

B 625/62 126. 38 plv.  
19301

B 625/62

A



# KOCSIUTAK BURKOLATÁROL

KÜLÖNÖS TEKINTETTEL

## A SUGÁRÚTRA.

IRTA

EGY SOKAT UTAZOTT, IGÉNYTELEN BUDAPESTI

ADÓFIZETŐ.

1881.

1976

B625/62  
19301

1976



Az utolsó tizenöt év alatt kevés város haladott annyira, mint Budapest, sőt mondhatni, hogy tekintettel kiterjedésére, lakosságának számára, ipari kifejlődésére, de különösen anyagi kútforrásaira, az említett időszak alatt aránylag minden fővárosnál — talán az egy Berlint kivéve — nagyobb haladást tett.

Eme haladás érdemében a magánosok, a város közönsége, az állam és ő felsége a király egyenlően részesek, az oroszlány rész azonban a fővárosi közmunka tanácsot illeti.

A magánosoknak köszöni Budapest újabb épületeinek külső csínosságát és díszét, melyre nézve Bécsesél vetélkedik, a város közönségének köszöni többek közt a jó járdáknak minél inkább szaporodását, mire nézve Bécs messze elmaradt s csak is Páris haladja túl, az államnak köszöni a nagyszerű rakpartokat, a gyönyörű sugárutat és a pompás hidakat, ő felségének, az operaházról nem is szólva, a vár és várkerti építkezéseket, melyek befejezésük után, európai nevezetességet fognak képezni.

A fővárosi közmunka tanácsot pedig azon nagy érdem illeti, hogy a haladás mind ezen tényezőit dícséretes szakismerettel és példás buzgósággal vezeti és intézi és egymással összhangzásba hozni iparkodik.

Az annyi irányban szemlélhető haladás folytán, a multból fennmaradt hiányok annál kirivóbbak annal érezhetőbbek és feltünőbbek.

Ezen hiányok között tagadhatatlanul első helyet foglal el a kocsitak burkolata és azoknak tisztítása, mely utóbbit, ámbár jelen sorok a kocsitak és különösen a sugárút burkolatának beható tárgyalását czélozzák, mint ezzel szoros kapcsolatban álló kérdést, ez alkalommal mellőzni nem lehet.



II. ü. o. aj.

Midőn a kocsitak burkolatát hiányosnak mondjuk, minden félreértés kikerülése végett elismeréssel kijelentjük, hogy ez irányban is nagy haladás tapasztalható, miután a tizenöt év előtt kivétel nélkül járhatatlan kövezet helyébe, legalább a nagyobb forgalmi utak és utcák új, jó, sokhelyütt kitünő burkolattal lettek ellátva, a hiba tehát nem a burkolat előállítása körül kifejtett tevékenységben, mely inkább dicséretet érdemel, nem is az alkalmazott anyagban, mely a mint már említők általában jó, sőt helyenként kitünő, hanem inkább abban rejlik, hogy a kocsitak burkoltatására nézve nincs még megállapított rendszer, mint például a járdák burkolatára nézve, ennek következtében Budapesten újabb időben: trachyt, granit, fa, asphalte és keramit burkolatok alkalmaztak, s daczára annak, hogy ezen anyagok közül némelyek kitünőek, a kocsitak burkolat általánosságban még is hiányos, mi nagyon természetes.

Ugyancsak ismeretes dolog, hogy a lónak hozzá kell szoknia a talajhoz, a legkitünőbb angol telivér az alföld szokatlan homokában hamarabb fárad ki, mint az ott született ló, a hortobágyi szilaj mén a felvidék kő utjain hasznavehetetlen, Szlavonia mély tapadó sarában vágató szilaj kis ló, félve és habozó léptekkel haladna a városi kövezeten, míg az ehhez szokott óriás tehervonó pinsgaui 100 lépés után megakadna a sárban.

A városi lónak is hozzá kell szoknia a burkolathoz, s ha egyszer hozzá szokott egy bizonyos anyaghoz, azon sokkal biztosabban fog járni, mint minden más, habár talán kényelmesebb anyagon is; a lovak vasalása is nagy szerepet játszik, azt a burkolati anyaghoz kell alkalmazni, nem létezik oly vasalás, mely minden burkolaton egyaránt czélszerű lenne, de még a kocsik czélszerű kényelmes és tartós készítésének módjára is befolyást gyakorol a burkolat, melyen azok használandók lesznek, de sőt a kocsisnak is hozzá kell szoknia a burkolathoz a melyen hajtani hivatva van, mindezekből önként következik, hogy a jó kocsitakburkolat első követelménye, hogy rendszeresen egy és ugyanazon vagy legalább is hasonnemű burkolat alkalmaztassék.

