

KÖZGAZDASÁG.

Együttesen kell megépíteni a két dunai hidat.

Nem tür halasztást az óbudai hid létesítése.

A legszelesebb körökben megelegetéssel fogadták annak a híret, hogy a kormányzó jubileumával kapcsolatban létesítendő alkotások között ott van a Boráros-tér és Lágymányos között megépítendő hid is s így most már röyidesen sor fog kerülni ennek a régi tervnek a megvalósítására. Kétségtelenül elsőrendü városgazdasági érdekek füződnek ahhoz, hogy a Gellérthegy déli lejtőjénél elterülı uj s rohamosan fejlődő városrész egy uj hid révén közvetlen kapcsolatba jusson a pesti oldallal s a Nagykörut hatalmas ive méltó folytatást nyerjen a budai parton; s az is vitán felül áll, hogy a Kelenföldi pályaudvar, mely az utóbbi évek során a fővárosnak igen fontos és hatalmas arányu közlekedési pontjává nőtte ki magát, ez idő szerint meglehetősen elszigetelten fekszik s a megépítendő uj lágymányosi hid révén megfelelő módon kapcsolódhatik bele a főváros forgalmába. Mindezek a szempontok halaszthatatlanná teszik amugy is a lágymányosi hid megépítését — eltekintve attól a mindenképen méltó eszmétől, hogy az uj hid a kormányzó nevét viselje s egyik megörökítője legyen a Horthy Miklós történeti szerepének — de semmiképen sem indokolják azt, hogy létesítésével viszont háttérbe szoruljon az Óbuda és Hungária-ut között megépítendő másik dunai hidnak a terve.

Tudvalevő, hogy az utóbbi hid volna arra hivatva, hogy végre megadja a természetes fejlődési lehetőségét a főváros egyik legelhanyagoltabb városrészének, Óbudának s arra is volna hivatva, hogy életet, forgalmat teremtsen a Dunába torkoló Hungária-körut számára. De igen fontos szerepe lenne a Margithid mai elviselhetetlenül tulzsufolt forgalmának a tehermentesítése szempontjából is, mert hiszen — tudvalevőleg — a Lánchidon tilos a teherforgalom s Ujpest és a Belváros között egyedül a Margithid szolgál a Duna két partja között a teherforgalom lebonyolítására, szóval, több mint 12 kilométer hosszúságban egyetlen egy hid szolgál ma teherforgalom számára s így érthető, ha a járművek csakis a legnagyobb nehézségek és késedelmek árán tudnak csak átjutni a hidon mostanság.

Azt sem lehet figyelmen kívül hagyni, hogy a Külső-Lipótvárosnak az utóbbi években tapasztalt erőteljes építkezése és terjeszkedése kifejezetten az óbudai hid közeli megépítésének a jegyében történt s ennek a további halasztgatása mindenesetre pontot tenne jó ideig a lipótvárosi építkezések után. Végül pedig a főváros közlekedésének modernizálása, a gyorsvasut megépítése ugyancsak ennek a hidnak a megalkotásával áll szoros összefüggésben.

Mindezek a szempontok sajnálatos s nehezen jóvátehető módon szorulnának háttérbe, ha a kormányzat egyelőre csakis a lágymányosi hid megalkotását határozná el, eltekintve attól, hogy a munkátlanság krízisében vergődő hazai gyárivar számára csakis a két hid együttes, egy időben való megépítése jelenthetne valóban komolyabb munkaalkalmat.

A kormányzatot alígha tarthatják vissza súlyosabb s áthidalhatatlan pénzügyi szempontok a két

hid együttes megalkotásától, mert hiszen máris igen komoly külföldi pénzügyi érdekeltségek kedvező hitelajánlatai állanak a kormányzat rendelkezésére s amellet pedig a betterment s a hidpénzek is megfelelő amortizációs tényezőkül kínálkoznak. Remélhetőleg a kormány mégsem fog elzárkózni e szempontok elöl s mérlegelés tárgyává fogja tenni a két hid együttes megalkotásának a szükségességét.