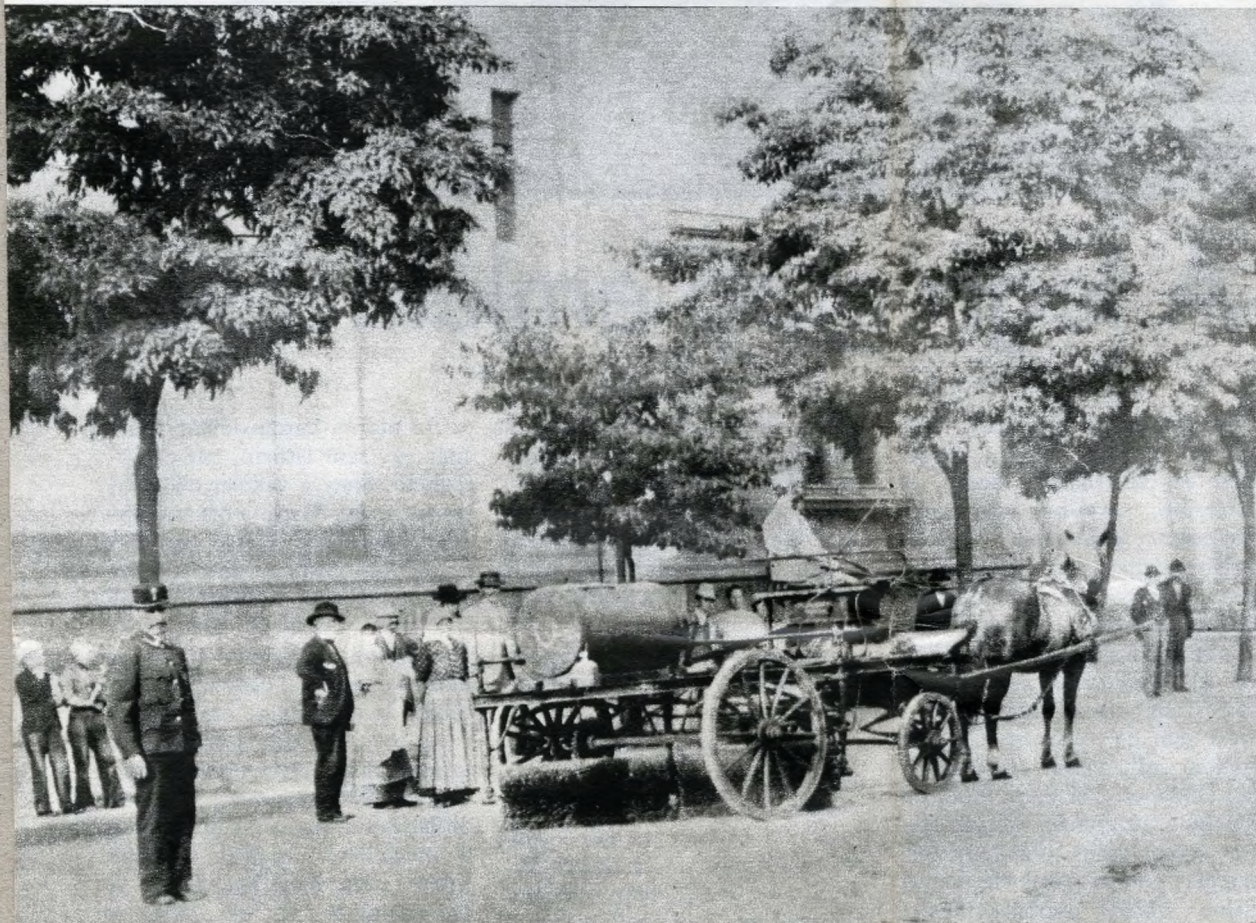


# Fővárosunk köztisztasága 1867 és 1945 között



Lóvontatású seprőgép (1895—1900)

Az első villamos meghajtású útmosógép (1910—12)



