

ALKOZÓK LAPJA

Miniszter nyilatkozata az építkezési akcióról.

Miniszterium lakásépítő osztályának vezetője a pénzalap előteremtésén mulik az építkezés problémájának megoldása.

A lakásépítés nehézségeit a következő három pontban foglalhatjuk össze:

1. A kormány egyelőre nem építhet állami bérházakat, sőt az eddigi lakásépítési akciót sem folytathatja, vagyis a lakásépítési hitelek folyósítása nem áll módjában. Nincs ugyanis kellő fedezet. Eddig a magánépítkezések az építkezési költségek 50 százalékát kapták hitelképpen, a tisztviselők pedig 60 százalékát. Ezentúl ilyen módon 4-5 millió pengőre volt szükség, de sajnos, most ez az összeg sem áll rendelkezésre, pedig legalább ennyi szükséges az akció folytatására.

2. A magánépítkezések a minimumra redukálódtak. Nem azért, mintha nem lenne szükség újabb lakásokra, mert hiszen 1929 május elsején a szabadforgalom beköszöntése napján legalább

még 6-8 ezer lakásra lenne szükség, hogy a szabadforgalom visszaállítása minden zökkenő nélkül történhessen meg.

A magánépítkezés azért akad meg, mert rosszak a kereseti viszonyok. Az új házak magas bérét kevesen tudják megfizetni és ezért a lakásépítkezés most némi kockázattal jár. A bankok pedig egyelőre beszüntették az építkezésekre folyósítandó hitelkölcsönöket.

3. A legnagyobb baj azonban az, hogy a tisztviselői lakásépítkezések akciója szünetel és annyi fedezet sincs, amennyit az akció igényel. Husz-huszonöt millióra lenne szükség — természetesen nem egyszerre, hanem fokozatosan. A tisztviselői házipítókció megoldása úgy volna lehetséges, ha a tisztviselők a lakbérüket kötnék le. Rendkívüli fontos érdek fűződik az akció befejezéséhez. De amíg megfelelő hitelt nem lehet kapni, addig a tisztviselői lakásépítés folytatására gondolni sem lehet.

A népjóléti minisztériumban megtudtuk, hogy Budapesten igen sokan gondolnak házipítésre és különösen a tisztviselők árasztják el kérvényekkel a minisztériumot.

Jelenleg 12.000 kérést fekszik a lakásépítési osztályon, de 12.000 hitelkényt egyelőre nem lehet kielégíteni.

Meg kell várni tehát, amíg a pénzügyi kormány a kérdés megoldására vonatkozóan beható tanácskozást folytat majd a népjóléti minisztériummal. Bud miniszter fenti nyilatkozata alapján mégis

remény van arra, hogy tavasszal sikerül tétő alá hozni az abba maradt lakásépítési akciót.

Műszaki irodák! Áttetsző és olajos másolópapirokat, rajzszerkeket, festékeket és tussokat, mindenféle rajzoló- és segédeszközöket és vonalzókat, továbbá üzleti könyveket, számla- és levélrendezőket, dossziert, mechanikai könyveléshez szükséges nyomtatványokat, karthotékokat nem vásárolhat máshol, mint **AUER IGNÁC nyomda- és papirosáru gyárának lerakójában, mert legolcsóbban legjobbat csak itt kaphat: Budapest, VIII., Rákóczi-ut 11. Telefon: J. 359-39.**

A budapesti gyorsvasut kérdése.

Írta: Kelemen Móríc.