B614/84-3

A kocsitak tisztítása Budapesten valóban primitív, fővároshoz nem illő módon kezeltetik, de ezen kérdés megoldása nem tartozván jelen értekezés keretébe, azt csak annyiban említjük a mennyiben a burkolat kérdésével összefüggésben áll,

Tény az, hogy minden burkolati anyag más tisztítási módot igényel, igaz, hogy a hiányos tisztítás a legjobb burkolatot is rosszá teszi, de ép oly igaz, hogy a különböző anyagból készített burkolat az alapos tisztítást nagyon gátolja, azon kecségető reményt tápláljuk, hogy a főváros előbb-utóbb elfogadja a tűzoltók főfelügyelője által előterjesztett utca tisztítási szervezetett, de annak teljes mérvben csak akkor veendi hasznát, ha a burkolati rendszer véglegesen meg lesz állapítva.

A járdák burkolatára nézve Budapest csak hamar felkarolta az Asphaltot mint a világon általánosan elismert legjobb, legkényelmesebb és legolcsóbb járda-anyagot, az Asphalté járda-hálózat napról-napra terjed és ennek köszöni Budapest, hogy a járó-kelők szempontjából már is Európa egyik legkényelmesebb városává vált.

Nem lehetne-e épen ugy megállapítani melyik a kocsit burkolatra legalkalmasabb anyag? és nem lehetne-e épen ugy mind a járdáknál, a legalkalmasabbnak talált anyagot rendszeresen alkalmazni?

Elismerjük hogy a megállapodás a kocsitakra nézve sokkal nehezebb, mint a járdákra nézve, és pedig azon oknál fogva, mert a járdánál csak egy neme, a forgalomnak t. i. a gyaloglás határoz, míg a kocsitaknál különböző forgalmi eszközök — u. m. lóvonatú vasút, terhes szekerek, közönséges könnyű és sebes uri fogatok — figyelembe veendőek, de azért még is azt merjük állítani, hogy eltérve más városokban mutatkozó eredményektől, a Budapesten alkalmazott különféle anyagok körül több évek során át szerzett tapasztalat elégséges a kérdésnek szakértelmes eldöntésére.

De bármi nehéz legyen is az eldöntés, annak okvetlenül be kell következnie, még pedig most és nem később.

Miért? — azért, mert a sugárút Budapest legnagyobb

kincse, melyet minden magyar ember büszkeséggel, minden idegen gyönyörrel szemlél, a sugárút, mely Európa legszebb útjai sorába tartozik és minden főváros díszére válnék, a sugárút mely a főváros legélénkebb, legkedveltebb közlekedési vonala, a sugárút burkolata oly gyalázatos türhetetlen állapotban van, hogy a fővárosi közönség hangosan követeli annak haladéktalanul helyreállítását, illetőleg, miután a jelenleg ott lerakott fa-burkolat kijavitása szemlátomást és a múlt évben tett kísérletek tanusága szerint is, teljesen lehetetlen, új kiburkoltatását — senki sem fogja tagadni, hogy a sugárúton újból kísérletet tenni nem lehet, nem szabad.

Senki sem fogja tagadni, hogy a sugárúton a legjobb, a legcélszerűbb burkolatot kell alkalmazni.

Senki sem fogja tehát tagadhatni, hogy annak eldöntését mi a legjobb és legcélszerűbb kocsitűt burkolati anyag, továbbra is elodázni nem lehet és hogy ennek, minden nehézségek daczára meg kell történnie, még pedig most és nem később.

A fővárosi közmunka tanácsnak, a fővárosi közönséghez — e tárgyban sürgetésére — intézett válaszából, a közönség nagy megnyugvására arról értesült ugyan, hogy a fővárosi közmunka-tanács hónapok óta behatóan tanulmányozza e fontos kérdést s habár nem kételkedünk, hogy a nevezett nagy érdemű testület ezen kérdést is szokásos szakavatottságával helyesen fogja megoldani, a kérdés nagy fontosságánál fogva még is azt hisszük, hogy annak tágasabb körökben felderítése és megvitatása nem csak hogy nem felesleges, de sőt hasznos és így ezen értekezés, sokat utazott és a fővárosok különösen szülőföldje fővárosának kifejlődése iránt élénken érdeklődő szerzője azon reményt táplálja, hogy igénytelen de hosszú évi tapasztalat, komoly tanulmányozás és hiteles számításokon alapuló nézetei, mint időszerű tájékozás, a fővárosi illetékes köröknél és egyáltalában a nagy közönségnél némi érdekeltséget fognak kelteni.

A burkolás mestersége is bir mütörténelmi kifejlődéssel. Nem rég mult el azon idő, mikor még a burkolatra nézve más

igényt nem emeltek, más szempontot nem ismertek, csak azt, hogy tartós és kemény legyen, ez időben az úgynevezett Cyclops burkolat is jónak tartatott, a rómaiak által alkalmazott Olaszországban most is látható nagy kölemezek pedig minden kövező legmagasztosabb ideálját képezték, ez volt a burkolat kőkorszaka, melyben a kövek királya a gránit uralkodott.