Előző cikkünkben (Buda és Pest köztisztasága 1830 és 1867 között) vázoltuk azt a korszakot, melynek célja a köztisztasági állapotok rendezése volt. Az első szabályrendelet még csak néhány tilalmat és előírást tartalmazott. Rövidesen bebizonyosodott, hogy a jogi szabályozás — a tilalmak és előírások — önmagukban semmit sem érnek, ha nem gondoskodnak a keletkező hulladék rendszeres, szervezett eltávolításáról, a járdák és utak takarításáról. A legkézenfekvőbb megoldásnak tűnik, hogy erre magánvállalkozónak adjanak engedélyt, az úttisztítás már akkor is lenézett munkáját pedig rabokkal végeztetik. Ezért a 60-as évek végén újabb rendelet jelent meg.

E rendelkezés — Pest város közgyűlése által 33.491. sz. alatt hozott és a Városi Tanács (Stadtmagistrat) aláírásával 1868. január 15-én kibocsátott Hatósági Szabályok (Behördliche Statuten) — nagyjából az előzőekhez hasonlóan szabályozta a háziszemét eltakarítást, elfuvarozását, kitérve a közterületek tisztántartására, de új elemeket is tartalmazott. Kiemelendő, hogy megtorlásul nemcsak pénzbírságot, illetve behajthatatlanság esetén elzárást állapít meg, hanem azt is kimondja, hogy a szabálytalanságok következtében felmerült „tisztátalanságokat” az azt okozók költségén takarítják el. E hatósági szabályok egyébként röviddel később átdolgozva „Köztisztasági és közegészségügyi szabvány” néven váltak ismertté.

Ez idő tájt Pest és Buda a szabad királyi városok kiváltságait élvezték, — az utóbbi ezenfelül Lipót 1703-ban kiadott kiváltságlevele értelmében még az ország fővárosa címét is viselte, — míg Óbuda mezővárosi jelleggel volt felruházva. Ezek szerint a helyi jellegű közügyeket a városok saját hatáskörükben szabályozták. A cs. kir. helytartósági szabályrendeletek természetesen mind a három városra vonatkoztak. Választóvonal volt az 1872. évi XXXVI. tc. alapján Buda, Pest és Óbuda 1873. évben történt egyesítése. Ám a főváros egészére kiterjedő, korszerűbb elveket valló Köztisztasági Szabályrendelet csupán 1879. IV. 3-án jelent meg, és a következő hónap — azaz május hó 1-én lépett hatályba.

Ez a szabályrendelet nagyjából követte a város hatalmas arányú fejlődését, s ezzel hozzájárult a köztisztasági viszonyok javításához. A szemétfuvarozásokat 1879-ig, sőt ezen túl to-

vábbra is a versenytárgyalások útján kijelölt magánvállalkozók végezték, míg az utcák tisztítása házi kezelésben a kerületi előjáróságok feladata volt.

A házi kezelés és a decentralizálás a kezdeti elgondolások szerint nem csupán a közterületek tisztogatását, hanem az összegyűjtött szemét elszállítását is magában foglalta volna. Ennek megfelelően az 1874. évi április hó 23-i közgyűlési határozattal átadták a szeméthordás jogát és kötelességét a kerületi előjáróságoknak, s egyúttal az ezzel kapcsolatos haszonbérletek megszüntetését is elrendelik. A következő évben, 1875-ben, a 832. sz. közgyűlési határozatból viszont kitűnik, hogy a szemétkihordás házi kezelésbe vétele nem vált be, ezért — már egy év elteltével — visszatértek a bérbeadás gyakorlatára.