A budapesti városi gyorsvasut építésének kérdését 1912-ben a Magyar Mérnök és Építész Egyletben tartott előadásomban vetettem fel. Abban az időtájtban jöttem haza hosszabb külföldi tanulmányutamból, amelyen kizárólag a nagy külföldi metropolisek közlekedési berendezését tanulmányoztam. Jártam Berlinben, Párisban, Londonban, ahol mindenütt alkalom volt az akkor építés alatt levő gyorsvasutak építési módszereit, azok üzemét s a városok közlekedési apparátusát egész közelről tanulmányozhatni. Csakó Adolf műegyetemi tanár, a Mérnökegyetemi vasuti osztályának akkori elnöke kért fel az előadás megtartására, amelyet akkor rendkívül nagy érdeklődés kísérte. Arra az időre esnek a Budapesti Közuti Vasp. Társaság már rég elfeledett közlekedési m. z. ériái, amidőn a főváros egész közönsége fel volt zúdulva a vasutnak rosszul vezetett üzemére, csekély teljesítőképessége ellen és a gyorsvasut gondolatát, mint valami mentő eszközt, minden vonalon örömmel ragadták meg. Akkori tanulmányaim alapján 1920-ra a főváros utasforgalmát körülbelül ötszázmillió utasra becsültem és az általam végzett számítások szerint 1920-ban körülbelül husz kilométer hosszú, az akkori technikai fejlődésnek megfelelően épült gyorsvasut mindenestre jövedelmező lett volna és igen nagy mértékben segített volna a főváros azó a még inkább fokozódott közlekedési nehézségein.

Sajnos, a háboru kitérése ezeket a tervezéseket lényegében megakasztotta, úgy hogy csak a háboru vége felé jött ismét komolyan szóba, hogy a gyorsvasut elmunkálatai, elsősorban pedig a szerves közlekedési program felállítására megkezdessék. A város akkori vezetősége Sztróky Istvánt, néhai Valtinyi József műszaki főtanácsost, a székesfőváros közlekedési ügyosztályának akkori mérnöki vezetőjét alulírottal együtt megbizta, hogy a gyorsvasut létesítéséhez szükséges előtanulmányokat végezzék el. Sajnos, közbejött az összeomlás és ezek a tervek kutba estek. Sztróky István azonban 1921-ben nyilvánosságra bocsátotta azt a magánjellegetű tervét, amelyet az Egyesített Városi Villamos Vasut mérnöki apparátusa felhasználásával a kommun alatt készített. Sztróky kétségtelenül igen értékes és nagyszabású munkát végzett. Azzal a szabadsággal és körültekintéssel, amely minden munkáját jellemzi, körülbelül 85 kilométer hosszú gyorsvasut hálózatot tervezett, amely vegyes rendszer szerint épült volna meg. A város belső területén földalatti, a külső részeken pedig magasvasut formájában. Az akkori idők azonban ennek a gondolatnak további kifejlesztését nem tették lehetővé. Bár a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság a várossal kötött szerződésében kötelezettséget vállalt arra, hogy a gyorsvasut terveit 1928-ig elkészíti és a fővárosnak bemutatja, azonban sem a BSZKRT igazgatóságánál, sem a főváros vezetőségénél ez a gondolat tovább nem érlelődött meg, az

utóbbinál főleg azért, mert nem rendelkezik a város messzetekintő közlekedési politikával.

Most egészen ötletszerűen dobta a közvéleménybe Ereky Károly kartársam a gyorsvasut építésének gondolatát. Egészen bizonyos az, hogy egy nagyváros közlekedési berendezése gyorsvasutalózat nélkül nem lehet tökéletes és a folyton fejlődő forgalom igényeit nem tudja kielégíteni. Az a kérdés ebben a pillanatban, hogy vajjon a gyorsvasut építésének gondolatával lehet-e komolyan és szakszerűen foglalkozni egy rapszódikus felvetett eszme következtében akkor, amikor a főváros közlekedési programja még egyáltalában nem készült el? Vajjon lehet-e figyelmen kívül hagyni mindazokat a tapasztalatokat, amelyeket a külföldi nagyvárosok a gyorsvasutak építése körül évtizedeken át szereztek? Hiszen ezek a tapasztalatok többek közt azt is bizonyítják, hogy a gyorsvasutak csak szerves közlekedési program alapján lehet megépíteni. Rettenetesen megbosszulták magukat azok a létesítmények, amelyeket ezen elv ignorálása mellett építettek.

