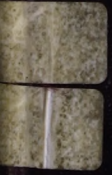
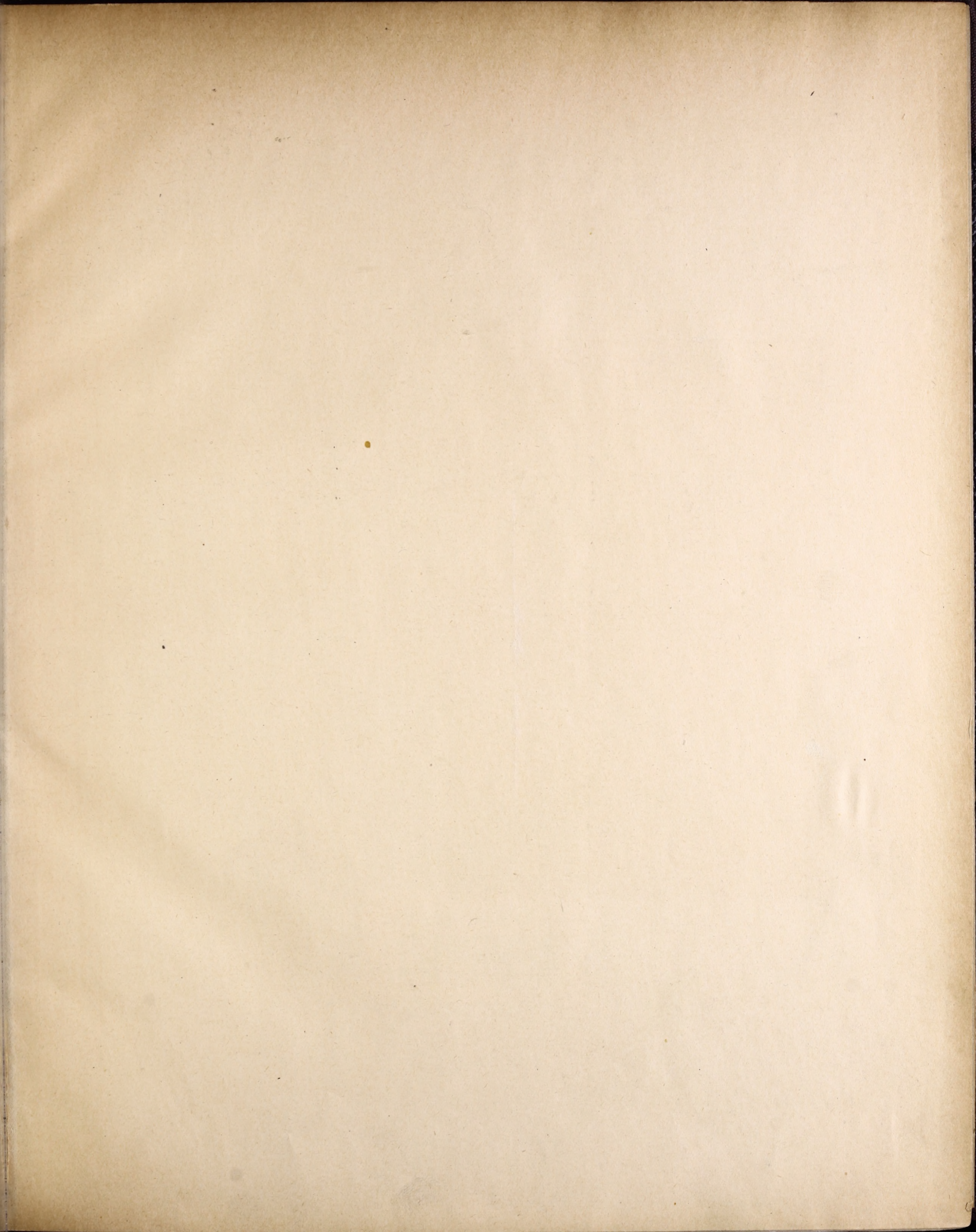
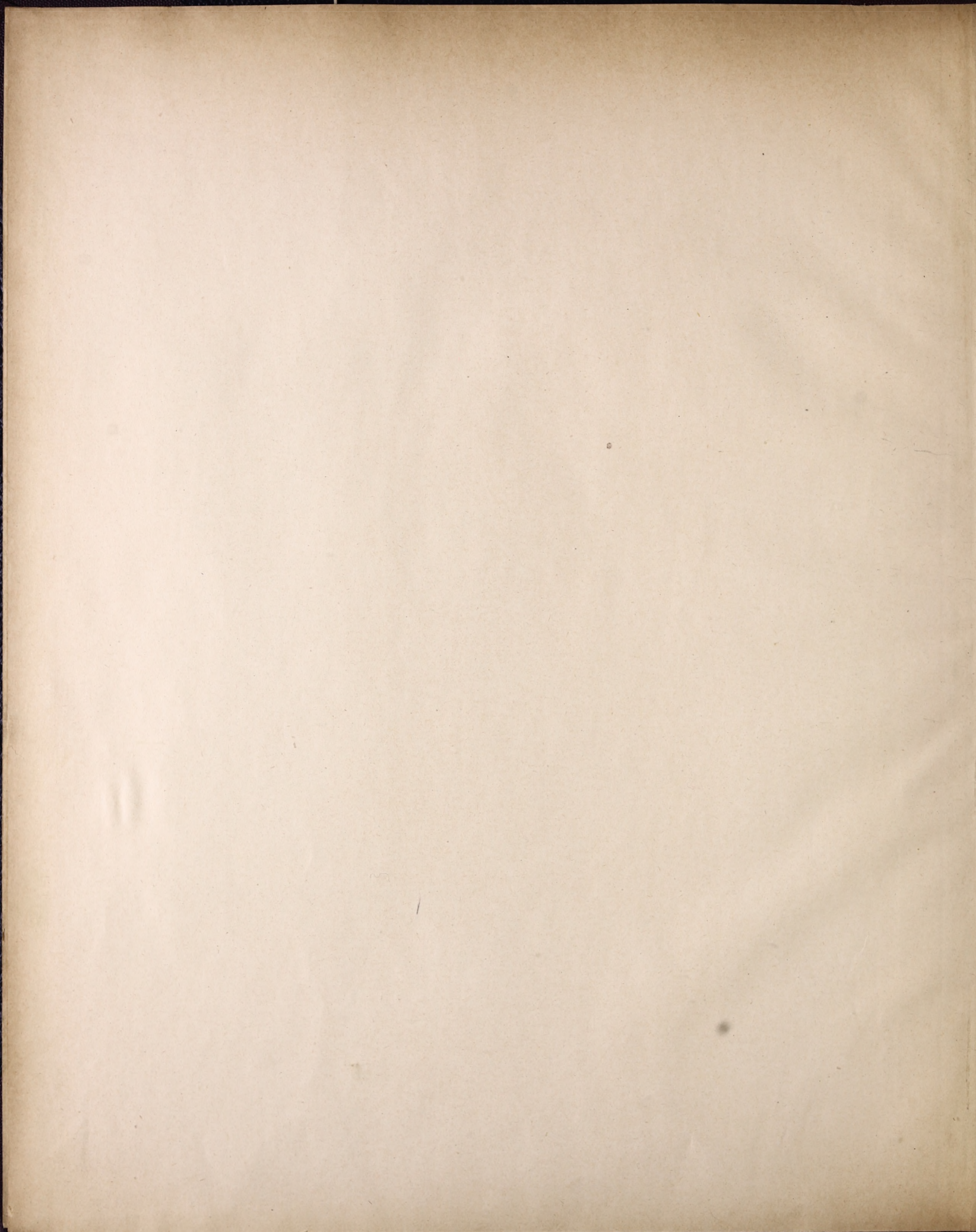




B352/52







D 259/52 / 5

9641

fo 208
Borda
m

A

FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK
TANÁCSÁNAK
HIVATALOS JELENTÉSE

1904. ÉVI

MŰKÖDÉSÉRŐL.



FSZEK Központi Könyvtár

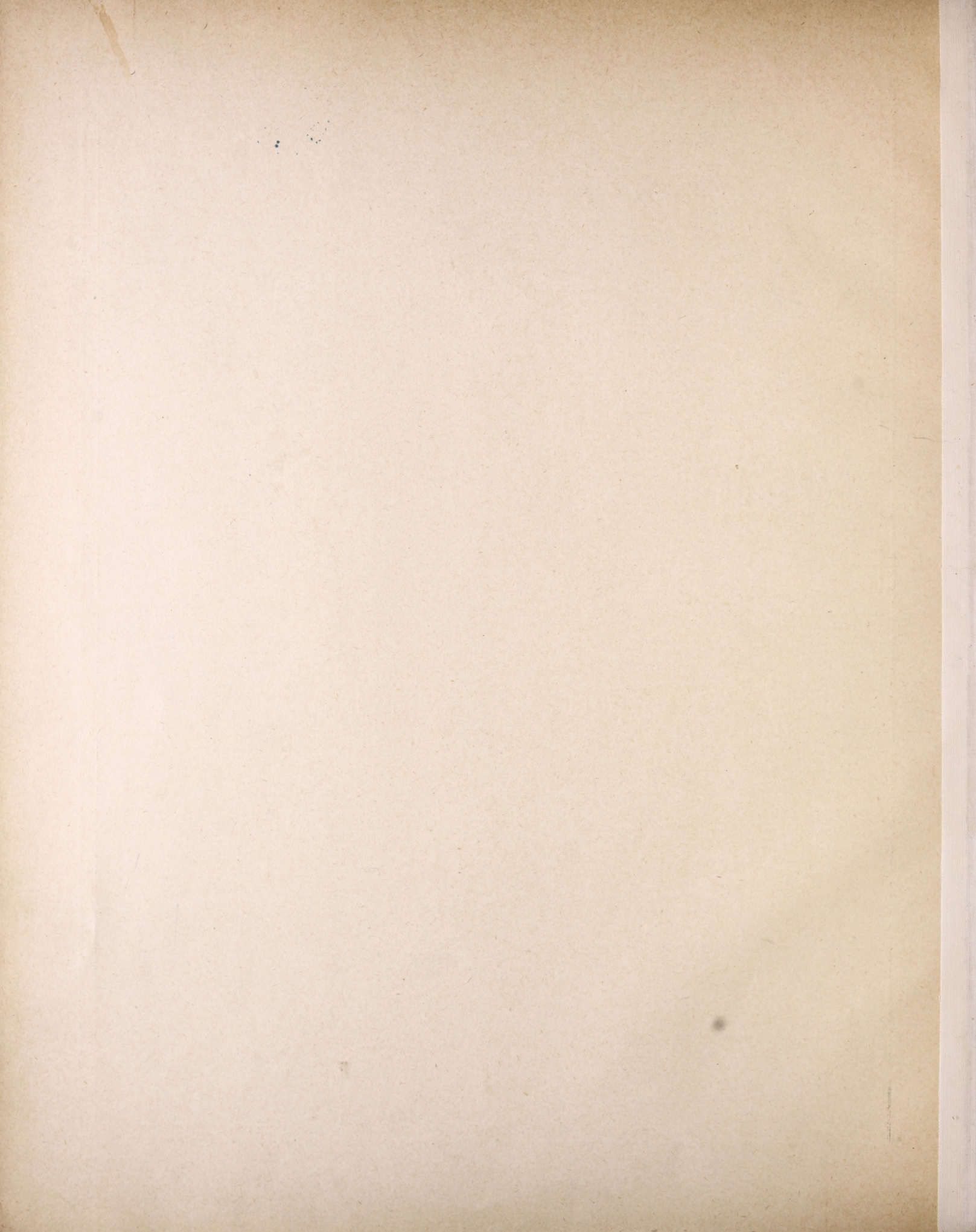


0 010002 199602

Budapest, 1905.

Nyom. Heisler J. kő- és könyvnyomdájában

II., Várkert-rakpart 1. sz.





A

Bp. FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK

TANÁCSÁNAK

HIVATALOS JELENTÉSE

1904. ÉVI

MŰKÖDÉSÉRŐL.



Budapest, 1905.

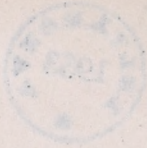
Nyom. Heislér J. kő- és könyvnyomdájában

II., Várkert-rakpart 1. sz.

1976

1985

350
F 87



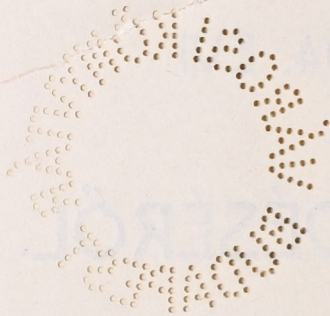
B352/52
9661

K

FŐVÁROSI KÖZMŰKAK

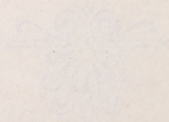
TANÁCSKAK

HIVATALOS JELENTÉSE



1904

MŰKÖDŐTÉR



Faint text at the bottom of the page, possibly a footer or address.

