

járatra épül és pedig: két villamos-, két teherkocsi- és két autójáratra, hogy ezek a közlekedési eszközök egymást ne zavarhassák."

A Forster Gyula államtitkár által fentebb előadottak után illetékes szakkörök még az alábbiakat jegyzik meg.

Nem lehet eléggé hangsúlyozni, hogy akármilyen szegények vagyunk is, ezt a pénzt elő tudjuk teremteni.

Ugyanis a költségeknek legalább két-harmada az e célra külön felemelt városi vagyónáruházási illetékből kerül ki, vagyis nem a szegény emberek adófilléreiből, hanem azoknak a módos polgároknak a zsebéből, akik ma is tudnak és tudtak ingatlant vásárolni.

Az állam részéről is momentán szintén nem közvetlenül készpénz folyik be az építkezés kasszájába, hanem a rendelkezésre álló, régebben beszerzett nyersvasanyagot bocsátják az építkezés rendelkezésére. Ily módon tehát az egész építkezés még nyersanyag beszerzése tekintetében sem szükségeltet külföldi valutát. Külön hangsúlyozni kell még, hogy az utóbbi időkben, többé-kevésbé tekintélyes helyekről is sok esett a szóban lévő hidépítkezés ellen, főképpen azon az alapon, hogy volnának ennél sürgősebb beruházások is. Erre nézve reá kell mutatni arra, hogy a fedezetnek fenti szociális vonatkozásaihoz még hozzávesszük, hogy a törvény a fentemlített illeték jövedelmét kizárólag a budapesti Dunahidak építésére rendelte. Ez esetben tehát nem vitatható, hogy szabad-e és kell-e a Boráros-téri Dunahidat a mai viszonyok között, amikor minden nagyobb munkaalkalmat meg kell ragadni — megépíteni. És ha elgondoljuk, hogy az egész Lágymányosnak városá válna varázsolása, annak idején, tisztán és gyors tempóban a Ferencz József-híd megépítésének volt az eredménye, úgy kész példát látunk magunk előtt arra nézve, mi várható a Boráros-téri hid építése nyomán ugyanerre a városrészre, de egyben a Ferencváros további fejlődésére nézve is. Kétségtelen, hogy a hid megépítése nyomán úgy a pesti, mint a budai oldalon új élet, új kereskedelmi és forgalmi lehetőségek fakadnak, melyek úgy pesti, mint a budai hídfő körül új házak építésétől kezdve, üzletek százainak megnyitását teszik lehetővé. Ily módon tehát az egész hidépítkezést nemcsak, mint fentebb már jeleztük, új és nagyszerű technikai alkotásnak és nemcsak ezernyi munkáskéz négyesztendei biztos keresetének, hanem a jövőre minden tekintetben kiható nagy nemzetgazdasági jelenségnek kell tekintenünk.

A Boráros-téri hidépítkezés részletei

Tavasszal kezdődik a munka, amely ezer emvert foglalkoztat és kilenc és félmillió pengőbe kerül

Mint ismeretes, Károlyi Gyula gróf miniszterelnök a napokban a felsőházban kijelentette, hogy a Boráros-téri hid építéséhez okvetlenül hozzákezdnek, mert a szükséges anyagiak rendelkezésre állanak s így nem szabad elodáznai egy olyan nagyszabású építkezést, mely annyi munkáskéznek adhat évekig kenyeret. Munkatársunk felkereste a kereskedelemügyi minisztériumban Forster Gyula államtitkárt, a hidépítési ügyek csoportfőnökét, aki a hid építése tekintetében szíves volt a következő felvilágosításokat adni.

„A hídfők és pillérek építését kora tavasszal, avagy, ha az időjárás előbb megengedi, okvetlenül megkezdjük, míg a vasszerkezet készítése máris megindult. Erre már minden előkészület megtörtént. Az alépitményre, vagyis a parti hídfők és a mederpillérek építésére még július havában megtartottuk a versenytárgyalást s így a beérkezett ajánlatok felett a döntés rövidesen elintézhető. Nincs kizárva azonban, hogy új versenytárgyalást kell az azóta talán változott viszonyokra tekintettel — már megnyugtatót is tartani, ez azonban szintén rövidesen lebonyolítható. A hídfeljárókat a köz munkatanács építi, erre nézve tehát ők fognak idejekorán intézkedni

A vasszerkezet készítését a diósgyőri állami vas- és gépgyár, mely legutóbb is az összes budapesti Duna-hidakat legnagyobb megelégedésünkre készítette, máris munkába vette. Ugyancsak a gyár fogja végezni annak idején az egész hidszerkezet állványozását is. Az alépitmény, vagyis a hídfők és pillérek caisson-alapozással készülnek s a falazatok mind a budapesti környéki elsőrendű mészkőből, a legkiválóbb sóskuti mészkőből, fognak készülni.

Ami az építési költségeket illeti, az alépitmény kereken 2 millió, a vasszerkezet 6.5 millió, míg az egyéb költségek 1 millió s pengőbe kerülnek s így a hid egész költsége 9.5 millió pengő lesz. Az építkezésnél, beleértve a vasszerkezetet is, az építési költségnek mintegy 40 százaléka jut tisztán munkabérekre, vagyis körülbelül 4 millió pengő. Tekintettel arra, hogy a munka előre láthatóan négy évig fog tartani és átlag 1000 munkást fog foglalkoztatni, ez a munkanélküliség enyhítését nagy mértékben elő fogja mozdítani.

A hidnak három nyílása lesz. A középső 154 méter, a két szélső egyenként 112 méter széles s így a hid egész hossza 378 méter lesz. Itt kiemelem, hogy a hidszerkezet négy főtartóból áll, amelyek folytatólagos többtámaszu rácsos gerendatartók. Ezt ki kell emelnem azért, mert ilyen nagy mérettel ilyen szerkezetfajtájú hid eddig Európában még nem épült, vagyis ebben Európa szakmérnöki alkotásainál előljárunk.

Emellett a szerkezet általános képe szép, elegáns, karcsu szilhuettjeivel minden esztétikai szempontot ki fog elégíteni és ezzel a székesfőváros monumentális és esztétikai alkotásai is gyarapodni fognak. A hidpálya egész szélessége kereken 23 méter, ebből a kocsiút 16 méter, a kétoldali gyalogjárók egyenként 3.50 méter szélesek. A pálya hat

Magyarország
1932 I 73