Hivatkozunk elsősorban a bécsi Stadtbahn példájára. Ezt a vasutat a helyes közlekedési igények felismerése nélkül építették, részben katonai szempontokat szem előtt tartva, részben pedig azért, hogy a Bécsbe torkolló nagyvasuti pályaudvarokat összekössék. A Stadtbahn köralakban épült, nem radiálisan és nem a fő forgalmi utvonalak mentén. A vasutizem a vonalvezetés eredményeképpen állandóan igen nagy veszteséggel dolgozott. A háboru alatt üzemét be is szüntették és csak rövid idővel ez előtt nyitották meg újra egyes vonalait és pedig átépítve és elektromos vontatásra berendezve. Berlinben egyes vonalrészeket át kellett építeni, így meg kellett szüntetni a híres vágányháromszöget, míg Londonban a legrégibb földalatti vasutakat hasonlóan óriási költségekkel kellett helyenként átépíteni, hogy a helyes vonalvezetés elvének eleget tegyenek. Most foglalkozik Chicago azzal a kérdéssel, hogy az évtizedekkel ez előtt megépült magasvasutat a mai követelményeknek megfelelően átépítse.

Közlekedési program nélkül ma már nem szabad gyorsvasutat építeni, hisz egyébként ez annyira kézenfekvő igazság, hogy magyarázni talán felesleges is. Amíg nem tudjuk, hogy a közuti vasuti hálózat fejlesztése miként történik, amíg nincs a fővárosnak kidolgozott autóbussz-hálózat terve, addig ez a kérdés nem oldható meg. A helyi érdekű vasutaknak végállomásai vagy vasutizemű mint forgalmi szempontból elégtelenek. Ezek ugyszólván mind átépítésre, vagy áthelyezésre szorulnak. A nagy vasuti pályaudvarok végleges elhelyezésének kérdése is olyan feladat, melynek legalább elvi megoldásának ismerete nélkül könnyelműség volna a gyorsvasut vonalvezetését véglegesen meghatározni. Tudjuk, hogy a fővárosi nagy pályaudvarok rendezésének kérdése már több, mint három évtized óta ál-



landóan egyik legégetőbb közlekedési problémánk gyanánt szerepel. Emlékezzünk csak vissza néhai Zielinszki Szilárd dr. műegyetemi tanárnak, minden idők legzseniálisabb magyar mérnökének arra a dolgozatára, amellyel műszaki doktorátusát is elnyerte, amely a főváros nagy vasuti pályaudvarai rendezésének kérdéséről szól. E tanulmányban Zielinszki arra mutat rá, hogy a nagyvasuti pályaudvarok helyes megoldása nélkül a főváros fejlődése nem biztosítható és éppen ezért annak megoldása a legégetőbb feladatok egyike. Miniszterek jöttek és mentek, különböző tervek készültek, melyek közül azonban a háboru okozta viszonyok következtében eddig még csak alig valami valósulhatott meg.

A városi közlekedés fejlődése elsősorban a város gazdasági viszonyaitól függ. Sem a lakosság száma, sem pedig az évi utasforgalom nagysága — mint arra egyes laikus szakértők szeretnek rámutatni — még nem döntő jelentőségű annak a kérdésnek megítélésénél, hogy a város közlekedési igénye miként növekszik. A háboru a főváros közlekedésének fejlődését és forgalmának nagyságát talán egy évtizeddel vetette vissza. Hiszen ma a forgalom körülbelül háromszáz millió utast tesz ki évenként, holott, mint korábban már rámutattam, a háboru előtt pontos tanulmányaim alapján a forgalom nagyságát 1920-ra ötszázmillióra becsültem. Kétségtelen, hogy a forgalom és vele együtt az ország gazdasági viszonyai az utolsó esztendőben lényegesen megjavultak és megerősödtek. Azonban még mindig nem látjuk a gazdasági élet fejlődésében azt a biztonságot, amely pedig a nagyváros életére évtizedekre kiható közlekedési berendezés létesítésénél feltétlenül szükséges. Rövid idővel ez előtt jelent meg a város közlekedési ügyével már esztendőnk óta nagy megértéssel foglalkozó újságíró: Pásztor Mihálynak rövid tanulmánya, amelyben a főváros közlekedési statisztikai adatait foglalja össze. Pásztor nem tud számot adni arról, hogy mi az oka annak, hogy a fővárosi forgalma az utolsó években mégis növekedett. Pedig nagyon könnyű a választ megadni: gazdasági viszonyaink stabilizációja, az ipari és kereskedelmi élet fejlődése hozta létre azt az utasnövekedést, amely az utolsó években előállt. Erre a szoros összefüggésre már a háboru előtt rámutattak olyan kiváló közlekedési szakértők, mint Kemmann Berlinben, Eberstadt, a híres városépítő Münchenben, Baker Londonban, Barkley New-Yorkban és Bion Chicagóban.