Tartalom.

	Lap
Bevezetés — — — — —	1
I. Szabályozás — — — — —	3
II. Az ujhidakkal kapcsolatos rendezés — — — — —	18
III. Építésügyi szabályzat — — — — —	24
IV. Utépítés — — — — —	26
V. Vasutak — — — — —	30
VI. Vizmű — — — — —	41
VII. Csatornázás — — — — —	43
VIII. Közvilágítás — — — — —	52
IX. Telegráf, telefon — — — — —	57
X. Személyi ügyek — — — — —	58
XI. Vegyesek — — — — —	59
Befejezés — — — — —	63

Mellékletek.

1. A fővárosi pénzalap 1904. évi zárszámadása — — — — —	66
2. Az új hidakkal kapcsolatos rendezések alapjának 1904. évi zárszámadása — — — — —	70
3. A katonai laktanya kisajátítási alap 1904. évi zárszámadása — — — — —	72
4. Az előleg alap 1904. évi zárszámadása — — — — —	74
5. A Kossuth-Lajos-utczai alap 1904. évi zárszámadása — — — — —	76
6. A halászbástya rendezésére szánt alap 1904. évi zárszámadása — — — — —	78
7. Az 1905. évi bekezelési költségelőirányzat — — — — —	80



[Faint handwritten notes]

[Faint mirrored text, likely bleed-through]

[Faint mirrored text, likely bleed-through]

[Faint mirrored text, likely bleed-through]

[Faint mirrored text, likely bleed-through]



Nagyméltóságu magyar királyi Ministerium!

Mint az 1870. évi X. t. cz. 27. §-a kötelességünké teszi, bátorkodunk 1904. évi működésünkről jelentésünket ezennel előterjeszteni.

Hivatásunk körébe mélyen belenyúló számos kérdés, ezek között legelső sorban a fővárosi pénzalapnak rendeltetésével arányban álló jobb javadalmazása, — a terjedék-egyezmény megszűnésével felidézett viszonyok rendezése, — a magán érdekeltségnek az eddiginél megfelelőbb bevonása a szabályozásokkal összekötött terhek viselésébe, stb. — a mult évben az érlelődés stádiumán tui nem jutott. És — sajnos — alig van kilátás arra, hogy a kormány és a törvényhozás elhatározását igénylő ezen ügyek megoldása a legközelebbi időben szőnyegre juthatna.

Számolva a helyzet megmásíthatatlan kényszerűségével, meddőnek tartanánk minden kísérletet arra, hogy új nagyobb kezdeményezéseket napirendre hozzunk. A korábbi évtizedek szinte lázas munkája után, melynek segítségével a székesfőváros kétségtelenül nagyarányu rohamos fejlődése következett be, — egyelőre és reméljük, nem sokáig, be kell érni azzal, hogy a haladást megállás ne váltsa fel, — hogy a bár igen korlátolt mértékben rendelkezésre álló eszközök teljes kihasználásával a fejlődés menete folyvást legalább némi istápolást nyerjen.

Ezt czéloztuk egyebek között a dunajbbsparti belső körút rendezésével, ami szakaszonként indult meg és a mult évben nyerte befejezését egyfelől a Mikó- és Maros-utca közötti részlet, másfelől a Gellértraktart kiépítésével a két új hid feljárói között. Ez utóbbival kapcsolatba hoztuk az Erzsébet-hid folytatásában a Gellérthegyre ennek északi oldalán tervezett Serpentin-út kitorkolásának rendezését, amit közelebb fog követni a Horgony-utczáig való folytatás.

A jobbparti belső körút kiépítése, bár a telkek építkezés alkalmával helyenként még szabályozási correctio alá fognak esni, már mai állapotában is szabaddá tette ugy az általános forgalmat, mint a közúti vaspálya forgalmát, mely ez idő szerint mindenütt szabványosan kettős vágányon nyeri akadálytalan lebonyolítását.

Azt a nevezetes lépést, melyet e belső körút kiépítése, kapcsolatban a balparti belső körúttal, képvisel a székesfőváros rendezésében, — a törvényhatósággal létrejött ama megegyezésünk tette lehetővé, hogy a költséget a két hatóság közösen egyenlő arányban viseli.

Az erőknek ez az egyesítése már nem volt elérhető a Fehérvári-út, a Kelenföldi átlós útig terjedő belső szakaszának boulevardszerű kiépítésére nézve, noha erre a kísérletet még 1901-ben megtettük. E miatt elhatározásunkban arra szorítottunk, hogy az út 18 öltre való kiszélesítéséhez szükséges területeket kisajátítsuk és már a múlt évben abba a helyzetbe jutottunk, hogy ezeket a területeket a rendezés céljára a székesfővárosnak felajánlhattuk.

A 20 milliós u. n. kövezési kölcsön birtokában a székesfőváros már a folyó évre nemcsak a Fehérvári-út említett szakaszát, de számos egyéb oly rendezési műveletet is vett programmba, melyek régen érzett szükségletnek felelve meg, ezen a téren jelentékenyen fogják helyrehozni az előző évek kényszerű mulasztásait.

Egyebekben az alábbi fejezetekre utalunk.

I.

SZABÁLYOZÁS.

A székesfőváros pénzügyi helyzete egyfelől és a kezelésünk alatt álló fővárosi pénzalap aránytalanul csekély javadalmazása másfelől, igen szűk korlátok közé szorítja a szabályozó tevékenységet. Számos, felette szükséges nagyobb kezdeményezést az adott viszonyok napirendre hozni sem engedik. Sőt nem kis gondot okoz az általános szabályozási tervnek főleg új terek létesítésére irányuló dispositióit csupán elvben is fentartani. Ahol a kérdés aktuálissá fejlődik s előáll a kisajátítás kényszerűsége, ez elől az illető tér felhagyásában keres és talál a hatóság menedéket, mert nincs, az ellenkező okoknak az a halmaza, mely a pénzügyi szempontból felmerülő nehézséget elhárítani vagy leküzdeni képes volna.

Nem csoda, hogy ily körülmények között a szabályozási terv megvalósításában csak igen lassu lépésekben haladhatunk előre és figyelmünket inkább a remélhetőleg kedvezőbb jövő körütekintő előkészítésére irányozhatjuk.

E tekintetben a kérdések egyik kategóriája az országos vasuti vonalak és a főváros határában levő telepeik irányában igényel a kapcsolatos közérdekeket lehetőleg kiegyeztető megoldást. Az alkalmat ide vonatkozólag nézeteinket kifejteni, a belügyminister úr következő körrendelete hozta meg:

79762 /1904. B. M.
II—b.

A kereskedelemügyi minister úr felhívta figyelmemet azon visszáságokra, melyek abból erednek, hogy a közforgalmu vasutakat is érintő város-szabályozási ügyekben a közforgalom érdekei tüzetesebb és szakszerűbb mérlegelésére és érvényesítésére nincs kellő alkalom és mód, mivel a szabályozási tervek megállapításánál s egyéb városrendezési ügyekről az érdekelt vasuti igazgatóságok kellő időben értesülést rendszerint nem nyernek. Minthogy a vasuti közérdeknek s a városi érdekeknek összhangba hozatala s ez által későbbi érdekösszeütközések és az egyik vagy másik felet érhető anyagi károk elhárítása felette kívánatos: felhívom a czimet, hogy mindazon esetekben, midőn a város egész rendezési tervezetének, általános sza-

bályozási tervének megállapításáról van szó, a város területét érintő vagy azon átmenő vonalaik által érdekelt vasutak igazgatóságai, már az előkészítő tárgyalások során hallgattassanak meg, hogy ezeknek módjuk legyen vasuti és közforgalmi tekintetéből felmerülhető kívánalmaik és észrevételeik előzetes előterjesztésére.

Oly esetben pedig, amidőn részleges szabályozás vagy városrendezés valamely már létező vasutvonalat a tüztávlat határain belül bármiként is érdekelne: szükséges lesz, hogy a határozat meghozatala előtt, az illető szabályozási tervek vagy rendezési tervezetek közlése mellett, az illető vasut igazgatóságának mód adassék arra, hogy esetleges észrevételeit szintén megtehesse.

Az esetek bármelyikében is az érdemleges döntésről az érdekelt vasutigazgatóság külön értesítendő és pedig a jogorvoslat módjának és előterjesztése helyének megjelölése mellett.

Budapesten, 1904 augusztus hó 19-én.

A minister helyett:

SZÉLL IGNACZ s. k.

államtitkár.

E körrendelet folyamányaként a következő előterjesztést tettük:

3702/1904. szám.

Nagyméltóságu Belügyminister Úr!

A vasuti érdekeket érintő városszabályozási ügyekben f. évi augusztus 19-én 79762. sz. a kibocsátott körrendeletének célzatát lehetőleg kielégíteni már a multban is törekedtünk.

Minthogy mégis a rendelet kibocsátásának jelzett alkalmi oka azt a vélelmet keltheti, mintha a székesfőváros szabályozási ügyének intézésénél a vasuti érdekek eddigelé egyoldalú mellőzésnek lettek volna kitéve — jelen előterjesztésünk alább előadandó tárgyához tartozik a kétség, vagy épen tévedés eloszlatása okából már előzetesen megállapítani azt, hogy a felismerhetővé vált vasuti érdekeket szabályozási terveinknél mindig gondosan szem előtt tartottuk, azok érvényesülését, összhangban a városrendezés igényeivel, telhetőleg előmozdítottuk annál inkább, mert a vasut intézményében a székesfőváros gyarapodásának és emelkedésének mindig egyik leghatalmasabb tényezőjét láttuk.

A vasutak törvényszerűen kialakult birtokállapota mindig noli me tangere volt előttünk; azt sérteni nincs is módunkban. Szabályozási terveinkkel tehát e birtokállapothoz alkalmazkodni, feltétlen követelménynek tekintettük, sőt következetesen oly helyzet létrehozásának gondolata vezérelt bennünket, hogy városrendezés és vasut között a lehető legkedvezőbb kölcsönhatás keletkezzék.

Magunk is érezzük azonban, hogy a vasutak jelen birtokállapota nem alkalmas és nem elégséges sem a saját igényeik, sem a városrendezés érdekeinek kielégítésére, ugy mint ezt a haladás és fejlődés szempontja kívánatossá, sőt mindinkább szükségessé teszi.

A kölcsönös érdekeknek ezen utóbbi viszonylata az, mely megoldásra vár, és pedig mondhatni kizárólag a magy. kir. államvasutak vonalaival és telepeivel szemben, mivel a déli vasut helyzetében hasonló változás bekövetkezéséről — legalább ez idő szerint — szólni nem lehet.

Nagyméltóságod körrendeletének végcélja is kétségtelenül a jelzett megoldásra van irányozva. Es ebből a szempontból első sorban azt kívánjuk constatálni, hogy azok a szabályozási tervek, melyek máris megvannak állapítva, titkot egyáltalán nem képeznek, azokról mindenki tudomást vehet. Megismerkedhetnek velük a vasuti érdekek gondozására hivatott tényezők is, csupán érdeklődniök kellene. Ilyen irányu törekvéssel azonban eddigelé — sajnos — alig találkoztunk, sőt lépten-nyomon azt tapasztaltuk, hogy a magy. kir. államvasutak igazgatóságát a jövőt illető terveinek felállításában merev egyoldalúság vezérelte, mely számításában a kapcsolatos többi közérdekek nagy complexumát teljesen mellőzte.

Ennek közelebbi megvilágítása és azon kérdések kidomborítása végett, melyek az egyetemes közérdek sérelme nélkül rendezetlenül nem maradhatnak, — éppen tárgyalás alatt levő két ügyet kívánunk Nagyméltóságodhoz bemutatni.

Az egyik a rákosi rendező pályaudvarra vonatkozik. Iratait / . alatt csatoljuk. Tulajdonképeni tárgya igen alárendelt jelentőséggel bír. A Rákospatak hidjának némi meghosszabbításáról és egy emeletes váltótorony építéséről van szó. A hidmeghosszabbítás kérdése időközben rendbe is jött, függőben van csupán a váltótorony építési engedélye. Ez nem volt megadható, mert az 1567/a hrzi telekre terveztetett, mely akkor a hiteltelekkönyvben és nem a központi vasuti telekkönyvben volt felvéve és ezen felül tervezett út is érintette. Mint az iratokból kitetszik, ugy a hidmeghosszabbítás, mint a váltótorony ügye is a kereskedelemügyi minster úr elé jutott, aki a székesfőváros közönségéhez 1903. deczember 27-dikéről 69710/V. sz. a. intézett leiratában a váltótoronyra vonatkozólag oly elvi kijelentéseket tesz, melyekben részünkről következményeiben be nem látható zavar felidézését látjuk.