A nagy városok gyarapodásával a forgalom óriás mérvű növekedésével és a tudomány kifejlődésével a burkolatra vonatkozó nézetek és igények is változást szenvedtek, a kocsiknak — a kövezet egyenetlensége által okozott — zökkenése kiállhatatlanná vált, a kocsik robogása által előidézett zaj és a házakban érezhető rezzenés és rázkodás türhetetlen bajokat képeztek, végre a tudomány kiderítette a kőből, különösen a gránitból kifejlődő köpor ártalmas következményeit, melyek valóban pusztító hatást gyakorolnak a városok közegészségi viszonyaira.

Ekkor, körülbelül 30 év előtt élénk mozgalom támadt a szakkörökben, melynek czélja az eddig divó burkolati rendszer jelzett három fő hiányának eltávolítása volt.

Az elsön a kövezési mód tökéletesbitése t. i. a koczkáknak kavics ágy és betonba lerakása és cementtel kiöntése által segítettek, a másik két hiány orvoslását kőanyagnál nem találták fel, valamint azt a kő természeténél fogva feltalálni nem is lehet, és így mindinkább elterjedt azon meggyőződés, hogy a kő, kocsitak burkolatára nem alkalmas, ezen meggyőződés elterjedésével karöltve járt a kő helyett alkalmazandó anyag kutatása és tanulmányozása, melynek folytán három rendszer karoltatott fel, a fa, a Macadam és az Asphalte burkolat.

A kőburkolat a nevezetesebb városokban tényleg ki lett szorítva az új burkolati anyagok által, Amerikában legáltalánosabb a faburkolat, New-Yorkban azonban újabb időben Asphalte burkolatot alkalmaznak, Párisban a boulevardok és nagy avenuek Macadam, a többi utczák Asphalte burkolattal láttatnak el, Londonban a belső legnagyobb forgalommal bíró utak részint Asphalte, részint fa, a külső utak Macadammal burkoltatnak, Berlinben kizárólag Asphalte alkalmaztatik, csak Bécsben ragaszkodnak még erősen a gránithoz de leginkább a

kövezés kérdésével összefüggésben nem álló okoknál fogva, de e városban is utat tört már a közvélemény, miről több más utcán kívül a Kärthnerstrassenak és Herrengassenak már eszközölt és a Grabennak legközelebb elhatározott asphaltilozása tannskodik.

Az újabb burkolati anyagok sorába vegyük fel még a legújabban felmerült keramit téglát is, melylyel azonban tudunkkal mindeddig csak Budapesten és Bécsben tétettek kísérletek.

Vizsgáljuk meg az itt felsorolt burkolati anyagok előnyeit és hátrányait.

A faburkolatnak egyetlen előnye az, hogy a lovak kényelmesen járnak rajta, hátrányai a Chicagóban oly borzasztóan jelentkező tűzveszélyen kívül, a kellemetlen és ártalmas, a hamar bekövetkező rothadás után kiállhatatlan kipárolgás melyről a sugárúton lakók legjobban tanuszkodhatnak és végre csekély tartóssága, melyről a sugárút hasonlóképen tanuszkodik.

A Macadam előnyei az olcsó előállítás, a lovak és kocsik kényelmes közlekedése, hátrányai folytonos mindennapi munkát igénylő nagy költséggel járó fenntartása és azon körülmény, hogy ezen burkolat vagy poros vagy sáros, az elsőt mindenki élvezheti London külső utcáiban, a másikat Páris legdíszesebb boulevardjain.

Az Asphalte előnyei a zajtalan kocsizás kényelme, a nagy tartóság, az olcsó fenntartás és azon körülmény, hogy egy áthatatlan testet képezve a pornak és a szemétnek lerakódását valamint a víz átszivárgását meg nem engedi és így a házakat, csatornákat, csöveket a nedvességtől teljesen megóvja. egyetlen hátránya az, hogy azon a lovak állítólag csúsznak.

A Keramit előnyei és hátrányai tapasztalat hiányában eddig meg nem határozhatók, annyi azonban valószínű, hogy miután ezen anyag keményebb a gránitnál, könnyen ki fog tördelődni és a kőnek ártalmas következményeitől sem lehet az anyag természeténél fogva ment.

Tartózkodás nélkül adunk kifejezést azon meggyőződésnek hogy oly fontos műveletnél, mint a sugárút burkoltatása, az

anyagi kérdés mellékes szerepet játszik és részünkről a legjobb burkolatot akkor is ajánlanók, ha az minden más anyagnál drágább is volna, ha azonban a legjobb anyag nem drágább a többinél sőt olcsóbb, akkor ezen körülmény bizonyára emeli annak értékét, lássuk tehát a különböző burkolati anyagok árát, tökéletesebb tájékozás kedvéért a kőanyag, még pedig Trachyt és Gránit burkolat árát is kitüntetni czélszerűnek tartjuk.

A következő számítás alapjául egy négyszögméter területet és húsz évi időszakot vettünk fel, mint olyat, mely a gránit és az Asphalte tartóságának megfelel, az egységárakat a Budapesten az illető utolsó munkákért fizetett árak összegében számítjuk.