Fővárosunk vezetősége a köztisztaság kezelésének ügyében állandóan kereste s kutatta a legjobb, legcélszerűbb megoldást. Így merült fel a köztisztasági szolgáltatások központosításának első gondolata. A köztisztaságnak új, központosított rendszerű kezelését s annak a tűzoltó főparancsnok alá rendelését a Tanács már 1881. évi március hó 9-én javasolta, s azt az 1883. évi 835. sz. közgyűlési határozat végleges formába öntötte. Még a javaslatok tárgyalása során szükségesnek tartották lerögzíteni, hogy: „a köztisztasági ügy jelenlegi állapota, sem a főváros állásának, sem a nagyközönség igényeinek meg nem felel, másrészt pedig a külföldi nagyobb városokban szerzett azon tapasztalat, hogy a köztisztasági ügy kezelésénél a kívánt eredményt csakis megfelelő tisztítógépek alkalmazásával érhetni el, elodázhatatlanul szükségessé tevék, hogy a köztisztaság ügye fővárosunkban is gyökeresen reformáltassék”.

A tervezet kb. „300 fős munkabíró egyénekből álló úttisztító csapat” felállítását indítványozta, amelyet tisztítógépekkel, valamint fogatokkal egészítettek ki.

Ez az új utcatisztítási rendszer 1885-ben lépett életbe. Az ehhez szükséges utcaseprő gépeket a főváros a berlini Eckert cégtől szerezte be. Abban az időben egyébként Budapest tisztítási kötelezettség alá eső közterületeinek csak felerésze volt kikövezve.

\*

Az új rendszer már az első évben eredményesebbnek bizonyult az előzőnél. Erre mutat a

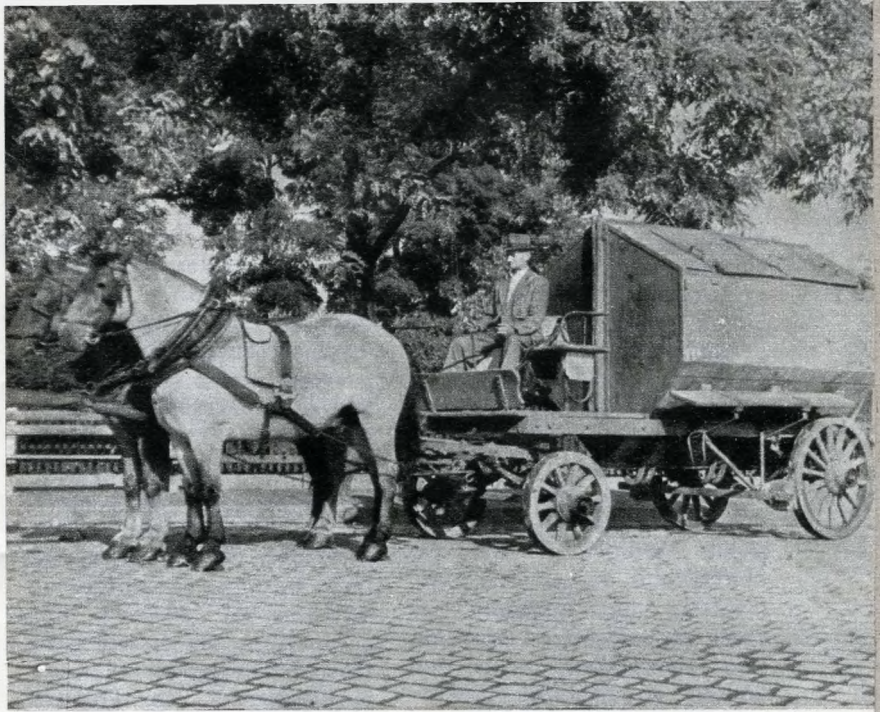
polgármester 1886. II. félévi beszámolójában tett azon kijelentése, hogy az új rendszer bevált, és azt kiterjesztik az V. és VI. kerület egészére, valamint a kerületeket határoló Váci, Károly krt., Andrássy és Kerepesi utak és végül a Múzeum és Vámház körutakra. Hozzátette, hogy kétévi próbaüzemeltetés után döntenek az új utcatisztítási rendszernek az egész Budapestre való kiterjesztéséről. Ennek kidolgozására 1887-ben a városi mérnöki hivatal kapott megbízást.