E kijelentések egyik tétele az, hogy a váltótorony megtagadott helyhatósági engedélyének kérdése a municipalis joghatóság fokozatos döntése alá tartozik, — amit nyomban leront párhuzamosan felállított ama másik tételével, mely szerint helyhatósági engedélyre szükség nincsen és ezen utóbbi felfogásnak hathatós nyomatékot kölcsönöz az a tény, hogy a váltótorony helyhatósági engedély nélkül csakugyan felépült.

Az 1872. évi XXXVI. t. cz. 14. §-a szerint „a főváros hatósága kiterjed a községben és területén lakó vagy tartozkodó minden személyre és a községben és területén létező minden vagyponra.“

Ugyanezen törvény 15. § a taxative felsorolja ezen általános szabály alól a kivételeket, melyek között a M. A. V. és építkezései nem foglaltnak. E kettős meghatározáson nyugvó törvényes helyzettel a kereskedelemügyi minster úr kérdéses leiratát összeférőnek nem találjuk s hogy a belügyi kormány is eddig következetesen így értelmezte az idézett törvényt, igazolásul számos eset közül elégséges az 1896. május 3-án 46010. sz. a. kelt belügyministeri leiratra hivatkozni, mely szerint az államvasutak és azok vagyona az 1872. XXXVI. t. cz. 15. §-ában elősorolt kivételek

között elő nem fordulván, „kétségtelen, hogy a fő- és székváros területén érvényben levő törvényes rendelkezések, tehát a fő- és székváros építésügyi és építésrendőri szabályzata is, az államvasutakra, mint jogi személyre is teljes és ép oly mértékben alkalmazandók, mint bármely más a fő- és székváros területén levő magán személyre.“

Miután a M. A. V.-nak a váltótoronyra feltehetőleg szüksége van, nem gondolunk arra, hogy az építésügyi szabályzat végső consequentiáit is levonjuk; de az alakszerű másodfoku határozat meghozatalát mégis függőben tartjuk, egyrészt mivel a vasuti üzem érdekeit ezzel hátrányosan nem érintjük, másrészt és főleg a miatt, mert a váltótorony kérdése eltörpül az ügy azon elvi oldalával szemben, mely azt teszi legelső sorban szükségessé, hogy a kormányzat két ága, a belügyministerium és a kereskedelemügyi ministerium között az 1872. évi XXXVI. t. cz. egyik alapvető rendelkezésére nézve létrejőjön a ma hiányzó összhang.

A váltótorony építési esetével kapcsolatosan a kereskedelemügyi minister úr ezen 69710/1903. sz. leiratából egyéb s még fontosabb intézkedésekről is értesülünk. Megtudjuk nevezetesen azt, hogy a váltótorony építési telke a hitellekkönyvből időközben a központi vasuti telekkönyvbe jegyeztetett át és ezzel a kérdéses terület a rendező pályaudvar kiegészítő részévé vált. Ennek fonalán kutatva a telekkönyvi állapotot, arra a meglepő eredményre jutottunk, hogy a Hungária-körút és a rákospalotai határ között az a mintegy 400 mtr szélességű terület, mely műszaki osztályunknak az iratokhoz becsatolt térrajzán kék szinnel van kitüntetve, már egészben a központi vasuti telekkönyvbe van átjegyezve, egyedüli kivételével a közbeeső 1935. hrzi sz. teleknek, mely magántulajdonként még a hitellekkönyvben van. E telek, mint vasuti területben idegen tulajdont képező sziget, kétségtelenül szomszédjainak sorsára jut és ezzel a rákosi rendező pályaudvarnak a térrajzon látható kibővítése végre lesz hajtva, anélkül, hogy e nagyszabású vasuti berendezkedés törvényszerű tárgyalás alá jutott volna. Betetőzné a műveletet a többször említett leiratban megnyilatkozó felfogás, mely szerint helyhatósági építési engedélyre sem lévén szükség, a megjelölt területet a vasut tetszése szerinti létesítményekre használhatná, melyeknek elhelyezésébe a helyi hatóság egyáltalán bele nem szólhatna.

Az ipartörvény 25. §-a bizonyos üzlettelepek felállítását, melyek a szomszéd birtokosokat, vagy lakókat, avagy egyáltalán a közönséget háborgatják, megkárosíthatják vagy veszélyeztethetik, — telepengedélytől és ezt megelőző hirdetményes eljárástól teszi függővé, melynél mindenkinek, aki érdekeit érintve látja, alkalma van netán fenforgó észrevételeit és kifogásait előterjeszteni.

Ha más kritériumnak teljesen híjján volnánk is, már az ipartörvény e rendelkezése révén kimutatható, hogy a M. A. V. fentebb előadott eljárása helytelen és meg nem engedhető. Megtaláljuk azonban ennek igazolását egyenesen a vasutakról intézkedő törvényes szabályokban is.

A törvényerővel bíró vasutengedélyezési szabályzat 9. §-ának c) pontja szerint a vasut számára csak annyi terület szerezhető meg, melyre nélkülözhetlen szüksége van.

Igaz, hogy a szükség mérve felett határozni a kereskedelemügyi minister urat illeti, — ámde az adott esetben ilyen határozatról tudomásunk nincsen, s hogy az tudomásunkon kívül jött volna létre, feltennünk

nem szabad. Mellőzhetlen előfeltétele ugyanis e határozatnak az, hogy a szándékba vett vasuti létesítmények tervei meg legyenek állapotva, mert e nélkül a szükséges terület mérve természetesen meg nem határozható. Viszont a tervek megállapítását ugyancsak a vasutengedélyezési szabályzat 6. §-a értelmében közigazgatási bejárás előzi meg, mely minden más köz- és magánérdek előtt megnyitja az érvényesülés útját. Gazdasági szempontból a vasutvállalat, ha jónak látja, szerezhethet ugyan ingatlanokat, de ezek a fentebb érintett eljárás nélkül a törvényes követelmények kielégítésével a központi vasuti telekkönyvbe nem juthatnak és az ellenkező gyakorlatnak sürgősen véget vetni annál szükségesebb, mert ezen a téren befejezett tények elé állítani a helyi hatóságokat, beleütközik a kisajátításról szóló 1881. évi XLI. t. cz. 6. §-ába, mely szerint pl: a rákosi rendező pályaudvar kibővítése, ha a kormány elhatározná, de a főváros ellenezné, csak a törvényhozás engedélyezése után lenne végrehajtható.

Gyakorlati világításba helyezi a felhozott törvényes rendelkezések jelentőségét a rákosi rendező pályaudvarnál bekövetkezett visszas és következményei miatt utólag is helyreigazítást igénylő állapot, mely első sorban abban jut kifejezésre, hogy óriási terület a központi vasuti telekkönyvbe történt átjegyzésével, a territoriális hatóság rendelkezése alól elvonatott, minden meghallgatás mellőzésével, ismeretlen célra, — elvonatott a nélkül, hogy a szóban forgó területnek a főváros testéből való kiszakításával meg-holygatott köz- és magán érdekek, közlekedés, vízelvezetés, a magán tulajdonhoz való hozzáférés stb. eligazítást nyertek volna, úgy, mint ez a vasutengedélyezési szabályzat 10. §-ának a), b), c) és d) pontjaiban elő van írva.

E helyett a kereskedelemügyi minister úr a székesfővároshoz intézett 69710/1903 sz. leiratában azt kívánja, hogy a szabályozási terv illető része a vasuti telekkönyvbe átvitt terület számbavétele nélkül átdolgoztassék.

Nyilvánvaló azonban, hogy itt ez idő szerint lehetetlen feladattal állunk szemben; nem tudjuk; hogy a vasuti terület mi célra és mi módon fog felhasználtatni és ezen ismeretlen tényezőhöz annál kevésbé alkalmazkodhatunk a szabályozás módosításával, minthogy e végre az iránt is tájékozva kell lenni, miképen lesz a közlekedési összefüggés helyreállítható a főváros azon két része között, melyet a vasutnak a Hungária-körüttől Rákospalota határáig elnyúló mintegy 400 mtr. szélességű területe egy választ el egymástól, hogy azok összekötése másként mint felül- vagy aluljárókkal meg nem oldható. Ezek elhelyezése és kiképzése, valamint a vasuti területnek közutakkal való határolása pedig nemcsak új szabályozási terv megállapítását, hanem elválaszthatatlan összefüggésben és az okozó vasuti vállalat terhére a felmerülő pénzügyi kérdések megoldását is szükségessé teszi.

A másik ügy, melyet vonatkozással a bevezetésben említett kör-rendeletre, Nagyméltóságod becses figyelmébe ajánlunk, a M. Á. V. czeglédi vonala mentén elvonuló Mexikói-út és Francia-út szabályozására tartozik. Az 1903. május 28-án 38576. sz. a. kelt belügyministeri leirat folytán is feladatunk volna itt a szabályozást a vasút területének érintése nélkül oldani meg. A 2 % alatt becsatolt térrajzból látható azonban, hogy a vasút területe, melyet ki- és beugró fekete szaggatott vonal határol, annyira szabálytalan alakú, hogy ahhoz jelen állapotában a szabályozást a kívánt módon megállapítani lehetetlen. Ez az oka, hogy a tervezett hat öles utak

a vasuti terület keskenyebb szakaszát ugyan nem érintik, de a szélesebb szakaszba már beugranak. Ez a szabályozás még a 70-es évek elejéről ered és észrevétel ellene csak a legutóbbi években merült fel, de a vasut ma sincs abban a helyzetben, hogy területének rendeltetését megjelölhesse. Feltevésekből kiindulni pedig annál nehezebb, mert érthetetlen, hogy a vasut egyik nyílt pályaszakaszán beérvén egy keskenyebb területszalaggal, a közvetlenül következő másikon már szélesebb területre legyen szüksége, noha a szabályozás módosításának ma már az a nagy nehézsége van, hogy a Csömöri-út és Egressy-út közötti utszakaszon a térrajzon feltüntetett számos új épület áll, melyeket kisajátítás nélkül megbolygatni nem lehet. A kérdéses esetenél is tehát a szabályozás minden számba veendő érdeket kielégítő módosításának az az előfeltétele van, hogy a vasut végleges berendezkedése ismeretes és a szabályozás módosításával összekötött terhek viselése tisztába legyen hozva.

Visszatérve ezen esetek tárgyalása után Nagyméltóságod körrendeletére, megállapíthatjuk, hogy a székesfőváros területére eddig elfogadott szabályozási terveket a vasut ismeri, illetve, ha kívánja, bármikor megismerheti, akár a székesfőváros mérnöki hivatalában, akár e tanács műszaki osztályában; ami pedig az ezután felmerülendő szabályozási terveket illeti, nincs akadálya annak, hogy a körrendeletben megjelölt esetekben akár a terv előzetes közlésével, akár a vasuti vállalatnak a hatósági tárgyalásba való bevonásával megadassék az alkalom arra, hogy a vasuti érdekek szempontjából észrevételeit és kívánságait megismertesse. Miután azonban a városrendezés és szabályozás érdek-kategóriájában a vasut csupán része az egésznek, amint egyfelől nem lehet feltenni, hogy a hatóság a vasuti igényeket az egyetemes közérdek határain belül már önszántából is kielégíteni nem iparkodnék, ugy másfelől az sem történhetnék, hogy az egész a vasut által képviselt részletnek feltétlenül alárendeltessék.

Azonban ama jogorvoslat ellen, melyet a körrendelet a szabályozási tervek megállapításával szemben a vasuti vállalat javára rendszeresíteni céloz, nemcsak a felhozott okból hanem már általános elvi szempontból lényeges észrevétel merül fel.

A szabályozási tervek megállapításáról nekünk specialis törvényünk van, az 1870. évi X. t. cz. Oly jogorvoslatot, minőre a körrendelet céloz, e törvény nem ismer, rendszerével össze sem egyeztethető. Jogot a szabályozási terv el nem vehet, biztosíték ez ellen a kisajátítási törvény. Ennél fogva nem joggal, legfeljebb érdekekkel jöhet összeütközésbe. A magán- vagy külön érdek azonban szemben azzal a közérdekkel, melyet az illetékes hatóság által megállapított szabályozási terv képvisel, érvényesülésre igényt nem tarthat. Ez az oka, hogy szabályozási terv ellen felebbezési jog nincsen, azért sem, mert felebbezési uton a szabályozási terv meg nem változtatható. A gyakorlat egyetlen viszonylatban honosította meg Nagyméltóságod döntési jogát, amikor a szabályozási tervre vonatkozólag e tanács és a székesfőváros között nézeteltérés merült fel. A jog ezen esetben is egyik, vagy másik nézet érvényre emelésére szorítkozik és nem terjed ki esetleg harmadik alternatíva megállapítására.