Vessünk egy pillantást most arra, hogy mit értünk gyorsvasut alatt. Ez a fogalom maga sincs még egészen tisztázva és különösen nem világos még az, hogy a gyorsvasutnak nálunk milyen feladatot kell teljesíteni? Gyorsvasutak alatt általában elkülönített pályatesten nagy sebességgel haladó három, négy, öt vagy több kocsiból álló vasutat értünk. Maga a pálya vagy a föld alatt, vagy a föld felett épült. A földalatti vasut általában kétféle: vagy közvetlen vasut, közvetlenül a kövezet alatt levő pályatesttel, vagy pedig mélyvasut, azaz a föld színe alatt 15-20 méternyire elhelyezett csőformájú alagut. A vasut rendszerének megválasztásánál a legkülönbözőbb körülmények játszanak közre. Elsősorban a talaj minősége, a helyi viszonyok, de legfőképpen az építési költségek nagysága. Míg a földalatti mélyvasutak építési költsége kétvágányú pályánál átlag kilométerenként 2-3 millió aranykoronába kerül, addig a vasszerkezetű magasvasutnál 3-4, a közvetlen földalatti vasutnál 6-7 millió, a csővasutaknál pedig még ennél is lényegesen magasabb sőt egyes londoni csővasutaknál pálya-kilométerenként 23 millió aranykoronába kerülnek. Ezek a nagy beruházási költségek magyarázzák meg azután, hogy a vasut építésénél a rentabilitást kell elsősorban tekintetbe venni.

Központi fűtések
vizvezetési berendezések
ornamentikai bádogos munkák

FRIED ZSIGMOND
MŰSZAKI IRODA ÉS GYÁR
BUDAPEST, VIII., BAROSS-UCCA 76. Telefon: 324-84.

Hiszen a mélyenfekvő vasuti pályához a lejáratot csak felvonóval, vagy mozgó lépcsővel lehet ekepezni, mely magában veve rendkívüli költséget jelent. Egész érthetetlen előttem a naplapon szerint Erekynak az a terveze, hogy ő a Budapest alatt létesítendő gyorsvasutat 30 méternyire a föld alatt kívánja megépíteni. Azt hiszem, Erekyn még sem végzett olyan mélyreható tanulmányokat, amelyek képessé tennék őt arra, hogy ebben a kérdésben abszolút biztonsággal mondjon véleményt. Hiszen a modern gyorsvasut ma már mindenütt kövezetalatti vasut formájában épült. A technika haladásával ezek ma már nem úgy készülnek, mint valamikor az Andrassy uti földalatti vasut, amelynél az építés folyama alatt az uttest egy részét állandóan el kellett zárni a forgalom elől, hanem ideiglenes jellegű faburkolattal borítják be az uttestet és az alatt folyik az építkezés, míg felette közvetlenül lebonyolódik a közúti forgalom. Azok a nagyértékű felszólalások, melyek fentebb említett mérnökegyetemi előadásomat követték és amelyekben az ország legkiválóbb mérnökei vettek részt, szinte egyértelműleg állapították meg, hogy *Budapesten a Duna alatt vasut építése jöhet számításba.*

A gyorsvasutak általában kétféle rendeltetést töltenek be: vagy csak a városi belső forgalmat bonyolítják le, vagy összeköttetést teremtenek a szomszédos községekkel; el kell dönteni, hogy melyiket alkalmazzuk Budapesten.

A vasut vonalvezetése is nagy előtanulmányt igényel. A közönség előszeretettel hangoztatja a körvasut szükségességét, holott a valóságban a körvasutak sehol sem váltak be, hiszen körbe senki sem utazik, hanem mindenki arra igyekszik, hogy a legrövidebb utvonalon, lehetőleg egyenes irányban jusson el a kívánt célhoz. A helytelen vonalvezetés hátrányait a nagy sebesség sem pótolja. A modern gyorsvasutak már 35-40 kilométer óránkénti sebességgel közlekednek és óránként átlag 60-80.000 utast szállítanak.