Meg kell jegyezni, hogy a főváros növekedése, a népsűrűség kiszámíthatatlan változása megnehezítette a távlati tervezést, a szükséges köztisztasági intézkedések megtételére is csupán a város fejlődésével, a meggyorsult urbanizációval párhuzamosan, — és nem ezt megelőzően — kerülhetett sor. Budapest állandóan figyelte és nyomon követte a bécsi fejlődést.

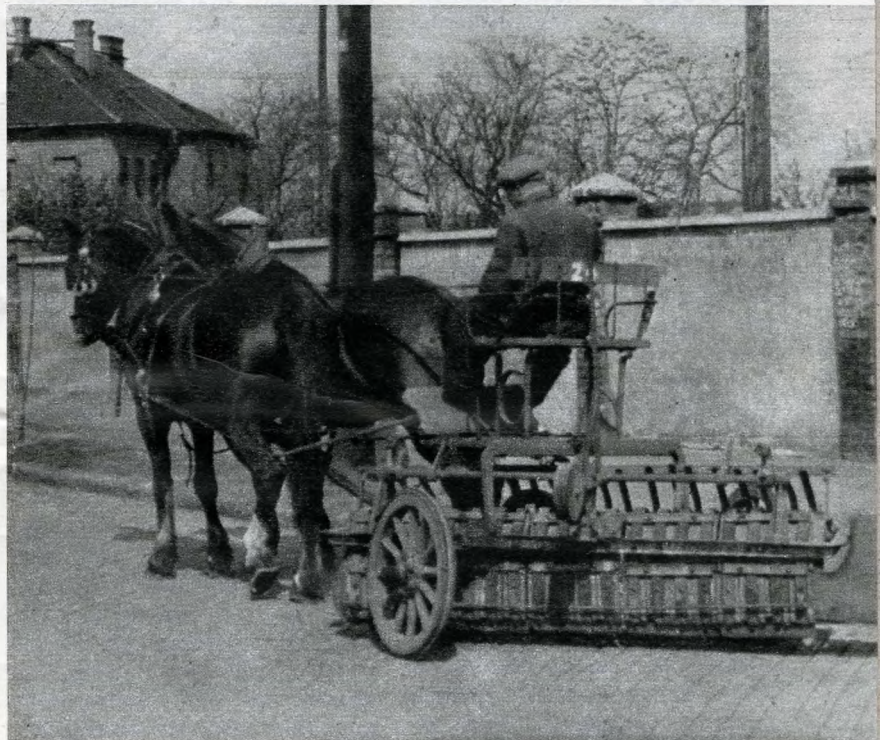
A Bauetzung für Ungarn című németnyelvű napilap az osztrák és német szakajtból átvett és eredeti cikkeivel jelentős mértékben segített abban, hogy Budapest fejlődése a nyugateurópai nagyvárosokkal lépést tudott tartani. A lapnak „Communale Zeitung” c. melléklete pedig számos köztisztasági tárgyú közleményt tartalmazott. Az új rendszer — s e keretben a tűzoltó főparancsnok irányítása — ha később nem is vált véglegesé, de beváltotta a hozzá fűzött reményeket. Az utcákat fekvésük és fontosságuk szerint naponként vagy kétnaponként, a külső kerületekben pedig heti egy vagy két alkalommal tisztították.

A köztisztaság ellenőrzése, — ahogy jelenleg is — a városi hatóságok feladata volt, de abban a rendőrség egyenrangú szerephez jutott. Az 1872. évi XXXVI. tc-ben jelzett fővárosi rendőrséget 1881. július 1-én az 1881. évi XXI. tc. alapján állították fel. A fővárosi rendőrség közvetlenül a belügyminiszter rendelkezése alatt állott, s fenntartásához a főváros megfelelő részarányban járult hozzá. Hatásköre a köztisztasági szabálysértések felderítésére, feljelentésére és ellenőrzésére is kiterjedt. 1895-ben pl. a rendőrség 4996 esetben indított eljárást köztisztaság elleni kihágás miatt.