A felhozottakból kitetszik, hogy nincs forum, mely a vasuti vállalat esetleges felebbezésére a szabályozási terven változtatni illetékes volna.

A vasuti érdekek érvényesítése más utra tartozik. Törvényesen kialakult vasuti birtokállapotokat a szabályozási terv — mint említettük — respectálni tartozik. Terjeszkedésük és új berendezkedésük pedig ahhoz van kötve, hogy tervük az előirt szabályszerű közigazgatási bejárás eredményéhez képest érvényesen meg legyen állapítva.

Nincs és észszerűen nem lehet arról szó, hogy amire a vasutnak szüksége van, tőle megtagadhatták. Ehhez azonban nem a szabályozási terv révén, ahol a kapcsolatos kérdések rendezésére és megoldására nincs mód, hanem azon az uton kell eljutnia, mely a vasutengedélyezési szabályzatban és a fennálló többi törvényes szabályokban erre megállapítva van.

Az előadottakra alapítva, tisztelettel kérni bátorkodunk:

1. Méltóztassék tudomásul venni, hogy a 79762/1904. sz. körrendeletnek megfelelően jövőre az érdekelt vasuti vállalatoknak alkalmat fogunk adni, hogy a megállapítás alá jutó szabályozási tervekre előzetesen nyilatkozhassanak.

2. Méltóztassék a vasuti vállalatok javára e körrendeletben kilátásba vett jogorvoslat eszméjét elejteni.

3. Méltóztassék a kereskedelemügyi minister urat meggyőzni arról, hogy a vasut építkezései helyhatósági engedélyezés alá tartoznak.

4. Méltóztassék oda hatni, hogy ingatlanok, mielőtt azok rendeltetése tervek és közigazgatási bejárás alapján érvényesen megállapított volna, a központi vasuti telekkönyvbe át ne jegyeztessenek.

5. Méltóztassék a rákosi rendező pályaudvarnál és a Mexikói, illetve Francia-útnál a tényleges helyzetből való czélszerű kibontakozás módozat inak tárgyalása végett a kereskedelemügyi ministerium, a székesfőváros, a magy. kir. államvasutak és a tanács bevonásával értekezletet tartani

Kelt Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsának 1904. évi november hó 3-án tartott üléséből.

PODMANICZKY FRIGYES s. k.,
alelnök.

GARANCSY MIHÁLY s. k.,
ministeri tanácsos.

A tárgyalásra került concret szabályozási ügyeket az alábbiakban foglaljuk össze:

Az I. ker. Sasad-, Hosszurét-, Gazdagrét-, Őrmező- és Dobogó-dűlők, továbbá a Madárhegy-, Őrsöd- és Péterhegy-dűlők egy részének, valamint Budafok község határos területének szabályozási tervét, ugy; mint azt 1902. évi jelentésünkben ismertettük, tárgyalás és hozzájárulás végett a székesfővároshoz tettük át.

A Sasad-dűlő és környékének szabályozása.

A székesfővárosi tanácsnak az volt a kívánsága, hogy e terv megállapítása a külterjes fejlődés gátjául függőben maradjon.

Abban az aggodalomban, hogy a szabályozási terv megállapítása a külterjes fejlődést vonná maga után, nem osztozkodhattunk, sőt reá kellett mutatnunk, hogy a szabályozási tervre a hatóságnak multhatatlanul szüksége van abból a czélból, hogy a vidéken — ha csak szórványosan is — felmerülő építkezéseket és telekrendezéseket irányítsa és helyesen intézze,

mert tekintettel arra, hogy az építésügyi szabályzat 3. §-a értelmében a hatóság az építési engedélyt szabályozás miatt legfeljebb csak egy évig tarthatja függőben, előreláthatólag bekövetkeznék olyan építkezés is, melyet aztán éppen a szabályozás céljából ki kellene sajátítani.

Budafok községnek a szabályozásba bevont területén, az Andor-utcza és a déli vasut találkozásának közelében, amióta a szabályozási terv tárgyalás alatt áll, máris olyan helyen történt építkezés, ahol út van tervezve.

Egy másik érdek, mely éppen ezen szabályozási terv megállapítását felette szükségessé teszi, a vízlevezetés idejében való helyes megoldása, aminek a szóban levő hegyes-völgyes vidéken különös jelentősége van.

Ezek alapján, valamint figyelemmel arra, hogy a szabályozás függőben hagyásával a külterjes fejlődés egyébként sem akadályozható meg és e tekintetben a hatóságnak más utat kell találni, újból is kértük a székesfővárost, hogy a tervet érdemleges tárgyalás alá venni és megállapodásait mielőbb közölni sziveskedjék, annyival inkább, mert azt még az érdekelt Budafok községgel, illetőleg a megyei hatósággal, valamint a vasuti érdekeket érintő rendelkezései folytán a m. kir. államvasutakkal is le kell tárgyalni, ami szintén hosszabb időt fog igényelni.

Az Etele-tér
kisebbitése.

A székesfőváros az I. ker. Etele teret, — melynek szabályozási vonala a kelenföldi vasuti állomás felől összeesik az idevezető és a m. kir. államvasutak magán tulajdonában levő uttal, — kisebbiteni kívánta oly mérvben, hogy a tér ne terjedjen a mondott államvasuti magánutig, hanem már a 12996. kat. hr. sz. dülő útnál végződjék.

Abból a feltevésből indult ki ugyanis a székesfőváros, hogy a kelenföldi pályaudvar az Etele-tér, illetőleg a város felé fog kibővítést nyerni, azok az ingatlanok tehát, melyek a dülő út és a vasuti magán út közé esnek, a vasut által fognak igénybe vétetni, ilyen viszonyok mellett pedig helyén való, hogy a székesfőváros a tér kisebbitése mellett a kisajátítások tetemes költségeitől mentesítsék, annyival inkább, mert a szabályozás módosítása városrendezési és forgalmi szempontból akadályokba nem ütközik.

Ámbár a magunk részéről abban a felfogásban voltunk, hogy a kelenföldi pályaudvar nem a város felé, hanem az ellenkező irányban terjeszkedhetik csak észszerűen, mégis, hogy a felvetett kérdés felett teljes megnyugvással határozhassunk, illetékes tájékozás végett a kereskedelemügyi minister úrhoz fordultunk.

A minister úr meg is erősített bennünket abbeli nézetünkben, hogy a kelenföldi pályaudvarnak a jövőben esetleg szükségessé váló kibővítése nem a város felé, hanem a Budaeörsi-út felé eső területen fog történni.

Ezért az Etele-tér megcsonkításának eszméjét annál kevésbé tehetjük magunkévá, mert nem lehet azon általános kívánság jogosultsága elől elzárkózni, hogy a pályaudvarok közvetlen közelében megfelelő terekről gondoskodni kell, amint ennek szüksége egyebek között az angyalföldi vasuti állomás környékének szabályozása ügyében folytatott tárgyalások során különösen is kidomborodott, úgy városrendezési mint forgalmi szempontból.

A „Budapest-Zugligeti Egylet“ a székesfővárosnál azt a kérelmet terjesztette elő, hogy az I. ker. Remete-út és a Zugligeti út között kocsiközlekedésre alkalmas útvonal létesíttessék.

A Remete-útnak a Zugligeti úttal való összeköttetése.

Jelenleg ugyanis a két út közötti összeköttetést csupán az a gyalogút közvetíti, melyet az egyesület a Haggemacher-féle telkeken keresztül nyitott.

A mérnöki hivatal az egyesület kérelmének teljesítésére javaslatba hozta, hogy a kérdéses gyalog-út 3 öl széles kocsíúttá képeztessék ki, míg ezzel szemben a középítési bizottság csupán még egy másik gyalog-út kihasítását javasolta, amely gyalog-út a Remete-útból kiágazva, a vaskapu felé vezetne.

A zugligeti egyesület a Remete-út és Zugligeti útnak kocsíúttal való kapcsolatba hozatalát különösen azért kérte, hogy a Zugliget a szomszédos községek felől kocsival könnyebben legyen megközelíthető, s ezáltal a nyaraló vidéknek élmezősi viszonyai kedvezőbb alakulást nyerjenek.

Az egyesület kérelme, indokolt voltánál fogva már magában véve is méltányos megítélést igényel, de ettől eltekintve, általános forgalmi szempontból is felette szükségesnek találtuk, hogy a Remete-út és Zugligeti út között levő gyalog-út kiszélesítve kocsíúttá képeztessék ki, amint ennek szüksége kidomborodott azon tanulmányok eredményéből is, melyeket műszaki osztályunk a Kuruczles- és Virányos-dülő északi részének szabályozása érdekében már eddigé tett.

Mindezek alapján a mérnöki hivatal javaslatát elvben helyesléssel fogadtuk, s a többször említett útnak, mint kocsíútnak a szabályozási tervbe való felvételét elhatároztuk, de a tervezett 3 öl helyett 6 méter szélességben, különösen arra való tekintettel, hogy a közlekedő kocsik egymásnak kényelmesebben kitérhessenek.

E 6 méteres kocsíút emelkedése 4—10% között váltakozik.

Az új út felvételével kapcsolatosan a folytatólagos Remete-út szabályozása is czélszerűen megoldható lévén, egyidejűleg elhatároztuk, hogy a Remete-út a Fuchs-féle nyaralóig 8 méterre kiszélesíttessék és emelkedése az előbbi új úthoz hasonlóan 4—10% között váltakozó legyen. A Remete-út eme szabályozása következtében az Árnyas-út is kapcsolatba volt hozható a Zugligeti úttal.

Végül ami a középítési bizottság részéről a vaskapu felé javaslatba hozott gyalogutat illeti, ennek a sétáló közönség érdekében szintén jelentőséget tulajdonítottunk, s ehhez képest a kérdéses gyalogutnak 4 méter szélességgel a szabályozási tervbe felvételét ugyancsak kimondottuk, annyi-
val inkább, mert a szükséges terület máris rendelkezésre áll.

Műszaki osztályunk a szabályozás revíziója- és fejlesztésére irányuló tevékenységében ismét előrehaladva, kidolgozta és elénk terjesztette az I. ker., Kuruczles dülő egy részének és az Árnyas-útnak szabályozási tervét.

A Kuruczles dülő és az Árnyas-út szabályozása.

A Kuruczles-dülő vidéke, melyre a szabályozási terv vonatkozik, egyfelől a 10 öles Budakeszi-út, másfelől a szintén a 10 öl széles Hidegkuti-út által van határolva, és mivel ezek az utak úgy méretük, mint helyzetüknel fogva e vidéknek már is közlekedési főereit képezik, újabb főútvonalakról gondoskodni annál kevésbé szükséges, mert a Hidegkuti-út mentén már közúti vaspálya is van, a Budakeszi-út pedig alkalmas arra, hogy rajta közúti villamosvasut haladjon.

Az említett két főutat illetőleg tehát a szabályozási terv csak a szükséges correctiókat és kiegészítéseket öleli fel.

A mellék utak kiképzésénél a terv a meglevő dülő utak felhasználásával kimerítően gondoskodik arról, hogy minden telekhez, lehetőleg mérsékelt lejtésű közuton lehessen hozzáférni, továbbá gondoskodik a terv a vízlevezetés szabályozásáról is. A vízlevezetés külön árokban van ezéltá véve, az Árnyas-út egyedüli kivételével, mely a mély fekvésében rejltó kényszerszükségtől egyszersmind a víz levezetésére is fog szoltgálni.

A terv közelebbi ismertetéseül, a következőket kívánjuk megemliteni:

A Hidegkuti-úttal párhuzamosan, tehát a dülő hosszirányában négy út van tervezve, melyek azután helyenkint keresztutak beigtatásával jutnak egymással összeköttetésbe.

A Hidegkuti-úttal első párhuzamos út a Tárogató-út, melyet 10 mtr. szélességtben a terv meghagy, s csupán magassági adatainak a megállapítását vette számba.

A Tárogató-út esési viszonyai elégttő kedvezőnek mondhatók, amennyiben azok 0·7%—5·41% között váltakoznak, kivéve egy alig 220 mtr. hosszú szakaszt, hol is egy 9·36%-os emelkedés van beigtatva, melyet a kedvezőtlen terepviszonyok miatt nem lehetett elkerülni.