A vasut rentabilitása pedig két tényezőtől függ: a tarifától és a forgalom sűrűségétől. Bár kétségtelenül igaz, hogy nálunk a közúti vasut jelenlegi tarifája a gazdasági viszonyokhoz képest magas és így ha ez a vasuti tarifa továbbra is megmarad, akkor számolni kell a gyorsvasutak számára lényegesen kisebb forgalommal, mégis a magasabb tarifának határt szab a közönség mindenkori vásárlóképessége. Hiszen míg ma Berlinben a gyorsvasut utasonként 17.33 pfennig átlagos bevételt ér el, addig nálunk a közlekedés szempontjából sokkal alacsonyabbrendű közúti vasut átlagos bevételé utasonként 17.5 fillér. A gyorsvasutak rentabilitásához pályakilométerenként legalább 2.5 millió utasforgalomra van évenként szükség. Berlin ma 3 milliós forgalmat mutat fel, de egyes más külföldi gyorsvasutak, különösen a párisi ennél lényegesen magasabb forgalmat ér el. Igaz az, hogy Budapesten közúti vasut utasforgalma pályakilométerenként 1.6 millió, ami viszont lényegesen magasabb, mint a külföldi hasonló vasutaké. Mindebből azonban csak azt tudom következtetni, hogy Budapesten néhány év múlva legfeljebb 15-20 kilométer hosszú gyorsvasuti üzem volna rentabilis. Az elmúlt évben megjelent *„Az autóbussz szerepe és jövője a főváros közlekedésében“* című és a Mérnökegyesület által Hollandiával kintüntetett tanulmányomban részletesen kimutattam, hogy a főváros közlekedésének jelenlegi fejlődését alapul véve 1940-re legfeljebb 500 millió utasszámú forgalmat várhatunk. Ha az autóbussz üzemet erőteljesen fejlesztjük és ha a közúti vasut fejlődése a város periferiáin megindul, akkor a gyorsvasutra legfeljebb 60-70 millió utas eshetik.

Ez azonban nem jelenti azt, hogy a gyorsvasut létesítésének kérdését ejtsük el. Először, elő kell készíteni a város közlekedési programját, beleértve a gyorsvasutakat is, számolni kell a fejlődés lehetőségeivel, azonban hozzáférően a gyorsvasutak építéséhez összafogni több, mint könnyelműség.

Bécs városa már a háboru előtt elkészítette gyorsvasut-tervezetét, főleg azért, hogy a város későbbi minden építkezésénél, különösen a földalatti közművek elhelyezésénél a létesítendő gyorsvasutal számoljon. A földalatti közművek átvezetésére és átépítésére fordított költségek ugyanis a gyorsvasutak építési költségeinek nem is sejtett jelentékeny hanyadát teszik.

PARKETTA
szállítása,
mindennemű
padozat készítése és javítása.
FRIED és BENEDEK
parkettgyár és gőzfűrés
BUDAPEST, VII., RÁKÓCZI-ÚT 82.
Telefon: József 133-43 és József 134-17.

Csak ha a város közlekedési programja elkészült, akkor kerülhet arra sor, hogy a gyorsvasut építésével komolyan foglalkozzunk. Nem képzelhető el ez akkor sem másként, mint hogy

a magyar magánmérnöki kar bevonásával részletes terveket dolgozzanak ki.

A terveket a legszélesebb nyilvánosság előtt kell ismertetni úgy a Magyar Mérnök és Építész Egyletben, mint mindazokon a helyeken, ahol szakszertű és öntudatos vélemény kialakulásával számolni lehet. Ha ez is megtörtént, akkor

a vasut építésére pályázatot kell hirdetni. Bizonyos, hogy a vasut építését a város házi kezelésben nem végezheti el. Vannak ugyan példák arra, hogy hasonló építkezést egyes városok maguk létesítettek, így Berlinben a Nord-Süd gyorsvasutát, azonban Berlin rendelkezett olyan kiváló műszaki szakértővel,

mint Krause titkos tanácsos. Amiként ma a fővárosi építkezési ügyeit ismerjük, nem hiszem, hogy a közvélemény nálunk a saját részben való építkezést előnyösnek tartaná.