Sajnos még a 80-as, 90-es években is évenként visszatérő járványokkal kellett számolni, ha nem is mindig hazánk területén, hanem a szomszédos országokban. Ilyenkor a megelőző intézkedéseknek egész sora látott



Lovas szemétygűjtő (1900)



Lóvontatású hóeke (1900—1935)

Lovas locsolókocsi (1900—1925)



napvilágot, s csak példaként emelünk ki 1886-ból egy polgármesteri utasítást (4727/86.), mely az olaszországi kolerajárvány megelőzésére rendelt el szigorú egészségügyi intézkedéseket. Ezeket igen komolyan vették, és a külön e célra felállított járványügyi bizottmánynak az egészségügyi helyzetről a belügyminiszter számára jelentést kellett készíteni.

Az utcák tisztítása tehát, ha zökkenőkkel is, de feltétlenül javult. 1890-ben az 1891. évi költségvetési tárgyalásnál a pü. bizottság még kifogásolta az utcák szennyezett és sáros voltát s a tisztítógépek „rossz” működését, de a panaszok csökkentek, hiszen valamivel később a kijelölt területeken már 14 utcasöpörgő és 6 hóeke üzemelt. A teljes reform mégsem késhe-tett sokáig.

\*

A főváros 1894-ben kötött szerződést ifj. Cséry Lajossal. Az idők távlatából visszatekintve ez a lépés szükségszerű és egyben átmeneti megoldás volt. A kis magánvállalkozások helyett oly nagy, tőkeerős társasággal kellett szerződnie, amely képes fuvartelepet, szemétfuvarozót, Budapest határain túl szemétfuvarozásra vasútvonalat létesíteni, és azt üzemben is tartja.

A főváros egyéb súlyos kötelezettségei miatt ebben az időben ésszerűbbnek látszott a szemétkézelést egy magáncégnak átengedni és egy későbbi időszakban saját hatáskörbe visszavenni. Ez így is történt. Közben kiderült, a magánvállalkozás kizárólagosan nyereség szerzésére irányul, és nem képes, de nem is szándékozik a közösség érdekét szolgálni.

A Cséry-féle szerződésnek azonban érdekes az előzménye. A főváros tanácsa ugyanis előzőleg elvi jelentőségű határozatot hozott, melyben a szemétfuvarozása ügyében a Lajosmizsei vasút (MÁV) ajánlatát támogatta. Ez ellen Cséry Lajos fellebbezéssel élt, és — feltehetőleg összeköttetései révén — sikerült elérnie, hogy a határozatot a belügyminiszter megsemmisítse, és a tanácsot új versenytárgyalás kiírására hívja fel. A végleges döntés egy közgyűlési határozattal 111:58 arányban dőlt el Cséry Lajos javára, és az a belügyminiszter 1895. május hó 21-i megerősítésével jogerőssé is vált.

A szerződés a pesti oldal házi s utcai szemétének az akkori Cséry-féle telepre — fuvartelep-

re — zárt kocsikban történt kiszállítását és onnan vasúti kocsikkal Kiszepstre, illetve Pestszentlőrincre — tehát az akkor Budapest közigazgatási határán túl fekvő területre — haladéktalan továbbfuvarozását foglalta magában. Ez újabb előrelépést jelentett, hiszen ezzel a szeméthegek Budapesttől nagy távolságra kerültek.

A szemétfuvarozások tekintetében azonban már a kezdetben is nézeteltérések — a korabeli tanácsi jegyzőkönyvek tanúsága szerint — „súrlódások” fordultak elő. 1894. VIII. 30-án a Tanács „a szemétszállítási telepen fennforgó súrlódások... megfigyelésére” egy köztisztasági ellenőrt küldött ki. Még ugyanazon év dec. 11-én az ifj. Cséry Lajos által elszállított szemét ellenőrzését, illetve annak mérlegelését rendelték el.

Emlékezetes és igen éles hangú volt az egyik előző cikkünkben már említett Vázsonyi-féle interpelláció. Az 1895. év júniusában elhangzott interpellációra csak a következő év januárjában adtak választ. Ez az időtartam még akkor is indokolatlanul hosszú, ha figyelembe vesszük, hogy a vizsgálat megtartására a Pest megyei alispánt kérték fel, miután a Cséry-telep közigazgatásilag már Pest megyéhez tartozott. Maga a vizsgálat és a Pest megyei alispán válasza kirívóbb szabálytalanságot nem állapított meg, de hangja érezhetően elfogult Cséry Lajos javára.