Trachyt kőanyag kerül . . . . .	4 frt 50 krba.
Kavicságy, beton alap, cement kiöntés és lerakás, . . . . .	3 frt — —
	összesen 7 frt 50 kr.

miután pedig a Trachyt legfeljebb 7 év múlva teljesen haszonvehetetlen, 20 év alatt háromszori lerakást kell számítani vagyis:

kőanyag kétszer . . . . .	9 frt — —
lerakás és cement kiöntés . . . . .	1 frt 15 kr.
	összesen 10 frt 15 kr.

az új lerakásoknál tönkre tett beton árát számításba nem vesszük tekintettel az eltávolított kő értékére, e kettő körülbelől kiegyenlíti egymást.

A trachyt fenntartása legfeljebb két évig nem kerül semmibe, azontul évenként 30 krt kell számítani, az az 14 év 30 krral 4 frt 20 kr.

*A trachyt ára tehát: 21 frt 85 kr.*

Gránit kőanyag kerül . . . . .	9 frt — krba.
Kavicságy, beton alap, cement kiöntés és lerakás . . . . .	3 frt — —
	összesen 12 frt — —

fenntartás 5 éven át ingyen, 15 éven át évi 30 kr. az az 4 frt 50 kr.

*A gránit ára tehát: 16 frt 50 kr.*



A sugárúton lerakott fa 10 frtba került, feltéve azonban, hogy a faárak csökkenése folytán a faburkolatot 7 frton lehetne kiállítani, még akkor is, miután a tapasztalat mutatja, hogy ezen burkolat 5 évig sem tart, négyszeres lerakást kell legalább is számítani.

*Faburkolat ára tehát : 28 frt.*

Macadam párisi módon elkészítve a helyi árak szerint kerülne 4 frtba, annak fenntartása Párisban évenként 2 frankba, Budapesten legalább 1 frtba vagy is 20 éven át 20 frtba kerül.

*Macadam ára tehát : 24 frt.*

Asphalte kerül . . . . . 8 frtba — —  
fenntartás 5 évig ingyen 15 évig évenként 30 kr. azaz 4 forint 50 kr.

*Asphalte ára tehát : 12 frt 50 kr.*

Keramit kerül az eddigi próba munkák árai szerint 8 frt 50 krba, fenntartás 5 évig ingyen azontúl évi 40 kr. azaz 15 éven át 6 frt.

*Keramit ára tehát : 14 frt 50 kr.*

A sugárút területe 36.000 □ méter annak burkolata 20 éven át kerülne tehát:

Trachytból . . . . .	808,600 frtba
Gránitból . . . . .	594,000 „
Fából . . . . .	1.008.000 „
Macadamból . . . . .	860.000 „
Asphalteból . . . . .	450,000 „
Keramitból . . . . .	522,000 „

A különböző burkolati anyagok előnyei, hátrányai és árai megbeszélése után, válaszolnunk kell a kitűzött kérdésre, melyik tehát a legjobb kocsit burkolati anyag és ennek megállapítása után, mily rendszert kellene ez irányban Budapesten követni.

Habozás nélkül kijelentjük, hogy az Asphalte anyagot tartjuk a legjobbnak, miután azonban ez, az erősen partnak vezető útakon nem czélszerű, az asphalte után a Macadam mellett nyilatkozunk és azt óhajtanók, hogy Budapest valamennyi utczái a hegynek vezetői kivételével Asphalte, ez

utóbbiak pedig Macadam burkolattal látassanak el; ily rendszer mellett az utcza tisztítást is úgy mint Párisban, Londonban és Berlinben rendszeresíteni lehetne, a lovak vasalása és a kocsisok hajtás modora csakhamar más fővárosok példája szerint az Asphalte és Macadam burkolat igényeihez képest idomúlna át és ezzel megszűnne azon panasz is, hogy a lovak az Asphalte burkolaton csúsznak.

E sorok írója soha és sehol sem hallott panaszt vagy kifogást az Asphalte járda ellen, mely mindenütt és kivétel nélkül a legkitünőbbnek el van ismerve, a kociút Asphalte burkolat ellen csak is Bécsben és Budapesten emeitetik azon kifogás, hogy rajta a lovak csúsznak, *de csak is ezen kifogás*, egyéb kitünő tulajdonait ezen burkolatnak még panaszló elenei sem tagadják — különös, hogy a sokszor említett kifogást és panaszt sem Berlinben, sem Párisban, sem Londonban nem hallani, már pedig a világon sehol sem hajtának oly sebesen mint Londonban a handsome cab kocsisok, ott pedig, hogy csak egyet emlitsünk a Cheapside, melyen a világ legnagyobb forgalma létezik, miután azon naponta 16.000 legkülönfélébb koci közlekedik, asphalte burkolattal van ellátva, mely melékesen mondva, daczára annak, hogy a roppant forgalom folytán ezen burkolat méterenként és évenként pontos számítás szerint 5000 tonna — 1 tonna = 1000 kilogramm súlylyal terheltetik, 1870-ben történt elkészítése óta hivatalos kimutató szerint javítást alig igényelt még, úgy hogy a közlekedés, ezen legélénkebb forgalmi vonalon, 11 év óta egyetlen egy perczig sem volt akadályozva vagy félbeszakitva

