



# Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: .....

Cím: *Bazaltvilág Budapesten*

Forrás: .....

*Az Est*

*Bp*  
(Hely)

*1926. 8. 12.*  
(Idő)

(Köt. v. füz.)

Osztályozás

Tárgy

*625.7*

Hely

Idő

*"1926"*

Személy

## Bazaltvilág Budapesten

**Útépítési és útjavítási mizériák — Mozgalom az aszfaltozás mellett — Barrikádok az uccákon — Szent István hetében**

— *Az Est tudóstíjatól* —

Fölszaggatott úttestek, eltorlasztott gyalogjárók, a mellékuceákban hepcsupás kövezet, gödrös makadám utak akadályozzák a fővárosban a közlekedést, amikor pár nap múlva ránk köszönt a Szent István-hét és végre-valahára lesz valamilyen üzleti forgalom. Egyik Rákóczi úti kereskedő ép most szaladt hozzánk kétségbeesve, hogy a ház frontja előtt felszakították az aszfaltot, kövezők, szurkolók vonultak föl végtelen sorban, sorompóval zárták el az uccát, úgyhogy a házban lévő üzleteket nem lehet megközelíteni. És ez pontosan most történik, amikor küszöbön a Szent István-hét, amelyre méltán építenek a Rákóczi út üzletei.

— A helyzet, — mondotta a kétségbeesett kereskedő — fájdalom, reménytelen, a kövezetet csak lépésről-lépésre lehet felszedni a nagy forgalom miatt, úgyhogy *hetekig tart, amíg a javítási munka elkészülhet, az a javítási munka, amely bizonyára várható volna még akár félévig is.*

A főváros útépítési rendszerét dicséri az itt következő eset is:

Feltűnt július utolsó napjaiban, hogy valósággal *éjjel-nappal aszfaltozzák a Rökk Szilárd uccát*. A napnak mind a huszonnégy órájában füstölögtek a szurok-kályhák, majdnem az egész munka túlórázással készült el. Július 30-án megkérdeztük az egyik munkavezetőtől, miért ez a kolosszális sietés, miért dolgoznak ilyen nyakra-főre és ennyi túlköltséggel? A válasz egyszerű és világos volt:

*július 31-ig el kell készülni az úttest aszfaltozásával, mert már másnap jönnek a Beszkar emberei és 80 centiméterrel eltolják a villamos síneket.*

És csakugyan úgy történt. Augusztus 1-en gyönyörűség volt nézni a Rökk Szilárd ucca vadonatúj aszfaltját. Látható élvezettel sétálgattak rajta az emberek. De már délben vég szakadt a gyönyörűségnek. Munkások jelentek meg, Beszkar-alkalmazottak, akik

*csakánnyokkal nekiestek az egy nappal ezelőtt elkészült aszfaltoknak és felszakították ...*

*Ez Pest ...* Ez a mi példás adminisztrációnk, amelyben a balkéz a világért sem tudná megmondani,

mit csinál a jobb.

**A főváros útépítési ügyosztályát nem értesítette a Beszkar,**

amely tudvalevően a fővárosi üzem, a Rökk Szilárd uccában tervezett síneltolásról, hanem túrta, hogy nagy munkával és nagy költséggel végigaszfaltozzák a javításra szoruló területet. Hadd keressen az aszfaltvállalkozó ...

Még szebb eset, amely nem egyszer es nem is véletlenségből történik, hanem naponta harminc-negyvészter, általános bámulatra, a legforgalmasabb, de egyúttal a legrosszabb makadámúton, a Stefánia-úton. *A Stefánia út makadámját valamilyen saját találmányú kátrány- és bitumenkulimásszal vonták be.* A makadám azonban rossz, az autók és kocsik már nem is gödröket, hanem egyenesen *aknákat vájnak ki.* Ezeket javítani kell. Javítják is. Persze a főváros igen bölcs rendszeréhez alkalmazkodva rosszul és tömémentlen költséggel.

**A Stefánia úton állandóan tíz jobbsorsra érdemes munkás áll készenlétben, fekete kulimászt tartalmazó kannával a kezében, hogy a frissen támadt lyukakat azonmód betömjék.**

**Ha valahol lyukat vesznek észre,** megtöltik a nyulánk fekete kulimással, valamilyen bitumenkeveréssel, kavicsokat hajigálnak a tetejére és otthagyják. Jön egy kocs, átgázol rajta, kifrecesenti a lyukból a kulimászt és megint elülről kezdődik a szakavatott betömés.

