



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

625.7

Szerző:

Cím: Száztizenhatmilliárd korona kell...

Budapest útjaira és csatornahálózatára

Forrás:

Magyarország

3m

(Hely)

1925. 3. 8.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Idő

"1925"

Személy

Helyszám

Közp. nyomt. XX. cs. 23. sz.

Száztizenhat milliárd korona kell a lerongyolódott Budapest útjaira és csatornahálózatára

Föltépett és elpusztult utak, eliszapolt csatornák és sivataggá változott köztérterek hirdetik a Wolff-rezsim városgazdasági érdemeit. — Az utolsó pillanatokban hat év mulasztását szeretnék pótolni

Megdőbbségek számadatok az 1925. évre előirányzott műszaki költségvetésben

(A Magyarország tudósítójától.) „Európa legszebb városa”, — mondták rá az idevetődött külföldiek. A háborúelőtti Budapest méltó is volt erre az elismerésre. Nem volt tisztább és gondozottabb nagyváros Európában. A régi városgazdasági rezsim rendkívül nagy gondot fordított az utak, terek, parkok és közművek rendbentartására. A legporosabb nyárban és a legcsatagosabb teleken is tiszta, olajozott, fölsepert és végiglocsolt útvonalak nyíltak a közönség elé.

Már jóformán el is feledtük ezt a másik várost. Mogorván járjuk a megváltozott Budapest szennyes útjait, bukácsolunk a poros, csatagos és szemetes gyalogjárón és keserűen állapítjuk meg, hogy ami még megmaradt, az is csak a régi korszak emléke.

Hogy a legelfogultabbakat is meggyőzzük, beszéljenek az alábbiakban a számok és adatok, amelyeket

a fővárosnak 1925. évre előirányzott kövezési és csatornajavítási programjából

vettünk és amelyeket a műszaki ügyosztály vezetőinek hivatalos nyilatkozataival támasztunk alá.

„A háború óta semmit sem építettünk”

Ezzel kezdte tájékoztatását az út és csatornázási ügyosztály egyik vezetője, Solti főtanácsos, aki Fock tanácsnok betegsége óta vezető és irányítja a munkálatokat.

— A háború kezdetétől fogva a műszaki osztály kizárólagos munkája a meglévő útvonalak fentartása volt. Ezt sem tudtuk kielégítően elvégezni. Utjaink pusztulóban vannak és teljes helyreállításukra megmérhetetlen költségek kellenének. A háború és a forradalmak vasszöges teherautói föltépték az úttesteket és ezideig nem is volt módunkban ennek gátat vetni. Óriási méretekre nőtt az a terület, amelyet

újra át kellene burkolni.

de a költségek miatt csak a legszükségesebbeket végezhetjük el ez év folyamán.

A költségvetésnek idevágó tételei közül a következők emelkednek ki:

	Aranykorona
Makadám utak fentartására	1.820.000
Kövezett utak javítása	2.070.000
Új utak építése	373.000
Kövezett utak építése és meghosszabbítása	465.000
Aszfaltburkolatok	420.000

Összesen közel hatmillió aranykorona, amely papírkorona értékben egyedül az utakra

knévennat milliárd koronát jelent egyetlen esztendőben.

Ezen a pénzen a következő munkákat akarjuk elvégezni:

Legelőször is az Andrássy útnak a Körönd és az arénauti szakaszát kövezzük át. Ez a szakasz fával van burkolva, de mert a javítás nagy költségeket emészt föl, el kellett tekinteni az esztétikai szempontoktól és

Az oktagon—köröndi részhez hasonlóan kis kőcokás burkolatot kap az úttest.

Átburkolják az egész Sőház utcát, végig a vágyányok helyén, mert a közlekedés most a Lónyay utcán keresztül bonyolódik le. További nagyobb útburkolások az I. kerületi Arok utcában s a Vigaszínház környékének három, faburkolatú utcájában lesznek. Bazaltburkolatot kap az Állatkerti körút. (A régi Vampetics előtti aszfaltozott úttest), míg az Aréna úton, Andrássy és a Vilma királynő út keramitrészeit kiskövel fogjuk fölcserélni. Új makadám utakat építünk a VI. kerületi Madarász uccai állami kislakástelepen (4 út), az I. kerületi Ugocsa utcában a nagy pénzügyi bérházakig és az új Csillagdáig.

Az ügyosztály külföldi mintára hozzájárul a közlekedés szabályozásához is

az úgynevezett mentőszigetek építésével.

Ezek kör alakú kiképzések lesznek az úttesteken, ahol a gyalogjáró közönség megállhat és kivárhatja a kocsiforgalom esőkenését az út túloldalára való áthaladásában. Az első ilyen mentőszigetet próbaképpen az Egyetem téren építjük meg, a forgalmas Szerb ucca torkolatánál.

Az olaj és a kátrány harca

A műszaki ügyosztályban további kérdéseinkre elmondták, hogy az utak portalantása sok fertőzést okozott eddig a szakkivateloknak. Ellentétes felfogás uralkodik ugyanis a köztisztasági hivatal és mérnökség között és alighanem ez a meddő vita járul hozzá, hogy

a pesti uccákon portengerben fuldoklik a közönség.

A köztisztasági hivatal olajjal akar portalantani, míg a mérnökségen a kátránynak adnak előnyt. Ezt azzal okolják meg, hogy négyzetméterenként évi 30.000 papirkoronába kerül és az úttest állóképességét négyszeresre fokozza fel, míg az olajozást 4-6 hét után folyton újítani kell és négyzetméterenként mégis 8000 korona a költség. Persze a háború alatt nem lehetett kátrányt kapni, még a gázgyártól sem. Legjobban mutatja a kátrányozás előnyeit a gyönyörű Stefánia út, amelyet a kátrányozás tíz éven keresztül megőrzött meglehetősen jó állapotban.