Bécsben a bérkocsisok tömegesen kérvényeznek az Asphalte ellen, Budapesten is szidalmazták, míg más városokban ily panaszok nem csak hogy elő nem fordulnak sőt ellenkezőleg épen a lótulajdonosok nyilatkoznak az asphalte burkolat mellett, így például Berlinben: ő felsége a császár polgári cabinetje, a koronaherczeg és Károly herczeg főudvarmesterei hivatala, a birodalmi kanczellár, a külügyi hivatal, a birodalmi parlament és a képviselőház elnöksége, a posta főigazgatója stb. kérvényezték a fővárosi hatóságnál a kociútnak As-

phalte burkoltatását, és a hatóság által véleményadásra fel-  
szóllított szakemberek — nyilvános forgalmi társulatok és hir-  
nevü jármű és lovar intézetek előjárói — a kik legalább  
12,000 lóval rendelkeznek túlnyomó többsége oda nyilatkozott,  
*hogy az Asphalte kellő tisztítás mellett a legélénkebb forgalmi  
vonalokon is alkalmas burkolatot képez,* hogy a lovak bizton-  
sága az Asphalte burkolat kiterjedésével mindinkább növeke-  
dik és különösen, hogy ezen burkolat, a ló- és kocsi tulajdo-  
nosok részére tetemes megtakarításokat eredményez, a londoni  
omnibus társaság, mely ló dolgában valóságos tekintély, ha-  
sonlóképen nyilatkozott annak idejében, épen úgy a párisi  
hivatott körök.

Nevezetes, hogy azon roppant megtakarítást, mely az  
asphalte burkolat folytán a kocsik és lovak megkiméléséből  
származik, a legilletékesebb szakember Malo Leon, Párisban  
évenként egy ló után 120, egy kocsi után 300 frankra, Darcy  
inspecteur général des ponts et chaussées Francziahonban pe-  
dig, ha a még létező köburkolat mindenütt Asphalttal, lesz pó-  
tolva, Párisban évenként 9 millió frankra számítja, a berlini fő-  
városi hatóság hivatalos jelentésében pedig ezen megtakarítás  
Berlinre nézve évi 1.200,000 markra számíttatik.

Shaw kapitány a londoni tűzoltók parancsnoka az As-  
phalte biztonsága tárgyában nézetét, hozzáintézett megkere-  
sésre, abban fejezte, ki, hogy meggyőződése szerint, a nehéz  
gőzfecskendőbe fogott lovak — melyek évenként London bur-  
kolatán 32·180 kilométernél többet haladnak sebes vágatva,  
kevesebb veszélynek vannak kitéve az Asphalte, mint a grá-  
nit burkolaton, és az elsőt kényelmesebbnek tartja a lovakra  
és biztosabbnak minden nehéz járműre nézve,

Figyelembe veendő, azon mindenütt tapasztalt tény is,  
hogy az Asphalte burkolaton eleső lovak ritkán sérülnek meg,  
a szőrök is alig dörzsölődik le, míg ellenben a kő, különösen  
a gránit burkolaton eleső lovak többnyire vérző, igen sokszor  
súlyos sérülést szenvednek, mindezen tények hivatalosan is  
meg lettek állapítva, így Párisban az asphalte burkolaton 1409  
ló közt, a köburkolaton 1308 ló közt egy esik el, tehát az

asphalte burkolaton kevesebb, mint a kő burkolaton. Londonban pedig 2323 lóra csak egy esés fordul elő s a hivatalos közegek mind elismerik, hogy az asphalte burkolaton semmi esetre sem esik el több ló, inkább kevesebb, mint a kőburkolaton.

De minden elfogulatlan ember a ki Berlinben, Párisban, Londonban megfordult, vagy épen alkalma volt e városokban lovat hajtani, el kell hogy ismerje, hogy az udvari fogattól kezdve az omnibusig a teherszekér és a tramvay az Asphalte burkolaton akadály nélkül közlekednek, a lovak biztosan és bátran haladnak és esést alig lát az ember, míg Budapesten sok ló csak vonakodva jár az Asphalte burkolaton és azon, tagadhatatlanul aránylag több ló látszik elesni, mint a kőburkolaton.

A mondottakból világosan kitűnik, hogy a hiba nem az Asphalte burkolatban, hanem más tényezőkben rejlik.

E tényezők a következők:

1. az Asphalte burkolatú utak csekély kiterjedése,
2. a hiányos tisztítás
3. a lovak czélszerűtlen vasalása,
4. a divó hajtás mód és
5. bizonyos kis hiány az Asphalte burkolat szerkezetében.

