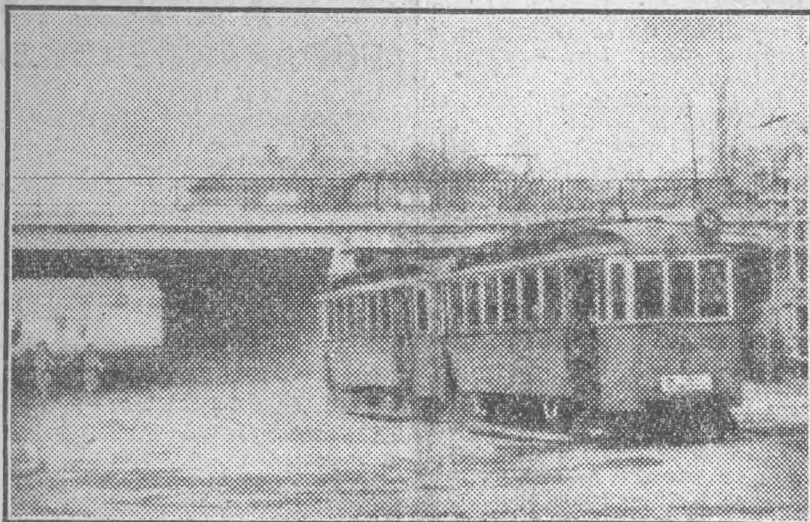
A felszabaduláskor a Beszkárt összes vonalait — a cinkota-gödöllői külső szakasz kivételével — teljesen használhatatlan állapotban voltak. A HÉV összes számottevő hidjait felrobbantották a német és magyar fasiszták. Mindezen pusztítások ellenére 1948 végéig a Beszkárt kocsiparkja már majdnem elérte az 1938-as állományt, míg autobuszaink száma az 1938-as évhez képest 40 százalékkal emelkedett. A felrobbantott HÉV-hidakat teljes egészében helyreállítottuk. Míg 1938-ban a közúti vasutak 304 millió utast szállítottak, 1948-ban 542 milliót. Az utasok száma 1950-ben az 1949. évhez viszonyítva 7 százalékkal szaporodott és 1951-ben eléri a 800 milliót. A beruházások összege az előző esztendőhöz képest 60 százalékkal növekedett, 1951-ben ennek az összegnek ötszöröse kerül beruházásra.

Margit-híd—Boráros-tér: 18 perc

A 2-es villamos vonalát még ebben az esztendőben meghosszabbítják a Dimitrov-térről a Boráros-térig. A 2-es villamost aluljárón vezeték át a Széchenyi-híd pesti hídfője alatt. Az aluljáróval kapcsolatban az egész Dimitrov-teret átépítik. A villamos aluljáró-



Budapest kedvenceivé lettek a Szovjetuniótól kapott trolibuszok. A trolibusz útvonalát most a Margit-híd pesti hídfőjéig hosszabbítják meg. A felsővezetékét már építik. Idén újabb kocsikkal növekszik trolibuszállományunk.



Kedden délután megnyitották a teljes közúti forgalmat a Dózsa György-úti aluljárón. Az aluljárón a kocsutak szélessége 20 méter, a most épülő járdák 5-5 méter szélesek lesznek. A 21-es villamos már december 21-e óta közlekedik az aluljárón.

val együtt gyalogos aluljárók is épülnek s a jelenleg az Alsó-rakparton levezető meredek és keskeny lejáró helyett új, 9 méter széles út épül. A 2-es villamos a Közraktár-utca Duna-felöli oldalán külön pályán halad majd a Boráros-térig. A Dimitrov-tér átépítésével tavasszal készülnek el. A meghosszabbított, gyorsvasút-jellegű 2-es villamos menetideje a Szent István-körüttől a Boráros-térig 15--18 perc lesz.

Ugyanebben az esztendőben, 1951 májusában indul meg a csepeli gyorsvasút és felépül a HÉV központi járműjavító műhelye. Nagy figyelmet fordítunk a vidéki városok villamosközlekedésének fejlesztésére is. A fővárosban nélkülözhető kocsikat átadjuk a vidéki városoknak. 1950-ben megindult legjelentősebb építkezésünk a Miskolc-Diósgyőr egyvágányú villamosvasútnak kettős vágányra való átépítése. Ez az

építkezés még ebben az évben befejeződik.

Az ország 8373 közúti hídjából a felszabadulás után 6949 maradt meg. 1945 végéig a 27.505 méter hosszúságú felrobbantott hídból 15.252 métert állítottunk helyre. 1947 végéig felrobbantott hídjaink kétharmad részét már helyreállítottuk.

1950-ben elkészült a Sztálin-híd, a polgári Tiszahíd, a bajai híd, a solti kisdunahíd. Ebben az esztendőben megindul a Boráros-téri híd és dunaföldvári híd építése. De ezek csak a fontosabbak. Az elmúlt esztendőben 47 hídunk épült újjá és 107 híd kiszélesítési és megerősítési munkái fejeződtek be. A közúti hídberuházási vállalat ezenkívül további 78 hidat épített, az Államvasutak, a HÉV és az Útberuházási Vállalat megbízásából.

Közlekedésünk fejlődése további hatalmas léptekkel halad előre.