Azzal sem szabad számolni, hogy ezek az előmunkálatok gyorsan lesznek elvégezhetőek. A külföldi gyorsvasutak építési történetének tanúsága szerint a részletes tervek körül sokszor évekre menő viták folytak. Így például Berlinben az első gyorsvasut terveinek elkészülte és a vállalkozóval megkötött szerződés kelte után tíz év mult el addig, amíg a legelső, mintegy 10 kilométernyi hosszú vasutat üzembe tudták helyezni. Hamburgban, Párisban még hosszabb idő mult el, amíg a gyorsvasut vonalai megépültek. De hangsúlyozom, hogy ezek a mehezségek a dolog természetéből fakadnak és éppen ezért

mielőbb hozzá kell fogni a főváros közlekedési programjának elkészítéséhez, hogy azután a gyorsvasut építéséről komolyan beszélhessünk.

A most benyújtott ajánlat részletei teljeséggel ismeretlenek, úgy azt komoly bírálat tárgyává nem tehetjük.

Gyémántbeton burkolások
Acélbeton Kleinlogel Rt. V. K.
Budapest, VII., Rákóczi-ut 36.
Telefon: J. 402-49.

A hazardéria és a takarékoság.

Irta: Kiss J. Jenő, okl. mérnök, építési vállalkozó.

Évzárlatkor önkéntelenül visszatekintvén az elmúlt év eseményeire, kíváncsok ennek konzekvenciáit levonni és mérlegbe állítani.

Az elmúlt év eseményei, vagy inkább mondjuk jelenségei között két tünet található, mely fontossága ellenére alig néhány napig foglalkoztatta a közvéleményt. — ami jellemző a mai közviszonyokra — jóllehet a napirendre került kérdések elég alkalmat szolgáltatnak volna azok behatóbb tanulmányozására is.

Ezen jelenségek egyike a belügyminiszter védelmi intézkedése a kártyajáték terén jelentkező hazardéria ellen. Csudálatos azonban, hogy midőn a kártyajáték terén elharapódzott nagymérvű szerencsejáték felkelte a belügyminiszter ur figyelmét, sem ő, sem a közvélemény, de még maguk a szenvedő érdekelték sem gondoltak arra, hogy van a kártyajátéknál veszélyesebb szerencsejáték is, melynek megszüntetése még indokoltabb volna, mint a kártyaklubok ellen megindított eljárás.

Ez a „hazardéria“ a közmunkák és közszállítások nyilvános versenyénél a hatóságoknál, tehát nem a kártyaklubokban folyik le. Veszélyesebb ezen hazardéria a kártyajátéknál azért, mert míg a kártyás tudja, hogy betéténél többet nem veszíthet, a közmunkákra pályázók teljes bizonytalanságban vannak az őket érhető veszteség nagyságát illetőleg.

Van ugyan egy „közszállítási szabályzatunk“, mely alapelveiben törekszik a közmunkák és szállítások kiadásánál reális bázist teremteni és talán azért nem tartotta szükségesnek a belügyminiszter ezen a téren is közbélni, de a világháboru óta ezen itt lefektetett elvek sutba kerültek és a munkaadók sokszor a leglehetősebb formában rákényszerítik a munkára éhes vállalkozókat a legnagyobb és legveszélyesebb kockázatra.

Példa: csatornaépítésnél egységár ajánlandó a csatornaárok kiemelésére, bármint lesz a kiemelendő anyag minősége, akár szárazban, akár vízben, esetleg előforduló puha vagy kemény kövejtéssel, szivattyúzással, vagy enklül stb. Hogy ezen, az egységárat 100-200 százalékgig befolyásoló körülmények melyike következnek be, arra nézve semmi adat rendelkezésre nem áll — az szerencse dolga. Tessék tehát kalkulálni és reális ajánlatot adni.

Kérdem, nem veszedelmesebb és immorálisabb ezen szerencsejáték a kártyánál?

És ha még tekintetbe vesszük, hogy ezen kockázat a munkaadót is károsíthatja, kérdeznünk kell, hogy mire jó tulajdonképpen ezen veszélyes és a reális gazdasági tevékenységgel szemben jätékká süllyesztő gyakorlat? És hogyan lehetne, illeóleg kellene ezt megszüntetni?