A Tárogató-úthoz legközelebb eső párhuzamos út egyes helyeken telekszabályozások alkalmával már is 10 mtr. szélességtnek lett felvéve, ezen út vonalozását, azokon a szakaszokon, hol telekszabályozás még nem történt a műszaki osztály ezuttal szintén 10 méter szélességtben vette fel, úgy, hogy az út a Hadapród-uteza folytatásától kezdve egyöntetűen 10 mtr. szélességtben es 5:2 — 10% között váltakozó emelkedéssel szerepel addig a pontig, ameddig kocsi közlekedésre alkalmas, mig a Kis-Hárshegy-felé haladó folytatása csak 6 mtr. széles, tekintve, hogy itt mintegy 13·5%-os, vagyis olyan nagy az emelkedés, miszerint a kérdésetes útszakasz már csak gyalogút jellegével bírhat.

A harmadik párhuzamos út, kiindulva a Hidegkuti útból, szemben a Riadó-utcával, a hárshegyi-utig terjed.

Az említett út szélességt a Fischer-féle nyaralóig 10 mtrben, innen pedig a hegyoldal nagyobb bemetszésének elkerülése végett 8 mtrben van a szabályozasi tervbe felvéve.

A 10 mtr. széles utszakasz emelkedése 1%—5·1% között váltakozik, kivéve mégis egy rövid szakaszt, hol a 7%-os emelkedés nem volt elkerülhető. Az út 8 mtr. széles vonalán az emelkedés 2% 9·1% között váltakozik.

A kérdésetes 3-ik párhuzamos útnak 10 mtr. szélességttel tervezett szakasza a dülő völgyében halad, miért is a vízlevezetéséről itt az út mentén kell gondoskodni. E célból az út déli oldala mellé a tervbe egy 4 mtr. széles árok van beleillesztve, mintegy 280 mtr. hosszban, illetőleg a már létező árokig, a mely régi árok jelenlegi állapotában továbbra meghagyatik.

A negyedik párhuzamos út az az útvonal, mely a Budakeszi-útból a szt. László kápolnánál ágazik ki, s a Hárshegy alján észak-nyugati irányban haladva, a Szép Juhásznénál a Budakeszi-útba torkol. A szóban levő út már „Hárshegyi-út“ elnevezéssel bír és vonalozása csak az Irén-útig terjed, emelkedési viszonyai pedig 2·38—10% között váltakoznak.

A Hárshegyi-útnak az Irén-úttól a Szép Juhásznéig kocsíútként való kiképzése a kedvezőtlen terepviszonyok miatt csak serpentinák segítségével volna lehetséges.

Miután azonban az út említett szakasza a székesfőváros magántulajdonát képező sűrű erdő területébe esik, a serpentin kocsíútnak kiképzése nem képez az időszerint közszükségletet, miért is csak a létező gyalog-út hagyatott meg.

Kiterjeszkedik továbbá a szabályozási terv a Labancz-út a Kuruczlesi- és Budakeszi-utak közti szakaszának 4 mtrre való kiszélesítésére is, tekintve, hogy a Labancz-útnak másik, már ki is épített szakasza szintén 4 mtr. széles.

Végül ami az Árnyas-utat illeti, mely miként azt már fentebb is említettük, vízlevezetés céljára is fog szolgálni, ennek az útnak a Zugligeti- és Remete-utak közti szakaszát a műszaki osztály 10 mtr. azontul pedig egészen a Budakeszi-útig 8 mtr. szélességgel tervezte.

Az Árnyas-út eleje már burkolva van, egyes részein pedig az utat támfalak szegélyezik. Erre való figyelemmel és tekintettel a fennálló épületekre, lett az út vonalozása tervezve, megjegyezvén, hogy a 10 mtr. szélességben az út oldallejtői és illetőleg a támfalak be vannak tudva.

Az emelkedés a 10 mtr. széles útvonalon 7·25—11·5%, a 8 mtr. széles szakaszban pedig 0·7—4% között váltakozik.

A környék jellegére való tekintettel itt nagyobb parkokra szükség nem lévén, a terv csak nyughelyekről gondoskodik, melyek parkszerűen lesznek kiképzendők.

Mielőtt a terv felett érdemileg határozotunk volna, azt tárgyalás és netáni észrevételeinek közlése végett áttettük a székesfőváros közönségéhez.

A földmivelésügyi minister úr a következő leiratot intézte hozzánk: **Téli kikötő.**

A lágymányosi téli kikötő kiépítésének ügyével kapcsolatos függő kérdések rendezése céljából 1904. február 15-én tartott értekezleten az összes érdekeltek a lágymányosi téli kikötő kiképzésének szükségességét elismerték, megosztottak azonban a vélemények abban a tekintetben, hogy a téli kikötő céljaira, az összekötő vasuti hid felett levő medencz is kiképzessék-e.

Az értekezleten felhozott adatok és érvek alapján a tényleg felforgó szükséglet kielégítésére a lágymányosi 'alsó (az összekötő vasuti-hid alatt fekvő) medencze kiképzését ez idő szerint elégségesnek találtam, gondoskodni kívánok azonban már most arról, hogy ezen kikötő kibővítésének jövőben beállható szüksége esetére az összekötő vasuti hid feletti medencze területe e célra igénybe vehető legyen.

Ehhez képest igénybe venni kívánom az alsó medencze területét, mely a megejtett parcellázás után részben a székesfőváros, részben a fővárosi pénzalap telekkönyvezett tulajdonát képezi.

A közmunkák tanácsának az értekezleten megjelent kiküldöttei az alsó medenczének téli kikötő céljaira leendő felhasználása ellen kifogást nem emeltek, de a fővárosi pénzalap nevére telekkönyvezett terület leltári értékének (□ ölenkénti kettő (2) korona) megtérítésére igényt tartottak.

Ezt az álláspontot azonban a magam részéről indokoltnak nem tekinthetem, mert az 1870 X. t. cz. alapján létesített szabályozási munkákkal nyert területek ezen törvényzikk értelmében a székesfővárost

érdeklő közczélokak vannak hivatva szolgálni; a jelen esetben pedig ily közhasznú és első sorban a székesfőváros felvirágoztatásának érdekeiben levő létesítmény megvalósításáról van szó. Merően ellenkezik tehát ezen területek rendeltetésével az a felfogás, hogy azoknak az állam által a jelzett közhasznú intézmény céljára való tényleges igénybevétele alkalmával azok leltári pénzértéke a fővárosi pénzalapnak megtéríttessék.

Felkérem ezek alapján a közmunkák tanácsát, hogy a lágymányosi alsó medenczéből a fővárosi pénzalap tulajdonába tartozó terület a kikötő céljaira való használatának díjtalan átengedése iránt megfelelően határozni és erről hozzám jelentést tenni sziveskedjék.

Minthogy továbbá idővel beállhat annak szüksége, hogy a lágymányosi téli kikötő esetleg a felső (az összekötő vasuti-hid felett levő medenczével kibővítették, és az értekezleten a közmunkák tanácsa képviselői kijelentették, hogy ezen medenceze területe közczélokra fog fenntartatni, felkérem a közmunkák tanácsát, hogy e tekintetben is határozott kijelentést tenni, azon esetben pedig, ha a felső medenceze területének valamely más közczélra való felhasználása jönne szóba erről engem ideje korán értesíteni sziveskedjék.

Budapesten, 1904. évi május hó 11-én.

TALLIÁN s. k.

A fenti leiratból örömmel vettünk tudomást arról, hogy a tervezett lágymányosi téli kikötőnek ez idő szerint csak az összekötő hid alatti medenczéje fog kiképeztetni. Ezzel kapcsolatosan készségesen tettük meg a kívánt kijelentést arra, hogy a tervezve volt felső medenczébe eső mintegy 66026 □ ölnyi területünket közczélra tartjuk fenn. S ha majd valamely közczél merülne fel, melyre ez a terület felhasználandó volna, nem fogjuk elmulasztani e körülményről a földmivelésügyi minister urat idejében értesíteni,

A fentiek szerint az összekötő vasuti hid alatt létesítendő téli kikötőhöz tényleg elfoglalandó mintegy 34.312.90 □ ölnyi területünk □ ölenként két koronában felvett leltári becsértékének megtérítéséről azonban nem mondhattunk le, már elvi szempontból sem, mely az idézett leiratban foglalt érveléssel szemben különös fontossággal látszik birni.

A kérdéses terület kétségtelenül a fővárosi pénzalap alkotó elemét képezi. Az 1870 évi X. t. cz. szerint ezen alapnak sajátlagos céljai vannak s hogy a téli kikötő létesítése nem tartozik ezen czélok közé, ez eléggé kifejezésre jut már abban a külső körülményben, hogy a kikötő létesítését kezdettől fogva s következetesen a földmivelésügyi tárcza a saját feladatának minősítette. Ebből önként következik, hogy a megvalósításához szükséges eszközöket csak a saját tárczájából veheti s a fővárosi pénzalapot oda be nem vonhatja, mert a hivatkozott törvény szerint ezt az alapot autonom jogkörrel a fővárosi közmunkák tanácsa kezeli és fordítja kifizetés céljára.

Mindamellett készségesen elismerjük, hogy a téli kikötő az ország egyetemes érdeke mellett javára lesz a székesfőváros speciális érdekének is. Éppen ez a körülmény indított bennünket arra, hogy a fővárosi pénz-

alap tulajdonát képező területet leltári becsértéken engedjük át, noha a környéken az árak tetemesen magasabban állanak.

Ebben az alakban a méltányosság minden mértéket megütő áldozatot hozunk a téli kikötőért, de a leltári becsérték megtérítéséről annál kevésbé mondhatunk le, mert ez az érték le van kötve a városszabályozási czélokra a kapott kincstári előlegeink fedezetéül.

Hogy pedig ez a megtérítés az adott esetben minél könnyebb szerrel történhessék, ennek érdekében készpénz-fizetéshez nem kötjük magunkat, hanem készek vagyunk beérni azzal, hogy a részünkre adott kincstári előlegekből a téli kikötőhöz igénybe veendő terület becsértéke javunkra leirassék és ilyképen a kiegyenlítés számviteli uton történjék.

A székesfővárossal folyt tárgyalások eredményéhez képest megengedtük, hogy Sonnenberg Imre az I. ker. Alkotás-utca és Kékgolyó-utca között fekvő (1462—1475.) hrzi sz. telkén keresztül 6 öles utcát nyisson. Ehhez a tulajdonos nemcsak a területet adta ingyen, de kötelezte magát arra is, hogy az utcát a hatóság által jóváhagyott terv szerint makadamszerűen a saját költségén egy évi jótállással kiépíti. Elfogadta egyszersmind tulajdonjogának azt a korlátozását, hogy az új utcára szolgáló telkein csak legfeljebb háromemeletes házakat szabad építeni.

Uj utca az Alkotás- és Kékgolyó-utca közl

Az a közuti vaspályai vonal, mely a jobbparti lánczvidfőnél ma csonkán végződik, dél felé a budai belső köruti vonalig meghosszabbítandó lévén, a vonalvezetést a kereskedelemügyi minister úr úgy állapította meg, hogy a vasut a Várkert-rakpart igénybe vételével az Apród-utcán haladva torkoljon a szarvastéri vágányokba.

Az Apród-utca kiszélesítése

Miután azonban az Apród-utca csak 8 öl szélességgel volt a szabályozási tervbe beillesztve, a vasut miatt gondoskodni kellett arról, hogy az utca majdan 10 öltre szélesíttessék ki.

Ezzel kapcsolatosan felmerült az az eszme is, hogy az Apród-utca és a Döbrentei-tér sarkán fekvő 936. hr. számú telek, melyet az utca kiszélesítése némileg kedvezőtlenül érint, legnagyobb részében square gyanánt képeztessek ki, e parkocská mellé az Apród- és Döbrentei-utcák között a Szarvas-tér felé egy 3 méteres járda igtattassék be, míg a teleknek még megmaradó területe a szomszédos telekhez csatoltassék.

Habár így a helyzet város rendezési és különösen szépiészeti szempontból kedvezőbbben alakulna, mégis minthogy tetemes költséggel járó ki-sajátítást kellene végrehajtani, ami az elérni óhajtott czéllal nem állana arányban, minthogy másrészt a kérdéses sarok telek a szabályozás czéljára eleső terület elvonása után is még mindig eléggé czélszerűen lesz beépíthető, amint ezt számos, hasonló alakulású telek beépítése gyakorlatilag igazolja, mindezeknél fogva kénytelenek voltunk az eszme megvalósításáról lemondani és csupán az Apród-utca kiszélesítésére szoritkozni.

A mult évi működésünkről szóló jelentésünkben ismertettük azokat a tárgyalásokat, melyek köztünk és a székesfőváros között az V. ker. Pozsonyi út és a Személynök-utca kiszélesítése érdekében lefolytak.