Minden nagy városban általánosan tapasztalt és elismert tény, hogy sokkal kevesebb ló esik el a hosszú Asphalte burkolatú vonalokon, mint a rövideken, ezt a fent idézett Schaw kapitány is kiemeli, ezen körülmény pedig két okból származik, az első az, hogy az Asphalte csak akkor sikamlós, ha azt sár lepi el, sár magán az Asphalton nem képződhetvén, arra csakis más burkolatról hordatik át, a mi természetesen rövid vonalnál sokkal nagyobb, hosszabbnál sokkal kisebb mérvben fordul elő, ezen baj az Asphalte burkolat szaporodásával mindinkább csökken és általánosítása esetében teljesen megszűnnék, vele együtt pedig az Asphalte sikamlóssága is; a második ok az, hogy a lovak nincsenek eléggé hozzá szokva az Asphalte burkolathoz, e tekintetben elegendő lesz a többször említett Schaw kapitány következő nyilatkozatát ismételni: „a mindig sebesen

járó lovak az Asphalte burkolaton csak megszokás hiányában esnek el, mert, a mint a kőburkolatot elhagyják, megijednek saját lábuk által előidézett különös nesztől, a rögtön engedő istrángok lazaságától és az általok vontatott kocsik zajtalanságától, a lovak ezen megijedése mindég tapasztalható akkor is, ha gránit burkolatról fa burkolatra vagy megfordítva mennek át s egyáltalában ha a burkolat anyaga változik.“

A hiányos tisztítás fő, hogy ne mondjuk egyedüli oka annak, ha az Asphalte burkolat sikamlós, az Asphalte tisztítása rövid vonalokon természetesen nehezebb és drágább, hosszú vonalokon mindinkább olcsóbb és könnyebb, de sem nagyobb erőfeszítést vagy költséget nem igényel, mint más burkolat tisztítása, már azért sem, miután minden burkolat között, elismerten az Asphalte az, a mely legkönnyebben tisztítható, miután egy testből álló sima felületet képezvén, a sár és szemét lerakódása lehetetlen és azon, valószínűleg az anyag természetes nagyobb hőfoka miatt, jégképződés nem fordul elő.

Nevezetes ez irányban a Londoni utcztisztítási bizottság egyik jelentésében előforduló adat, melyről Clark Elice E. B. városi mérnök, a városi mérnökök és technikusok 1879. aug. 1-én tartott ülésében érdekes előadást tartott és melyből kitűnik, hogy Londonban Macadamnál 300, gránitnál 500, faburkolatnál 1500, Asphaltenál 3500 square yards — 1 square yard = 0.835 □ méter — területéről naponta egy kocsi szemét hordatik el, ezen szemétképződésnél nagy szerepet játszik a burkolati anyag kopásából származó por, mely egyedül az Asphaltenál nem fordul elő, miután ezen anyag alig kopik, csakis összeszorúl, illetőleg tömörül, legjobban bizonyítja ezt, a párisi rue Bergèreben 1870-ben tett kísérlet, melynél az 1854-ben lefektetett Asphalte burkolat felszakítottván, 16 évi használat után eredeti vastagságának alig 30%-át, eredeti súlyának pedig épen csak 5%-át veszttette.

Az Asphalte burkolat tisztításának legczélszerűbb módja, a naponta egyszerű lemosás és kautsuk gereblyével leszárításon kívül, helyről-helyre rekeszeket felállítani, melyek részint finom homok elhelyezésére, részint a ganaj lerakására szolgálnak,

azokhoz állandó uteczatisztítókat alkalmazni, a kik a fris ló ganajt azonnal felszedik és lerakják, eső után a burkolatot a kautsuk gereblyével azonnal leszárítják és végre szükség esetében homokot hintenek, ezen rendszer sem kerül többbe, mint más alapos tisztítás, az ily módon eltávolított lóganaj pedig sokkal előnyösebben értékesíthető.

A lovak csúszását nagy mérvben előmozdítja a czélszerűtlen vasalás, alkalmazzunk lapos, úgynevezett verseny patkókat, melyek a külső élen kissé magasabbak legyenek s a lovak vajmi ritkán fognak többé csúszni az Asphalte burkolaton, ily vasalás alkalmaztatik Londonban, Párisban, Berlinben, a legjobb eredménnyel, ezen patkók csavarlyukakkal vannak ellátva s ha a párisi kocsis nem resteli a Montmartre tövén megállani egy fél percz alatt a csavarokat beilleszteni és azokat visszajövet megint eltávolítani, úgy bizonyára a budapesti kocsisok tekintélyével sem incompatibilis az ily eljárás.

A legjobb városi kocsis rosszul hajt a falun és megfordítva, a városi kocsisnak hozzá kell szoknia a burkolathoz, melyen hajt és hajtását alkalmaznia kell a burkolat minőségéhez. Schaw kapitány erre nézve azt mondja: „a fecskendők vezetői a mint Asphalte burkolatra érnek rögtön lassítják a lovak menetét, épen a mint azt teszik, ha macadamról gránitra jönnek, de a mint a lovak megszokták a változott burkolatot, azonnal áttérnek az előbbi gyorsasághoz“.