Az ifj. Cséry Lajossal és a később részvénytársasággá alakult vállalkozással kötött szerződést közelebből nem ismertjük, mert Budapest köztisztasági történetének ez a legjobban kimunkált, de egyben legtöbbet vitatott része.

Cséry kihasználta a munkásait, 40—50 krajcár napszámért dolgoztatta őket igen rossz egészségügyi stb. körülmények között. A támadások, a panaszok, valamint annak a felismerése, hogy saját kezelésben a közérdeket jobban szolgáló módon és olcsóbban üzemeltethetnék a város szeméttakarítását, indította a főváros vezetőségét az elhatározásra, hogy a szerződést ifj. Cséry Lajossal annak lejártával már nem újítja meg, hanem a szemétkézelést minden ágával együtt átveszi.

Ehhez az elhatározáshoz hozzájárult az 1895-ben létrehozott Fővárosi Köztisztasági Hivatal megalakulása, továbbá a budai oldal 1901-től házi kezelésbe került szemétfuvarozásának kedvező gazdasági tapasztalata. Át-

tértek az ún. ambuláns utcatisztítási rendszerre, mely abban állott, hogy az utcaseprőgépek éjjeli üzemeltetése után kézi-erővel naponta többször, bizonyos mozgási körzeten belül tisztogatták az úttestet.

\*

1906. december hó 6-án került sor a Cséry-féle szeméttel-ep átvételére. „Az átadás napjától fogva a főváros az addig vállalati úton biztosított szemétfuvarozást a főváros egész területén házilag kezelésben látja el és végzi ezenkívül a létesített fuvarteleppel az összes köztisztasági fuvarszolgálatokat és a rendelkezésre álló munkaerő, valamint a ló és fogatállomány gazdaságos kihasználásával a főváros háztartásában előforduló egyéb fuvarozások nagy részét, míg a szeméttel-ep elszállítását a még fennálló régi szerződés értelmében továbbra is a Cséry-féle rt. végzi.” A megváltási összeg egyébként 472 744 korona volt.

Az 1901. óta üzemeltetett budai fuvartelep és a Cséry-féle telep összevonásából keletkezett Fővárosi Fuvartelep működési köre a I—IX. valamint a X. kerületek házi és utcai szemétfuvarozásán kívül kiterjedt e területek bel- és külterkei — kivéve az I—III. kerületet — locsolására is. Sajnos, a Cséry-féle telep az átvétel időpontjában igen elhanyagolt állapotban volt. Erre utalt a fuvartelep vezetőségének az első üzleti év eredményéről 1907. XII. 31-én kelt jelentése.

„A társaság tudván, hogy a főváros amúgy is házi kezelésbe veszi a fuvarozó üzemet, szerződésének utolsó évében éppen csak annyit javított időközben elromlott berendezéseiben, hogy üzemét a váltás napjáig úgy ahogy folytathassa”.

Az új fuvartelep önelszámoló egység, kereskedelmi vállalkozás volt, saját bevételeiből kellett fenntartani magát, így az átvétel után a folyamatos üzemeltetéshez az elhanyagolt Cséry-telepen nagyobb arányú beruházásokat is végre kellett hajtani. E beruházási költségek, továbbá az 1907. május hó 1-én keresztülvitt általános béremelés ellenére a fuvartelep az 1907. évet 66 668 korona tiszta nyereséggel zárta le, bebizonyítva a központosított házi kezelésű rendszer felsőbbbbségét a bérleti rendszerek fölött. A Cséryék tulajdonában levő vasútüzemet a főváros évekkel később, 1912-ben vette át, s azzal most már a

szemétfuvarozás összes melléká-gai a főváros kezébe kerültek.