A Pozsonyi út és a Személynök-utca kiszélesítése.

Reámutattunk ugyanis arra a két különböző álláspontra, hogy míg a magunk részéről minden számbajöhető érdek mérlegelése után elégségesnek találtuk, hogy a két út 20 méter széles legyen s az a terület, mely a kiszélesítésre a fővárosi pénzalap tulajdonát képező telkekből elvonatik, a tulsó oldalon az újpesti és Rudolf-rakpartból pótolassék, addig a székes-

főváros azt az álláspontot foglalta el, hogy az utak szélessége 23 méterben állapíttassék meg, a rakpart pedig érintetlenül maradjon, vagyis, hogy a kiszélesítés a dunaszabályozási telkek megcsonkításával történjék.

A folyó évben azonban a székesfőváros oda módosította kívánságát, hogy a nevezett útvonalak 23 méter szélesek legyenek ugyan, de a dunaszabályozási telkekből e célra elvonandó terület a rakpartokból pótoltsák, melyek így is még mindig 33 méter szélesek lesznek.

A székesfőváros eme kívánságát a régebben húzódó kérdés mielőbbi egyetértő megoldása érdekében elfogadtuk, s a Pozsonyi út és a Személynök-utcza szélességét véglegesen 23 méterben állapítottuk meg.

Ezzel kapcsolatosan megemlítjük, hogy a Pozsonyi útnak a rakpartra való czélszerűbb kitorzolása érdekében egyik dunaszabályozási telkünket 685 □-öl területtel tér czéljára fordítottuk és ennek megfelelően a telekkönyvből közterület czéljára lejegyeztettük.

A Hungária-körút és a Lehel-utcza találkozásánál tervezett tér.

E tervezett tér 1585 □-ölnyi egyik részét a székesfőváros a kisajátítási költség miatt felhagyni kívánta. Nem első eset, hogy a székesfőváros ilyen megoldáshoz folyamodott, különösen a tervezett tereknél, melyeknek hiánya miatt másrészt annyi kifogással és panasszal találkozunk. Távol áll tőlünk kicsinyelni a pénzügyi szempontból felmerülő nehézségeket; viszont ha a jelen és a jövő szükségleteinek figyelembe vételével, kellő megfontolással elhatározott szabályozások a végrehajtás stádiumában a kisajátítási költségek pillanatnyi hatása alatt egyre-másra elejtetnek, úgy természetesen meddő marad minden törekvés, mely az általános szabályozási tervbe van lefektetve. Ezt az irányzatot hivatásunkkal nem találván összeegyeztethetőnek, ragaszkodnunk kellett a szóbanforgó tér fenntartásához. Az eltérő álláspontok felett azonban a belügyminister úr a tér elejtésével döntött, természetesen a pénzügyi szempont hatása alatt.

A Lehel-utcza környékének szabályozása.

A katonai laktanyák beváltása következtében egyebek közt a VI. ker. Lőportál-dűlőben, a Lehel-utcza környékén katonai czélokra a modern igényeknek megfelelő épületek, telepek létesültek, összhangban a városrendezés érdekeivel.

Itt vannak elhelyezve a tüzér laktanya, az Albrecht fhg. laktanya, a szekeresz-laktanya, az élelmezési raktár, továbbá itt lett kihatolva a katonai lovagló- és kocsikázó tér is.

Magától értetődik, hogy azon a telektömbökön, melyeken az említett katonai objectumok létesültek, a tervben volt szabályozást fel kellett hagyni.

A székesfőváros közönsége a mérnöki hivatal előterjesztésére utóbb mégis azt a kívánságát fejezte ki, hogy az említett okból felhagyott utcák és egy tér a szabályozási tervbe feltételesen ismét visszaállíttassanak, megnyitásuk pedig arra az időre maradjon, amikor a katonai telepek ismét más helyre kerülnek.

Ehhez a feltételes szabályozáshoz azonban hozzájárulásunkat nem adhattuk.

A kérdéses szabályozás ugyanis annak idején közös elhatározással éppen az új katonai telepek érdekében lett törölve és a közös hadügyi kormányzatnak egyezményileg az a biztosítás adatott, hogy az új katonai laktanya-telepek, mint végleges jellegűek újabb szabályozás által nem lesznek bolygatva.

Ettől eltekintve, bizonyosra vehető, hogy a katonai telepek jelenlegi helyükről belátható időben nem fognak eltávolíttatni, de ha valamikor, egy-két évszázad múlva ez mégis bekövetkeznék, erre az időre a szabályozást most megállapítani egészen céltévesztett eljárás volna, mert majdnem lehetetlen a távol jövőben kialakulandó városrendezési igényekkel már most számot vetni.

Nem tehetünk eleget a székesfőváros kivánságának már azon zavarok miatt sem, melyek a szabályozás felvétele esetén az újabb építkezések engedélyezése körül előreláthatólag felmerülnének.

Ellenben készséggel fogadtuk el a székesfővárosnak egyidejűleg előterjesztett abbeli javaslatát, mely a katonai telepek körén kívül eső szomszédos terület szabályozásának célszerű módosítására vonatkozott.

Nevezetesen elfogadtuk, hogy 1. a Tassi-utczának a Hungária-körút és a Mohács-utca közötti szakasza elejtessék és helyette a Hún-utczáig meghosszabbított útvonal lépjen érvénybe; 2. hogy az izraelita kórház megett fekvő, a Szabolcs-, Aba-, Vágány- és Gyárfás-utczák által határolt terület, mely a székesfőváros tulajdona, tér céljára jelöltessék ki.

A X. ker. Simor-utca a szabályozási tervbe 12 öl szélességgel az Orczy-úttól az összekötő vasutig terjedőleg van felvéve, s eszerint áthalad a Népligeten.

A Simor-
utczának a
Népligeten
átvonuló sza-
kasza

A székesfőváros annak érdekében, hogy a népliget területe egy telekkönyvi testet képezhessen, oly értelemű előterjesztéssel fordult hozzánk, hogy a Simor-utczának a népligeten átvonuló szakasza a szabályozási tervből kihagyassék, s eredeti szélességében csak a park útját képezze, minek következtében az említett útszakasz területének közterületül való tkvi lejegyzése mellőzhető lesz.

Ezt el is határoztuk, annak kimondásával, azonban, hogy a Simor-utczának említett szakasza is az általános közlékérés igényeit lesz hivatva szolgálni, épp úgy, mintha a szabályozási tervben szerepelne.

II.

AZ ÚJ HIDAKKAL KAPCSOLATOS RENDEZÉS.

Miután a dunai új hidakkal kapcsolatos rendezésnek reánk bízott munkáját az 1903-dik évben teljesen befejeztük, az 1904. évre már csak a vállalati költségek leszámolása maradt hátra.

A vállalkozó cégnek az „Erzsébethid“-dal kapcsolatos rendezési munkálatok utolsó csoportjára vonatkozó végszámláját az 1904-dik évben átvizsgálván és azzal az elszámolást megejtve, 1904. évi június hó 30-án a kérdéses munkálatokat a vállalkozó cégtől ideiglenesen átvettük és a székesfővárosnak további gondozásába az összes munkálatokat egyidejűleg átadtuk.

Ami a dunahidakkal kapcsolatos szabályozási- és rendezési munkák költségeit illeti, ezekről a következőkben adhatunk képet.

A Dunahidakkal kapcsolatosan végrehajtandó szabályozások, rendezések és feljáró építésekre vonatkozólag a költségelőirányzat így volt a Ministerelnök Úr részéről jóváhagyva:

I. A szabályozás céljára szükséges kisajátításokra.

A) A Ferencz-József hidnál — —	679 838 frt.	
A fennmaradó telkek értékesítéséből és egyéb jövedelmekből kilátásba vett bevételek —	193 820 frt.	
marad fedezetlen összegként	<u>486 018 frt.</u>	= 972 036 K.
B) Az Erzsébet hidnál — —	6 737 330 frt.	
A fennmaradó telkek értékesítéséből és egyéb jövedelmekből kilátásba vett bevételek —	3 396 650 frt.	
marad fedezetlen összegként	<u>3 340 680 frt.</u>	= 6 681 360 K.
	Átvitel	7 653 396 K.

Áthozat 7,6533.396 K.

II. A feljárókkal kapcsolatos rendezési költségekre előirányoztatott.

A) A Ferencz-József hidnál — —	656.372 frt. =	1,312.744 K.
B) Az Erzsébet hidnál — —	795.080 frt. =	1,590.160 K.

III. Külön engedélyezettett.

A IV. ker. Ferencz-József rakparton 23 hr. sz. a. fekvő ingatlan kisajátítása. Ennek megszerzésére előirányoztatott:	225.000 frt.	
A telek megmaradó részének értékesítéséből előirányzott jövedelem — — —	135.337 frt.	
marad fedezetlen összegként	<u>89.663 frt. =</u>	179 326 K

A Duna hidakkal kapcsolatosan végrehajtandó szabályozások, rendezésekre, továbbá a feljáró építésekre előirányzott és engedélyezett kiadások végösszege tehát — — — — —	10,735.626 K
vagyis kereken — — — — —	<u>10,800.000 K</u>

Kiadások.

1. A kisajátított ingatlanok és terjedékek kártalanítási ára	13,829.261·76 K.
2. Kisajátítási költségek — — — — —	101.010·02 „
3. Fizetett kamatok — — — — —	181.275·97 „
4. Ház- és tőke kamat adó — — — — —	425.540·94 „
5. Vízdíjak — — — — —	23.972·12 „
6. Házkezelési és épület fenntartási költségek — — — — —	82.062·52 „
7. Különféle kiadások — — — — —	115.520·41 „
8. A Sárospárdó védterületének megállapítása alkalmával fölmerült költségek — — — — —	1.648·38 „
9. A Zsigmond-utcában épült új katonai gyógyfürdő építési költsége — — — — —	185.251·91 „
10. A Ferencz József-hid lejárai és azokkal kapcsolatosan a fővárosi közmunkák tanácsa által végrehajtott munkák költségei — — — — —	641.494·04 „
11. A Ferencz József-hid környékén a kereskedelemügyi ministerium által végrehajtott munkák költségei (a kereskedelemügyi minister úr által fizetve)	485.769·14 „
Átvitel	<u>16,072.807 21 „</u>

	Athozat	16,072.807·21 K.
12. Az Erzsébet-hid lejárói és azokkal kapcsolatban végrehajtott munkák költségei	— — —	1,488.206·48 „
13. A Szent Gellért szobor könyvékének rendezésével és a kapcsolatos kisajátítások alkalmával felmerült költségek	— — — — —	478.554·79 „
Kiadások összege	— — — — —	<u>18.039.568·48 K.</u>

Bevételek.

1. A kisajátított ingatlanok bérjövödelme	— —	1 344.751·50 K.
2. A lebontott házak anyagáért befolyt	— —	331.705·— „
3. Kamatjövödelem	— — — — —	330.603·24 „
4. Különböféle bevétel (térítmény)	— — — — —	3 331·40 „
5. A keletkezett telkek és terjedékek eladásából befolyt	— — — — —	4,611.655·32 „
6. Különböző visszatérítésekből	— — — — —	16.034·58 „
7. A Sárosfürdő eladásából	— — — — —	1,050 795·23 „
8. A „vagyonatlan állami tisztviselők özvegyei és árvái segélyezésére szánt alap“ részére a pénzügyministerium által átvett (116—118/b hr. számú „Haltéri“ tőmb értéke: 491·90 □-ól á 1200 K.	— — — — —	590.280·— „
9. A „Jövedéki bírság alap“ részére a pénzügyministerium által átvett (116—118/a) hr. sz. a fekvő telek értéke 237·80 □-ól á: 1000 K.	— — — — —	237.800·— „
10. A még értékesítendő telkek illetőleg terjedékek a következők:		
a) a harmadik kerületben a meghosszabbított, de még meg nem nyitott Mecset-utcában 4081. hr. sz. a fekvő a katonai gyógyfürdői telkéből maradt mintegy 1090 □-ölnyi telek,		
b) a IV ker. Ferencz József-rakparton 19 hr. sz. a fekvő telekből megmaradt 47·10 □-ölnyi terjedék,		
c) a IV. ker. Duna-utca most Eskütéren 119. hr. sz. telekhez csatolandó 24·00 □-ölnyi terjedék,		
Az a) b) és c) alattiak értéke mintegy	— — — — —	110.000·— K.
Bevételek összege	— — — — —	<u>8,626.956 27 „</u>
Ezen összeget levonva a kiadásoknak	— — — — —	18,039.568·48 ko-
ronával kimutatott összegéből, marad a Dunahidakkal kapcsolatos kisajátítások, továbbá tér- és útrendezések tényleges költségeként	— — — — —	9,412.612·21 K
mely összeg az ezen művelet végrehajtására engedélyezett	— — — — —	10,800.000 00 „
koronával szemben	— — — — —	1,387.387 79 ko-
rona megtakarítást eredményez, annak daczára, hogy igen sok oly munka is került végrehajtás alá, melyek előrelátva nem voltak s mintegy 315.000 korona költséget okoztak.		