Azon kívül szükséges a befordulóknál a gyorsaságot tetemesen mérsékelni és a fordulatot majdnem helyből eszközölni, a mi különben nagy városokban minden burkolaton szigoruan el van rendelve, még pedig a kocsik egymásba ütközésének kikerülése céljából.

A legnagyobb hiba azonban a nálunk divó visszás hajtás-módban rejlik, különös, hogy épen a huszárok hazájában úgy a lovaglásra mint a hajtásra nézve oly téveszmék uralkodnak.

Ha valaki felkapaszkodik a lóra, jól belefeszíti lábát a kengyelbe az ég felé néző, a görbén fekvő csikózablát görcsösen szájaiba kapott lovának kantárszárjain csüng és lehetőleg púpos háttal annak nyakára hajlik és így végig üget a sugár-

úton büszkén, azt hiszi, hogy ő angolosan lovagol! — pedig a Hyde parkban szépen kantározott, egyensúlyban mozgó paripákon egyenesen és szabályosan lovagló ladyk és gentlemanek ezrei között alig látni egy ily, valami külvárosi szabóműhelyből kikerült caricaturát.

Így vagyunk a hajtással is, a bérkocsisok és ezek után az uracsok is, elfásult szájú, megmerevedett nyakú lovakat csupán csikózablán elszakadásig megfeszített gyeplőkkel hajtának, s mennél jobban kézbe fekszik a ló, annál jobb, dicsérve mondják, hogy lovuk nem szügyével az istrágon, hanem szájával a gyeplőn húzza a kocsit, ezen hajtás mód az ügető versenyre alkalmas, megjárja az országúton, de a városban semmiképen nem illik, sőt veszedelmessége folytán rendőri szempontból meg sem engedhető, minden nap láthatjuk, hogy az ily fogat 30 lépésnyire meg sem állitható és akkor is csak nagy erőfeszítéssel és a lovak össze vissza rántásával, nézzék meg ezen mesterségükre oly büszke, de azért még is csak kontár kocsisok az angoloknak — a kiket nálunk annyira szeretnek majmolni, fogatait, és kivétel nélkül gyenge szájú megtört nyakú egyensúlyban ügető jól felkantározott kocsilovakat fognak látni, melyek a kocsis keze egyetlen mozdulatával rögtön megállithatók; ez az illő hajtás mód városban, melynek alkalmazásával a lovak sem fognak az Asphalte burkolaton csúszni és elesni

A mi az Asphalte burkolat szerkezetét illeti egy kifogásunk van csak, és ez az, hogy Budapesten nagyon nyergesen van készítve, a ki figyelemmel kíséri a közlekedést az Asphalte burkolaton, tapasztalni fogja, hogy ha a kocsik az utca közepén közlekednek, ritkán csúszik és esik el egy ló, míg a legtöbb esés akkor történik, mikor a kocsik az utca szélén hajtának, a Gizella téren, mely nem nyerges, alig esett még el ló — kívánatos tehát, hogy az Asphalte burkolat ne készítsék oly nyergesen, ez nem is szükséges, 1—100 oldal esés teljesen elégséges a víz lefolyására, és ezen módosítás bizonyára nagy mérvben fogja emelni az Asphalte burkolat biztonságát.

Úgy hisszük, sikerült az Asphalte burkolat ellen felmerülő egyetlen kifogást teljesen megczáfolni, de ha ez nem is sikerült volna, és ha csakugyan való is lenne az, hogy az Asphalte burkolaton könnyebben csúszna k a lovak, vagy ha csakugyan kiderülne, hogy csak a budapesti lovak oly ügyetlenek, csak a budapesti lótulajdonosok, kocsisok és kovácsok oly gyámoltalanok, hogy Asphalton járni, hajtani és ahoz illő patkót készíteni nem tudnak, még akkor is határozottan az Asphalte burkolat mellett szállalnánk fel, mert annak egyéb, mindenki által elismert, senki által kétségbe nem vont kitünő tulajdonságai, erősen felülmulják azon egyetlen állítólagos hiányát, még pedig annál inkább, minthogy a közönség túlnyomó többségének egészsége, nyugalma és kényelme bizonyára fontosabb érdeket képez, mint némely lótulajdonos és a bérkocsisok azon esetleges csekély baja, hogy kissé lassabban kell hajtaniok, és hogy lovaik egyike egyszer helyett kétszer esik el egy évben.

Miután Páris, London, Berlin és bátran állithatjuk Budapest szakértő tekintélyeinek véleményéhez csatlakozva, a kociút burkolati anyagok közül az Asphaltot tartjuk a legkitünőbbnek, a sugárúton ennek alkalmazását óhajtjuk és javasoljuk.

De mivel lehetne is mással burkolni a sugárutat, mint Asphalttal.

A rosz és drága Trachyt komolyan számításba sem jöhet, azt pedig nem hisszük, hogy lenne Budapesten csak egy jó izlésü ember is, a ki a sugárutat gránittal akarná burkoltatni, a fővárosnak tömegesen a sugárúton a városligetbe ránduló közönségét, épen a sugárút építése által kiküszöbölt, kellemetlen, de legalább honi, magyar tudóink által némileg megszokott rákosi homok helyett, az egészség rongáló, öldöklő gránitpor beszívásának élvezetével boldogítani és a sugárúton lakókat, valamint sétálókat a türhetetlen kocsirobogás által onnan elriasztani.