A felelet nagyon egyszerű: a közszállítási szabályzat rendelkezéseit tessék pontosabban betartani. Minden nyilvános versenytárgyalás alá kerülő művelet tervezetét a munkaadó hatóság pontosan és lelkiismeretesen dolgoztassa ki úgy, hogy az ár és reális kalkulációjához szükséges minden adat előzetes tanulmány és próbafurás alapján minden versenyzőnek egyenlően álljon rendelkezésére.

Már ezen körülmény, mely kizárná az „előre nem látott“ több, vagy kevesebb munkát, sokat lendítene azon, hogy a versenytárgyalásoknál nem volnának 20-50-100 százalékos differenciák és a munkaadó inkább meg tudná ítélni, melyik az irreális ajánlat.

A másik tünet, melyre itt rámutatni kívánok,

az elmúlt évnek különösen a második felében sokat emlegetett „takarékoság“.

Nem kívánok itt kitérni annak fejtegetésére, hogy mit jelent a takarékoság a gazdasági életben, csak rá akarok mutatni néhány tünetre az építkezések terén, mennyire nem veszszük figyelembe, hogy tulajdonképpen mit jelent számunkra a takarékoság a mai nehéz gazdasági viszonyok és túlmagas kamatláb mellett?

A magasépítésnél például a tervező építész takarékoskodik a szobák magasságával és nagyságával. Ez mindenesetre bizonyos határig helyes és tényleg megtakarítást is jelent. De midőn a szobák és mellékhelyiségek mérete lezorítottat azon határra, hogy az a normális lakásigénynek már nem felel meg és csak a mostani lakásínség tartamára, mint szükséglakás kényszerűségből vétetik igénybe, akkor ez már nem takarékoság.

Ezzel szemben azt látjuk, hogy a megrögzött konzervatívizmus nem enged elegendő teret a technika haladásának, sem a szerkezet megválasztásánál, sem az építőanyag kiválasztásánál. A magasépítészetben ma is még a téglát tekintik az egyedül megfelelő építőanyagának, pedig negyedszázados tapasztalat beigazolta, hogy az üreges betonkövek — pl. az aerolith — mindenben teljesen megfelelő építőanyag és a téglával szemben ugyanazon szilárdságot és hőtartást figyelembe véve cca. 40-50 százalékkal olcsóbb. Ha feltételezzük, hogy egy épületnél a kőművesmunka az összes költséggel szemben cca. 30-40 százalék, akkor megtakarítható az építési költség 15-20 százaléka. Ez nem sok, de ha a mai drága kamatot vesszük figyelembe, valamint azt, hogy minden 5-6 ház után egy házzal többet építhetünk ugyanazon pénzből, akkor igazán kérdeznünk kell, miért ragaszkodnak mégis olyan görcsösen és kizárólagosan az égetett téglához?

Még feltűnőbb és egyenesen érthetetlen és megbocsájtathatlan, hogy a közmunkák terén sem veszik kellőleg figyelembe a technika haladását, ahol pedig közpénzekről van szó és az adók sulya az összeroppanásig nehezedik már mindenkire.

Itt csak az utak és járdák építésére kívánok rámutatni. Nálunk Magyarországon például ezen a téren a legdrágább anyag, az „aszfalt“ uralkodik, mondhatom teljhatalmulag.

Mint ahogy a feudális világban csak az arisztokraták voltak az urak, úgy ma nálunk csak az „aszfalt“ az egyedüli anyag, melyből készült járda vagy út, nem csak a nagy és gazdag városok büszkesége, de a szegényebb, közép- és kisebb községek is versenyre kelnek egymással, ki tud több aszfaltjárdát és utat építeni.

Pedig hogy állunk ma e kérdéssel szemben? Tagadhatatlan, hogy az „aszfalt“-járdák építésére kiválóan alkalmas anyag, de tekintettel arra, hogy külföldről kell importálni és kartellalakat kezében van, igen drága.

Ezzel szemben tagadhatatlan és évtizedes tapasztalat igazolja, hogy a cementtechnika fejlődése folytán ma tudunk az aszfalt összes előnyeinek megfelelő járdát építeni különböző rendszerű és összetételű betonból, bazalt terracitból stb., mely félannyiba kerül, mint az aszfalt és melyhez csak hazai anyag használatatik fel.

Ha már most figyelembe vesszük azt a nagy szükségletet, mely a járdaépítés terén ország-szerite mutatkozik és azt a szegénységet, mely