Vízi építkezések és hidak

Első ezek között a főváros helyi kikötőjének megépítése, amelyre 800.000 aranykoronát irányoz elő a költségvetés. A soroksári Dunaág már megkezdett 700 méteres rakpartja mellé

1500 négyzetméter területen tárházat kell építeni,

azt darukkal felszerelni, hogy a rakpart továbbképzése folytatható legyen. Ide tartoznak az árvíz elleni védművek és a belvizek levezető berendezései 400.000 aranykorona költség.

gel. A budai oldal szivattyúinak főtartása és a Rákospatak alsó szakaszának a VI. és VII. kerületre eső hirtelen lejtésének csökkentése lesz itt a munkálatok célja.

A dunai összes rakodópartokat most a főváros vette át

és erre 80.000 aranykorona kell, míg a szorosabban vett árvízvédelmi berendezkedésekre 60.000 aranykorona költségvetési előirányzat kellett. A tartós alacsony vízállás most lehetővé teszi a rakpart-falak kőhányásainak kijavítását is. A nagy hidakat nem a főváros gondozza, de számos kisebb hídja van, még pedig meglehetősen elhanyagolt állapotban. Ezek közül a rákospataki fahidakat 60.000 aranykorona erejéig betonhidakra cerélik át.

Szivattyúk, csatornák, parkok

A csatorna és szivattyútelepen a legtöbb munkát most az elektrifikálás emésztí föl. Ez annyit jelent, hogy a gőz erejével dolgozó műveket villanyerőre akarják átképezni.

Évenként másfél milliárd megtakarítást remélnek ettől

és az elektromotorokkal hajtott centrifugális szivattyúk nagy munkatöbbletet és teljesítőképességet jelentenek. Ez évben az üzemek egyharmadát alakítják át villanyerőre. A közönség nem is sejtí, mily fontos művek ezek. Elsősorban a város alatti csatornahálózat, mely összegyűjti és elvezeti a szennyvizet a Dunába. Óriási, boltozatos csőbarlangok ezek, különösen főgyűjtőcsatornák, amelyekbe

a hatéves lerakódott iszapréteg ülepedett le a tisztítások elégtelensége miatt.

A háború óta nem iszapolták a csatornákat és most arra ébredt a főváros, hogy nagy veszély fenyegetheti a közegészségügyi viszonyokat, ha hirtelen nagyobb csatornadugulások állnának be.

Most végre teljes erővel megindult a munka a mulasztások pótlására — egyelőre késterővel. Kotró munkások egész csapata szállott alá a kanálisok homályába és

a heti kiemelt iszapmennyiséget 5000 métermázsára fokozták föl.

Ugyanígyen eréllyel folyik a mellékgyűjtők és a kiscsatornák tisztítása is — talán még nem késő.

Meg kellene valósítani, persze, a modern rendszerű iszapkamrának központi elevátoros berendezését is, de ezt előbb majd tanulmányoztatja a főváros az európai nagyvárosokban. Ennek a berendezésnek milliárdos költségvetése még nem is szerepel az eddigiben.

1925. évre különben 450.000 aranykorona tételt mutat a költségvetés a csatornák tisztítására és a hálózat kiépítésére. Ekeken át itt sem épített semmit a főváros, még pedig azért nem, mert — állítólag kimélni akarta a háztulajdonosokat. Az idevágó szabályrendelet ugyanis az egész csatornafőtartási költséget a csatorna mentén levő ingatlanok tulajdonosaira hárítja. — Embertelenség lett volna — mondották a városházán — az agyonsanyargatott polgárságot még ezzel is megterhelni. — tehát az embereséges főváros a pusztuló adóalanyok mellett pusztulni hagyta a csatornákat is. A legtűrhetlenebb helyzet Óbudán van.

Itt teljes átcsatornázás kell.

Igy a földüccai és szőlőüccai csatornát kell helyreállítani elsősorban, hogy a környék undorító szennyvizei, amelyek elárasztják az utcákat és a záporvizekkel földagadva, valósággal elöntik a mélyebb fekvésű helyeket, lefolyást találhassanak. Forró nyarakon elviselhetetlen ezen a tájon a levegő és a miazmás, piszkos városrészből nem egy tifuszos gócot találtak a múlt évek folyamán.

Nagyobb csatornázási munka lesz még a Podmaniczky ucca néhány szakaszán, új csatornát kap a Faludi uccai állami kislakástelep, a Semsey és a Bérkocsis uccák.

Legvégére a legszomorúbbat hagytuk,

az elpusztult parkokat és közkerteket.

Hogy a gondatlan és hanyag városfőtartás mire képes, annak eleven példája a sivatag Tisza Kálmán tér. Ezt végre parkoztatja a főváros, ugyszintén a Városmajor egyik részét is, valamint a Kálvária-kertet is. Kisebb parkozások lesznek a Lovas úton, a Várhegy oldalon és a Halászbástyán. Rendezik még a Szechenyi-fürdő előtti parkot és a lebontott Kis Színkör helyét. Mindezekre 3400 aranykorona az előirányzott összeg, amelyhez az Üllői út, Hungária körút, a Villányi és a mesterucai 15.000 aranykoronás fásítási költségei járulnak. A kertészeti telepet a vágányüccai vasútvonal mellől új helyre teszik át, de még nem tudják hová, csak a költségeket irányozták elő 15.000 aranykorona nagyságban.

Rideg számok ezek, de meggyőzőbben beszélnek a legharsogóbb politikai elokvenciánál. Kommentár nem kell hozzájuk és a következtetést mindenki levonhatja belőlük a városgazdálkodás legutolsó korszakának nagyobb dícsőségére.