A világháború előtti kb. másfél évtizedben tehát megint óriási léptekkel fejlődött a köztisztaság ügye. Ezekben az években merült fel a szeméttel-ep ötlete, mely azután újra és újra felbukkanó tervezetek formájában napjainkig végigkíséri a köztisztaság történetét. Ugyan-ebben az időben a Fővárosi Köztisztasági Hivatala 1912. évi költségvetésének beruházási kiadásai között — újabb 20 db. lövön-tatású utcaseprőgép beállításá mellett — villamos utcamosogé-pek beszerzése is szerepel. A világháború, mint sok mindennek, ennek is útját állta, s a köztisztasági szolgáltatások — ember-, anyag- és pénzhiány miatt — csak a legszükségesebb teendők ellátására szorítkoztak. Jellemző, hogy a háború befejezése után, 1919 első hónapjaiban az 1300 tisztító munkás helyett a Fővárosi Köztisztasági Hivatal dolgozóinak száma a 800-at sem érte el.

Rendkívül érdekes dokumentum a forradalmi időkből a Fővárosi Népbizottságának 648/1919—V. sz. alatt kiadott közleménye, mely a Köztisztasági Hivatal és a Fuvartelep hatáskörét szabályozza. Ennek kiadását az ekkor szükségessé, hogy a fuvartelep oly szolgáltatásokat is teljesít, melyek inkább kényelmi és reprezentációs, mint köz-célokat szolgáltak. A közlemény, melynek bevezető részét szó szerinti idézetben közöljük, a Budapesti Munkás és Katonatanács Hivatalos Közlönyének 1919 évi április hó 8-án kelt 15. számában jelent meg.

„A fuvartelep községesítése alkalmával kimondott az az alap-elm, hogy a fuvartelep egész teljesítőképességével elsősorban és mindenekelőtt a köztisztasági intézmények céljait és fuvarszükségletét köteles szolgálni és csak azok kielégítése után végezheti a rendelkezésére álló munkaerő, valamint a ló és fogatállomány gazdaságos kihasználásával a főváros háztartásában felmerülő egyéb fuvarozásokat, a köztisztaságügy és ebből folyóan a közegészségügy rovására a gyakorlatban nem érvényesült”.

Ebben az időben a Köztisztasági Hivatal igazgatója az akkor már több mint egy évtized óta ezt a tisztet betöltő Balló Alfréd volt, aki ellen a polgármester, mint a Fővárosi Közlöny 1919. IX. 12-én kelt 35. számában olvashatjuk, „a proletárdiktatúra alatt tanúsított magatartása miatt... a fegyelmi eljárást meg-



• Géperejű locsolókocsi (1930 után)



Motoros seprőgép (1934—35)



Az első gépi hóéke (1926—28)



Az első „kuka” (1929—30)

előző vizsgálatot elrendelte”. A kimagaslóan nagy tudású Balló Alfrédra azonban mégis szükség volt, s így később állásába visszahelyezték.

A proletárdiktatúra alatti idők krónikájához hozzátartozik még az a tény, hogy a külső kerületek takarítására nagyobb gondot fordítottak, és az elhanyagolt proletárnevegyedek utcáinak seprését, szemétyűjtését és ezek gondosabb ellenőrzését szorgalmazták. Erről a Vörös Újság és a Kis Újság egyes számai adnak hírt.

\*

A háború befejezése után új beruházás nem volt lehetséges. A húszas évek közepén azonban a fejlődésnek némi jeleit lehetett észlelni. Amíg 1921-ben a hóeltakarításhoz — mint közmunkához — a Honvédelmi Minisztérium kebelén belül szervezett munkásosztályokat vettek igénybe, 1925-ben 12 db benzínüzemű seprőgépet szereztek be az esseni Krupp gyártól és 12 db vontatható seprőgépet a MÁV Gépgyártól. Ugyanazon évben még 5 db Packard gyártmányú locsolókocsi beállítására is sor került. A fejlesztés most már töretlenül folyt tovább. 1927—28-ban további beruházásokat eszközöltek: hóekék, utcai szemétyűjtő kosarak, stb. Ugyanebben az évben hoztak határozatot a „Pormentes szemétyűjtés részleges bevezetésére a IV—V. ker.-ben”. Ez igen nagyösszegű beruházást igényelt, s erre a célra kerek félmillió pengő hitel folyósítását engedélyezték. (L. 1930. évi I. 15-i 198. sorsz. közgyűlési határozatot). Ennek eredményeképpen jelent meg 1929-ben Pest utcáin az új típusú szemétyűjtő gépkocsik első példánya, a MÁVAG—MERCEDES—BENZ gyártmányú első „KUKA”.