Végül kimutatni kívánjuk, hogy ezen nagyszabásu rendezési munkálatokra mily összegű forgó tőke volt előirányozva és azzal szemben 1894-től 1902-ig vagyis 8 év leforgása alatt mily összegek lettek rendelkezésünkre bocsátva.

Forgó tőke céljára számítva volt:

1. Kisajátításokra a Ferencz József-hidnál	679.838	frt.
2. Kisajátításokra az Erzsébet-hidnál —	6,737.330	„
3. Rendezési munkákra a Ferencz József-hidnál — — — —	656.372	„
4. Rendezési munkákra az Erzsébet-hidnál — — — —	795.080	„
5. A IV. ker. Ferencz József-rakpart 23. hrsz. ingatlan megszerzésére —	225.000	„
Forgó tőke összege — —	9,093.620	frt. = 18,187 240 K -- f

Igénybe vett forgó tőke:

1. Kisajátításokra — — —	13,298.868	K — f.
2. Rendezési munkákra — — —	1,985.769	K 14 f.
Igénybe vett forgó tőke —	15,284.637	K 14 f.
Tehát az előirányzattal szemben — — —	2,902.602	K 86

fillérrel kisebb összegű forgó tőke vétetett a munka végrehajtására igénybe.

Az új hidakkal kapcsolatos költségek tárgyalását nem rekeszthetjük be a nélkül, hogy megemlékeznék a belváros szabályozását illetőleg a mult évben felmerült egy mozzanatról. A magánérdekeltség köréből ugyanis petitió intéztetett a belügyminister úrhoz, az Erzsébet-hídfő környékére megállapított szabályozás teljes kifejlesztése és befejezése végett. Felhívott véleményünkben a belügyminister úr előtt reá mutattunk arra, hogy az Erzsébet-hidnál mindaz, ami részint a kormány, részint a tanács feladatát képezte, már teljesen el is készült és rendeltetésének átadatott. Ami az annak idején elfogadott rendezési területből még hátra van, az már a székesfőváros feladatát képezi.

E feladat sulypontja a belvárosi templom és a kegyesrendiek új elhelyezésében rejlik és a két kérdés közül természetesen első sorban a kegyesrendiek ügye vár megoldásra. Ezzel áll kapcsolatban azon két új építési tömb sorsa is, mely a Kötő-utcza, Váczi-utcza és Eskü-út között a szabályozási tervnek megfelelően alakulni fog. A kegyesrendiek ugyanis ragaszkodnak ahhoz, hogy jövőre is körül-belül a mostani helyükön maradjanak és a székesfőváros ebben az irányban folytat tárgyalásokat.

Habár tehát főleg a Váczi-utcza és Eskü-út sarkán keletkező kisebbik tömb a Váczi-utczára szolgáló mintegy felerészben már most is beépíthető volna, sőt e körülményre már 1899-ben mi magunk hívtuk fel a székesfő-

város közönségének figyelmét — jelenleg az elidegenítést helyesnek nem tartanók. Eltekintve ugyanis attól, hogy az 1893. évi XIV. t. cikkben nyújtott rendkívüli adómentesség elnyerhetésének határidején már túl vagyunk, nem lehet elzárkózni azon körülmény megfontolása elől, hogy a kegyesrendiek új elhelyezésének kérdése úgy önmagában, mint az új belvárosi templom elhelyezése szempontjából, rendkívüli nagy horderővel bír, s abban a törekvésben, mely a balparti hidfő környékének teljes és végleges rendelkezésére irányul, a többi viszonylag alárendelt kérdéseknek a nyitját is annyira magában rejtí, hogy megoldásról ez utóbbiakhoz gondoskodni szinte felesleges, különösen akkor, ha az új építési tömbök egészben, vagy részben a kegyesrendiek új rendházának felépítésére fognak igénybe vétetni.

A kegyesrendiek birtokában levő jelenlegi telektömb területe mintegy 1775 □-öl, ebből mintegy 1249 □-öl van beépítve részint földszintes, részint I., II és III emeletes házzal. Ezen épületek férhelyiségeinek térfogata összesen 3263 □-öl s minthogy a földszinti helyiségek 1249 □-öllel számítva túlnyomó nagy részükben bérbbe vannak adva, a kegyesrendieknek saját céljaikra szolgáló férhelyiségek 2014 □-ölet tesznek ki.

A kötő-utcza és Kigyó-uteta közötti új építési tömb területe 937 □ öl; ha udvarokba leszámítunk 20%-ot, vagyis 187·40 □-ölet, a beépíthető terület még mindig 749·60 □-öl. Ezen adatokból megállapítható, hogy háromemeletes épületet feltételezve és a földszintet, mely kétségtelenül üzleti célokra fordíthatnák, leszámítva a kegyesrendiek már ezen egy építési tömb igénybevételével is $(749\ 60 \times 3 =)$ 2248·80 □ ölnyi férhelyiségekhez juthatnak, vagyis a jelzett módon létesítendő férhelyiségek a kegyesrendiek jelenlegi férhelyiségeit mintegy 11%-kal haladják meg.

Mindamellet nem tekinthető kizártnak, hogy a kegyesrendiek új elhelyezésének céljára a másik tömb is igénybeveendő lesz, mi ellen elvileg annál kevésbbé lehet észrevétel, mert a két tömb egységes beépítése esetén is bizonyára gondoskodva lesz arról, hogy a Kigyó-utcza meghosszabbított vonala a földszinten az általános közlekedés számára teljes szélességében nyitva maradjon.

Hogy az építkezés a kegyesrendiek mostani épületének legalább részben már előzetesen az eltávolítását vonja maga után s hogy mindkét új építési tömb e célra való felhasználásánál az eltávolítás szüksége a templomra vonatkozólag is bekövetkezik, ezek oly kérdések, melyek a kegyesrendiekkel való megegyezés során lesznek a székesfőváros által közelebbről tisztába hozandók.

Nem lehet tagadni, hogy a kegyesrendiek kitelepítése és a belvárosi templom kérdésének a szabályozási tervhez alkalmazkodó megoldása mindenképen nehéz feladatát képezi a székesfőváros közönségének; minthogy azonban tény az is, hogy e nehéz kérdésekhez éppen azon új építési tömbökben kínálkozik a legtermészetesebb és legkönnyebb megoldás, melyeknek beépítésére látszanak a folyamodók célolni, — minthogy továbbá a székesfőváros tudomásunk szerint éppen ezen irányban vette fél a tárgyalásokat és a célnak ilyen módon való elérésével az üzleti világ kívánalmait is teljesebbé mennének, mert amint már említettük, a kegyesrendiek új épületének földszintje is bizonyára üzleti célokra lenne fenntartva — mindezeknél fogva véleményünket abban foglaltuk össze, hogy a folyamodók

által szorgalmazott rendezés ügyét a jelen körülmények között oly intézkedés volna leginkább alkalmas előbbre vinni, ha a magas kormány a petitio alkalmából, utalva az Erzsébet-hiddal a balparton kapcsolatos rendezésbe az állam részéről már is befektetett nagy áldozatokra s a mű befejezésének úgy ezen szempont, mint általában városrendezési érdekek s a jelen átmeneti állapot hátrányai által indokolt sürgösségére, kegyes volna a székesfőváros közönségét az ott folyó tárgyalások lehető siettetésére és mielőbbi befejezésére hathatósan buzdítani.

III

ÉPÍTÉSÜGYI SZABÁLYZAT

1. A Nyul-utca és környékén a IV. övezet kikészítéséről a ter-
velésben a II. részben pedig a III. övezetbe osztván be a II. és III.
övezet közt határt ezenül az Úszlop-utca, a Marosbányai tér déli oldala,
az Erzsébet-utca, Fülöp-utca, Nyul-utca, Hótsk-utca és a Trombitás-
kégy.

2. A Nyul-utca keleti oldalán lévő telkek vagy nyaralószertan-
tálat teljesen szabadon álló épületekkel építenők be, vagy pedig a hátsó
tárgyalások megindítását.

A javaslatok tájékoztatás végett összehívandó egyes bizottságban
leendő közgyűléseire egyenként annak idején Önkormányzatunk a tel fogom hívni.

A II. kör. Nyul-utca és környékének beépítés módját következőké-
pénz:

A II. kör. Nyul-utca és környékén a IV. övezet kikészítéséről a ter-
velésben a II. részben pedig a III. övezetbe osztván be a II. és III.
övezet közt határt ezenül az Úszlop-utca, a Marosbányai tér déli oldala,
az Erzsébet-utca, Fülöp-utca, Nyul-utca, Hótsk-utca és a Trombitás-
kégy.

Közzétett
1912. évi
A II. kör.
Nyul-utca
építési módj
A II. kör.
Nyul-utca
építési módj

III.

ÉPÍTÉSÜGYI SZABÁLYZAT.

Anyagvizsgáló intézet.

Már az előző alkalommal ismertettük azon okokat, melyek arra indítottak bennünket, hogy a kereskedelemügyi minister urnál anyagvizsgáló intézet felállítását szorgalmazzuk. Erre a következő választ kaptuk:

„Folyó évi márczius hó 15-én 914. sz. alatt kelt felterjesztésére értesitem Czimet, hogy az építkezéseknél felhasznált anyagok tulajdonságainak beható tanulmányozása általában, valamint különösen a mult évi február hó 24-én 512. sz. alatt kelt felterjesztésében érintett, vagy egyéb hasonló különleges kérdéseknek tudományos alapon, kísérletezés útján való vizsgálata csakis olyan kísérleti állomáson volna eszközölhető, melynek felszerelése és szervezete ilyen nagyszabású tudományos kutatásokra alkalmas.

A Czim által felvetett és az építőanyagok tanulmányozásával összefüggő egyéb kérdéseknek kiváló fontosságára való tekintettel, gondoskodásom tárgyát képezi egy olyan állami kísérleti állomás felállítása, illetőleg a kir. József-műegyetem mechanikai laboratoriumával kapcsolatban 1894. évben szervezett kísérleti állomásnak oly módon való újjászervezése, hogy az hasonló kérdések tanulmányozására minden tekintetben alkalmas legyen.

Mint hogy pedig a szóban levő állami kísérleti állomás legezészerűben az épülő új műegyetemmel kapcsolatosan volna felállítható, első sorban a kir. József-műegyetem tanácsának véleményét kértem ki, a létesítendő állomásnak legmegfelelőbb szervezetére, felszerelési módjára, továbbá a létesítés és kezelés költségeire nézve.

Csak ezen vélemény beérkezte után fogom ezen ügyben a további tárgyalásokat megindíthatni.

A javaslatok tárgyalása végett összehívandó vegyes bizottságban leendő képviseltetésre egyébként annak idején Czimet is fel fogom hívni.“

A II. ker.
Nyul-utcza
építési módja.

A II. ker. Nyul-utcza és környékének beépítési módját következőkép állapítottuk meg:

1. A Nyul-utcza és környékén a IV. övezet kiküszöböltetik s a terület részben a II., részben pedig a III. övezetbe osztatván be, a II. és III. övezet közti határt ezentúl az Oszlop-utcza, a Marczibányi tér déli oldala, az Ezredes-utcza, Fillér-utcza, Nyul-utcza, Retek-utcza és a Trombitás-út képezi.

2. A Nyul-utcza keleti oldalán fekvő telkek vagy nyaralószerűen, tehát teljesen szabadon álló épületekkel építendők be, vagy pedig a hátsó

szomszéd felé a határon, úgy azonban, hogy a többi szomszédok felé legalább 3 m., a Nyul-utcza felé pedig legalább 5 méter terület szabadon maradjon.

3. A 2. pontban előirt építési mód alól kivételt képez a Nyul-utczának Fillér-utczai keleti sarkán fekvő 3994/1. új hrsz. telek, valamint a Retek-utczai telkekkel határos 3994 7. és 3996/12. új hrsz. két telek, melyekre a nyaralószerű fenti építkezési mód azzal a módosítással nyer alkalmazást, hogy a Fillér- és Nyul-utcza sarkán fekvő 3994/1. hrsz. teleknél a Fillér-utcza felé a homlokzatvonalon, a Nyul-utcza felé a Fillér-utczától számítva 12 m. hosszban szintén a homlokzatvonalon, míg a 3994/7. és 3996/12. hrsz. telkeken a Retek-utczai szomszéd telkek felé a határvonalon, a Nyul-utczában a Retek-utczai telkek határától számítva 12 m. hosszban a homlokzatvonalon, innen azonban már szintén legalább 5 m.-es előkert hagyásával s a Nyul-utczai szomszédtól legalább 3 m. távol kell építkezni.