*Hát ez is Pest ...*

Most került nyilvánosságra a főváros útépítési javaslata, amely a most folyó évre *47 milliárd értékű kőburkolatot és csupán 2 milliárd értékű aszfaltburkolatot irányzott elő.* 1927-ben 55 milliárd értékű burkolat fog készülni és semmi aszfalt. 1928-ban megint 50 milliárd bazaltot és trahitot fognak lekövezni, ellenben csak 5 milliárd értékű aszfaltot. Az adatokból kiténik, hogy a beburkolandó összes területből *nem egészen 5 százalék lesz aszfalt.*

A kövezést úgy tervezik, hogy a bazalt és trahitkockák közeit az úttesteken és gyalogjárókon kátránnyal töltik ki. Ez határozottan célravezető hasznos dolog, mert portalanítja az utat, de megóvja az úttestet a kártékony csapadékoktól is. Igaz hogy drága, mert egy négyzetméter bazaltburkolat kátrányozása 40.000 koronába kerül. De még ebben sincsen rendszer. *Még ez a kikátrányozás sem történik tervszerűen.* Amikor ugyanis a belső területen még mindig makadám-utak ölik az ott élő lakosságot, amikor a belterületen porfelhőket vernek a kocsik és esős napokon sárba ragadnak a lovak, akkor *nem volna szabad milliárdokat költeni ráérő munkákra.* A körutat például most kátrányozzák többmilliárdos költséggel. Ez ráért volna.

**Az Andrássy úttal is furesa dolgok történnek.**

A világ egyik leggyönyörűbb útját a legtarkabarkább módon burkolják. Egyik részén faburkolat teszi zajtalanná a kocsik közlekedését, másik részén kis bazaltkoc-

s. 23. kák kellemetlenkednek, de van aszfaltozott része is.

A rendszertelenség és tervszerületlenség okozza azt, hogy a fővárosi utak karbantartása egyenesen méregdrága. A középítési bizottságban már gyakran ostorozták emiatt az ügyosztályt. Úgy tuljuk, újabb offenzívát készítenek elő a városházán a rendszertelen utépítés miatt. Magyar Miklós bizottsági tag

memorandumot készített, amelyet

a főváros legközelebbi közgyűlésében indokol meg. A memorandum főként az aszfaltutak mellett érvel. Követendő elvként akarja kimondatni, hogy a főváros, tekintettel az egyre fejlődő automobilközlekedésre, az egész vonalon átér az aszfaltrendszerre.

Beszélggettünk

Rumpach Dezső műszaki főtanácsossal,

a főváros utépítési ügyosztályának vezetőjével, aki a memorandumra az itt következő észrevételeket tette:

— Nagyforgalmú utakat, mint amilyen a Körút, a Horthy Miklós út és a Rákóczi út, továbbá túlságosan széles utakat, ahol sok a vágány, nem lehet aszfaltozni. A BESZKÁR tapasztalatai alapján most a vágányzónákból mindenünnen kidobhatja az aszfaltot és bazaltkockákkal köveztet. Elismerem, hogy

a viszonyok, az automobilközlekedés terjedése hézagmentes aszfalt felé hajlítják a burkolási rendszert.

Ma azonban nincsen elég pénzünk gyökeres rendszerváltoztatásra. A Körút kövezése 40 évvel ezelőtt készült el, a háború alatt minden útjavítási munka szünetelt és ekkor azt tapasztaltuk, hogy a régi Körút kövezete nagysze-

rűen állta a forgalmat, ellenben az aszfaltutak teljesen tönkrementek. Az aszfalt eltörlését jelenti egyébként az a rendszer, amit most honosítunk meg, kiöntetjük a bazaltburkolatok hézagait. A makadámutakon úgy segítünk, hogy valamennyit kátrányoztatjuk. A kátrányozott makadámutakhoz öt-hat évig nem kell hozzányulni. A bazaltutak azért voltak edig porosak, mert homokkal és kavicssal töltötték ki a hézagokat. Ezt most teljesen megszüntettük és a BESZKÁR-t is köteleztük a kátrányozásra. Elismerem, hogy az aszfaltút portalan, zajtalan és ezért ideális, de rengeteg pénz kell hozzá és az aszfaltvállalatok már azért is támadják a fővárost, mert maga állítja elő a kátrányt, amire a javításoknál szüksége van. Trahittal már egyáltalában nem köveztetünk utakat.