Ez az időszak a II. világháború kezdetéig a gépesítés időszakának kezdete volt. Egymásután fokozatosan jelennek meg a motoros seprő-locsológépek, a gépkocsikra szerelt hóekék és a már említett pormentes szemétyűjtő gépkocsik, valamint a tartályszállító vontatók.

A fővárosi fuvartelep 1929-ben vette át a Köztisztasági Hivatal. Feltétlenül ide kívánkozik, hogy 1928-ban „Kísérleti szemétyűjtő előkészítési munkálatai” céljára tanácsi előterjesztésre a közgyűlés 797. sz. határozatával 10 000 pengő hozzájárulást engedélyezett. A szemétyűjtés ügye tehát ebben az évben újra felszínre került.

1934. évben Budapesten a Köztisztasági Hivatal által tisztított terület 7 millió m<sup>2</sup> volt. A Köztisztasági Hivatal 2500 embert foglalkoztatott, 600 lovaskocsit, 80 gépkocsit és 110 vasúti kocsit üzemeltetett. A pontos statisztika adatai még a két világháború közötti években is eléggé vegyes képet mutatnak, mert a gépesítés ellenére a munkagépek száma 1940-ben mindössze 89 volt, a következő felosztásban:

Locsoló gk.	35 db
Seprő gk.	22 db
Szemétyűjtő gk. (pormentes)	6 db
Aszfaltmosó gk.	5 db
Teher gk.	21 db

Ezzel szemben még mindig 745 lófogató jármű üzemelt, melyből 223 szemétszállító, 167 pedig locsoló kocsi volt.

Ugyanebben az időben a vagonállomány már valamelyest csökkent, és pedig az említett 110 vasúti teherkocsiról 89-re. Ezek vontatására 5 gőzmozdony állt rendelkezésre.

A tisztítandó terület hatalmas növekedése igen nagy feladatokat rótt a Köztisztasági Hivatalra. Az 1912-es 4 813 000 m<sup>2</sup> tisztítandó úttestfelülettel szemben 1936-ban már 7 979 000 m<sup>2</sup> úttest takarításával kellett számolni. Ez kifejezésre jut az elfuvarozott szemét mennyiségében is. 1936. évben már 37 610 tonna (63 827 m<sup>3</sup>) utcai és 213 405 tonna (451 759 m<sup>3</sup>) házi szeméttel takarítottak össze és szállítottak el, s ebben nem szerepel a piaci szemét, az ürülék és az iszap mennyisége.

Ezekben az években a szemét megoszlása alapvetően megváltozott. Egy közületi statisztika szerint 1927 és 1938 közötti időben a házi szemét mennyisége évi 187 856 tonnáról 212 864 tonnára emelkedett, míg az utcai szemét ugyanezen idő alatt 64 761 tonnáról 35 475 tonnára csökkent. Az akkori Köztisztasági Hivatal, — mely a maga közel 2500 főt foglalkoztató intézményével valóságos nagyüzemmé nőtte ki magát — valóban sok érdemlegeset tett, hiszen a tisztítandó területek kiterjedése is 20 év alatt csaknem a kétszeresére nőtt. A teljes gépesítést és a további fejlődést azonban ismét a háború akadályozta meg. Az anyagi kár a köztisztasági berendezésekben és a járműparkban, valamint a lóállományban óriási volt. 1945 januárjában mindent újra és előlről kellett kezdeni.