Kövezzük ki a sugár-utat s rögtön elveszti corso jellegét s lesz belőle egy széles teherszállító út.

Vagy talán újból fa burkolatot alkalmazzunk! mely

360,000 forintba került, alig vólt két évig jó karban, négy után pedig oly siralmas, gyalázatos állapotban van, hogy Európa egyik legszebb corsóján a lovak láb, a kocsik tengely törés folytonos veszélyében forognak.

A ki pedig meg nem elégszik az itt szerzett tapasztalatokkal, az olvassa el a faburkolat hona Amerika, legnagyobb városa New-York építészeti tanácsának elnöke Van Nort M. Seo úr, 1873. febr. 6-án és 1874. dec. 17-én kelt hivatalos jelentéseit és 1873. febr. 10-én kelt London városához intézett levelét, mely iratokban a nevezett elnök kinyilatkoztatja, hogy a nagy forgalmi vonalakon a legjobb faburkolat is haszonvehetetlen, hogy *minden, különféle rendszer szerint* New-Yorkban az utolsó években készült faburkolat nagy előállítási és fenntartási költségeket igényelt és hogy egyáltalában kétségesnek látszik valjon lehetséges e a faburkolat készítésének oly módját feltalálni, mely azt tetemes költségek nélkül a hamar bekövetkező rothadástól megóvhassa, hogy a faburkolat rothadásának bekövetkezte óta annak ártalmas és utálatos kigőzölgése miatt sok panasz merül fel, valamint az iránt is, hogy a közlekedés némely helyeken lehetlenné vált, hogy már 1835 és 36-ban tapasztalták, hogy a faburkolat már két évi használat után tetemes javításokat igényel és hogy 4 évnél tovább nem tart, végre hogy most is 25% kopásnak van évenként kitéve.

Dr. Raymond Nev-York városa egészségi ügyeinek főfelügyelője pedig 1878. deczember 12-én kelt a New-York-Timesben közzétett hivatalos jelentésében, a New-Orleansban kitört sárgaláz járvány, melynek kevés hét alatt 12,000 lélek esett áldozatul, keletkezését egyenesen és ha'ározottan a faburkolat kipárolgásának tulajdonítja.

Vagy alkalmazzunk talán keramyt téglát, mely előreláthatólag a kőnek rossz tulajdonságaival bír, azonban eddig kipróbálva nincs, szabad-e a sugárúton újból drága bizonytalan eredményű próbát tenni, mely még azon nehézséggel is jár, hogy a keramyt-gyár alig lenne képes annyi keramyt téglát készíteni, hogy a munka rövid idő alatt elkészülhetne, és így

a két, talán három évig tartó kövezés türhetetlen állapotának nézne elébe a közönség.

Nem marad tehát más választás, mint Macadam vagy Asphalte, mert daczára határozott előszeretetünknek ez utóbbi anyag iránt, tárgyilagosan szóllottunk és akarunk szóllani végig a kérdéshez és azért elismerjük, hogy oly vonal burkolatánál, mint a sugárút, a macadam komolyan szóba hozható és esetleg alkalmazható is.

Mi határozottan a Macadam ellen nyilatkozunk, különösen azért, mert daczára annak, hogy az Asphaltenál nemcsak nagyobb előnyöket nem nyújt, de sőt sokkal kevesebbet, még is tetemesen jelen esetben közel kétszer nagyobb költséget okoz, számban kitejézeve 419,000 frttal többbe kerül, mint az Asphalte, továbbá, mert eltekintve az árkülömbözettől, mint már említve volt a macadam mindig sáros vagy poros, és valószínű, hogy mi mindkét élvezetben egyaránt részesülnénk, nem kell jóslati tehetség csak egy kis helyismeret, annak előrelátására, hogy a macadamizált sugárút sem nézne ki különben mint az Albrecht-út, és így ha a gránit mellőzésével kikerüljük, hogy corsónk teherszállító úttá sülyedjen, a macadam által alföldi országút lenne belőle.

Nem marad tehát egyéb hátra, mint Asphalte, — Asphalte for ever! ezen burkolat minden felsorolt előnyeinek kívül még azzal is bír, hogy egy testet képező sima felülete a legszebb látványt nyújtja és így a sugárút díszje nagyban emelkedne — Budapest legszebb vonalán a legjobb és legszebb burkolatot óhajtjuk látni, melyről Malo Leon kitünő szakműveinek egyikében helyesen mondja, hogy *a jó anyagból, ügyes munkások által, a tökéletesbitett készülékek segélyével, szilárd és száraz beton alapon, Asphalte comproméből készített kocsit, kétségtelenül a par excellence kocsit-utat képezi.*

Feszült érdeklődéssel várjuk a kérdés megoldását.

Caveant Consules!





2002

2012