4. A Nyul-utcza keleti oldalán kétemeletnél magasabb házakat építeni nem szabad.

A székesfőváros területére az 1870. évi X. t.-cz. 22. §-a alapján alkotott és a belügyi kormány hozzájárulásával 1894. évi január 1-én életbe lépett építésügyi szabályzatot szükségesnek találtuk revízió alá venni, tekintettel az időközben szerzett tapasztalatokra és az építési technika haladására.

Az
építésügyi
szabályzat
revíziója.

A revízió előkészítésére bizottságot alakítottunk, melyben saját küldötteink mellett képviselve van a székesfőváros hatósága, a budapesti építőmesterek, kőmives-, kőfaragó- és ácsmesterek ipartestülete, a magyar mérnök- és építészegylet, a magyar építőmesterek egyesülete és a magyar építőművészek szövetsége.

Miután előrelátható, hogy az egész szabályzat revíziója az anyag nagy terjedelme miatt hosszabb időt fog igénybe venni, — miután másfelől vannak oly részletek, melyeknek újabb szabályozása általános meggyőződés szerint elodázhatatlanul sürgős, azon elhatározásra kellett jutnunk, hogy e sürgős kérdések az egészről kihatva novelláris úton külön, s minél előbb rendeztessenek.

Ide tartozik legelső sorban az épületek használatba vételének újabb szabályozása, amire nézve az előkészítő bizottság javaslata alapján a régi szabályzat ide vonatkozó rendelkezéseit a folyó évben már megfelelően módosítottuk.

IV.

ÚTÉPÍTÉS.

A dunajobbparti belső körút kezdeményezésünkre szakaszonként épült ki. A végrehajtást e tanács intézte, de a költség egyenlő arányban közösen terheli a székesfővárossal. Utóbbi a helyette előlegezett költséget évi 100.000 koronás részletekben volt hivatva törleszteni, a bank-kamat megtérítésével. A Krisztina-körút vonalához tartozó Mikó- és Maros-utcza közti szakasz rendezésénél, ami utoljára maradt, a főváros a felmerülő költség reá eső aránylagos részének törlesztésére nézve kedvezőbb módozatot óhajtván elérni, vegyes bizottság alakított, mely ezen feladatát a vele kapcsolatos kérdésekkel együtt beható eszmecsere tárgyává tette és még 1903-ban egyhangulag a következőkben állapodott meg:

1. Helyeslő tudomásul vette, hogy miután a Krisztina-körút nyugati oldalán a 113. sz. Bethlen-féle ház mentén a szabályozás végrehajtása e terjedelmes ingatlan kisajátítását tenné szükségessé, ennek elhárítása végett e ponton a rendezés ideiglenesen olyképen fog eszközöltetni, hogy a ház mentén 1.50 mtres járda lesz és ennek szegélyétől 2 méterre jön a közuti vaspályai vágány tengelye. A két vágány tengelye között így még 11 méter marad, ami a kocsiforgalom kényelmes lebonyolítására teljesen elegendő és a közérdek szempontjából számbavehető hátrány nélkül lehet bevárni, míg a kérdéses ingatlan a megállapított szabályozási vonal szerint rendeztetni fog.

2. A budai belső körút rendezését a Mikó- és Maros-utczák közti szakasz kiépítésével a bizottság befejezettnek nem tekintheti és utalva arra, hogy e körútnak kétségtelenül integrans részét képezi a Geilértraktárnak az a rendezetlen szakasza, mely az eskütéri hid és a Ferencz József-hid feljárói között terül el és jelenleg valóban türhetetlen állapotban van, javasolja, hogy a két hatóság azonos módozatok mellett e különben is rövidke szakasz végleges rendezését egyidejűleg szintén eszközöltesse.

3. A két hatóság közös számlájára és azonos módozatok mellett rendezendőnek találja a bizottság egyuttal azon tervezett serpentin-útnak az eskütéri hid feljáromjába való betorkolását is, melynek mentén a Döbrentey-téri Hubert-féle telken az építkezés földmunkái máris folyamatban vannak.

4. A tárgyalás alatt álló rendezésekkel kapcsolatos földalatti közművek létesítéséről, továbbá a fásítási és kertészeti munkákról közvetlenül a székesfőváros hatósága és egészen a saját költségén fog gondoskodni; a többi munkálatokat ellenben a fővárosi közmunkák tanácsa fogja végre-

hajtani a két hatóság részéről e célra kiküldendő felügyelő-bizottság közreműködésével.

5. A fentiekhez képest a fővárosi közmunkák tanácsa által kiviendő szabályozás és rendezés összes költségeit a két hatóság egyenlő arányban viseli, kivéve a Krisztina-körútba torkoló utcáknál a csatlakozás helyreállításából felmerülendő költséget, mely egészen a székesfőváros által viselendő.

6. A székesfőváros által az 5. pont értelmében viselendő költséget részére a fővárosi közmunkák tanácsa előlegezi; viszont az ekként előlegezett költséget a székesfőváros 1905. évtől kezdve évi 50.000 kor., szóval Ötvenezer koronás részletekben fogja a közmunkák tanácsának megtéríteni, azon kamattal együtt, melyet a fővárosi közmunkák tanácsa a magyar földhitelintézetnél az előlegezés időtartama alatt tényleg és tisztán élvezett volna.

7. A szóban forgó rendezési munkálatokból kifolyólag, a székesfőváros által statutum-szerűleg az ingatlan-tulajdonosokra kivetendő járulékok révén tényleg beveendő összeg fele a fővárosi közmunkák tanácsát illeti.

8. A fővárosi közmunkák tanácsa által eszközöndő rendezési munkálatokat befejezésük után a vállalkozó jótállási kötelezettségével, további gondozás és fenntartás végett a székesfőváros fogja átvenni.

Ezeket a javaslatokat mindkét hatóság változatlanul elfogadta. A múlt évben tehát akadály nélkül foghattunk a rendezés keresztülviteléhez, előkészítve ezt a vérmezőből szükséges területszállag és a gr. Karácsonyi-féle növényház telkének megszerzésével. Az útrendező munkákra kiírt első általános árlejtés nem vezetvén elfogadható eredményre, a második árlejtés alkalmával a munkákat megosztva adtuk vállalatba. Nevezetesen a föld- és kövező munkákat Benz Ferenczre, az oldal-kocsutak aszfaltozását a The Neuchatel Asphalte Company-ra, a járdák aszfaltozását pedig Dr. Heidelberg Tivadarra bíztuk.

A végrehajtás a múlt év május havában vette kezdetét és október hóban fejeztetett be. Természetes, hogy alkalmilag a közúti vaspálya második vágánya is lefektettetett, még pedig a végleges helyére. Ugyiszintén az új viszonyoknak megfelelő elrendezést nyert a csatornázás, vízvezeték és a légszuszvilágítás.

A házsor mentén összesen 1401.00 m² asfaltjárdát, a kocsit két oldalán és a vágányokban összesen 5527.00 m² kettős asfaltcoulé burkolatot s a középső úttesten összesen 8870 m² alapzatos bazalt koczkakőburkolatot állítottunk elő.

Ezekon kívül a járdák mentén 558 f. m. gránit és 681 f. m. trachit szegélyezést, 547 m² bazaltfejkő burkolatot s a Vérmező mentén 3951 m² kavicsolt sétautat állítottunk elő.

Az útépítés költségeinek részletes elszámolása és a munkálatoknak a vállalkozóktól való átvétele a folyó 1905. év tavaszára maradt; már eddig is megállapított azonban, hogy a költségek az előírányzott 300,000 kor. keretét nem lépték túl.

Ami a székesfőváros által eszközölt utcarendezéseket és burkolásokat illeti, melyek tervét és költségvetését előzetesen átvizsgáltuk; — ezek a következő utcákra vonatkoznak:

Kerület	U t a k é s t e r e k
I.	Bertalan-utcza, Csermely-út, Diós-árok (Uj Szent-János köz-kórháznál), Fürj-utcza (Budaeörsi úttól 760 m. hosszban), Gaál-utcza, Gellért-rakpart, Gellért-tér, Krisztina-tér, Lógody-utcza (Vérmező- és Alagút-utcza közt), Mészáros-utcza (Koronaór-utcza és Győző-utcza közt), Budafoki-út, Tigris-utcza (Naphegy-utcza és Ág-utcza közt).
II.	Franklin-utcza, Fillér-utcza (a 3976 hrsz. telektől a Rózsa-hegyi útig), Káplár-utcza (Retek utcza és Fillér-utcza közt), Németvölgyi út (Orbánhegyi úttól Istenhegyi útig), Szalag-u.
III.	Péterhegyi dülő (5548/5558. hrsz. telekhez vezető út), Szemplőhegy-utcza.
IV.	Egyetemtér, Kéményseprő-utcza, Városháztér.
V.	Akadémia-utcza (Arany János utcza — Országháztér közt), Dráva-utcza fölötti kőtér, Kádár-utcza, Mária Valéria-utcza (Kishid-utcza — Petőfi-tér közt), Rudolf-rakpart (Zoltán-utcza — Árpád-utcza közt), Ügynök-utcza (Katona József utcza — Sziget-utcza közt).
VI.	Csángó-utcza, Csata-utcza, Dévény-utcza, Diós-utcza, Érsek-utcza, Ferdinánd-tér, Fóthi-út, Gömb-utcza, Huba-utcza, Hunn-utcza, Jász-utcza, Kartács-utcza, Kerekes-utcza, Levente-utcza, Máglya-utcza, Palócz-utcza, Próféta-utcza, Szegedi-utcza, Tüzér-utcza, Üteg-utcza.
VII.	Wesselényi-utcza.
VIII.	Köztemető-út (Baross-utcza sarok), Nap-utcza.
IX.	Mester-utcza folytatása a Thermo chemiai intézetnél, Tompa-u.
X.	Keresztúri köztemető előtti köztér.

A székesfőváros részéről 1904-ben tervezett összes útburkoló munkák mennyisége a következő:

Makadamszerű kocsiút	—	—	—	—	28505.00	m ²
Trachit kocsiút	—	—	—	—	2092.00	m ²
Bazalt fejkövezet	—	—	—	—	7404.00	m ²
Asphalt kocsiút	—	—	—	—	8170.00	m ²
Terméskő kocsiút és folyóka	—	—	—	—	17367.00	m ²
Átkövezés	—	—	—	—	798.00	m ²
Trachitjárda	—	—	—	—	6067.00	m ²
Asphaltjárda	—	—	—	—	6121.00	m ²
Járdaszegélyezés	—	—	—	—	16163.00	f. m.
Járdakavicsolás	—	—	—	—	27656.00	m ²

V.

VASUTAK.

A megelőző években tapasztalt fejlődés a közuti villamos vasutak építkezéseiben és forgalmában még folyton növekedőben van, a mint az az alábbiakból kitűnik.

A lefolyt évben a *budapesti közuti vaspálya-társaság budai belső körüti* vonalának *Attila-körüti* szakaszában, a pálya 13/15 szelv. közt, megépült a vasút második vágánya, miáltal az egyvágányú pályarészből eredő forgalmi zavarok kiküszöböltettek.

A *Krisztina-körüti* szakaszban, a *Maros-utczától a déli vasuti pályaudvarig* a régi *Vignol* rendszerű felépítmény *Haarmann* rendszerűvé átalakított s úgy itt, mint a *déli vasuti pályaudvartól a Mikó-utczáig* a második vágány megépítésével a vágányok végleges helyükre fektettek.

Megadatott az engedély a *Baross-téren* tervezett vágány-átalakításokra s végrehajtottak a *hüvösvölgyi vonal* végállomásán, valamint a *nyugati pályaudvar* mellett levő állomáson tervezett vágánybővítő munkálatok. Ugy szintén megépült a *Damjanich-utczai* és *Aréna-úti* vonalat összekötő vágány, valamint a *Csömöri-út—Zuglói vonal* második vágánya a *Hermina-út* és a *Mexikói-út* között.

A *budapesti közuti vaspálya-társaság* a közlekedés javítása érdekében engedélyt kért arra, hogy a *Károlykörút—Kerepesi-út* sarkán ugyanolyan berendezésű, kerülő vágányt fektethessen le, mint a milyen már a *Károlykörút—Kossuth Lajos-utca* sarkán fekszik.

Ennek az a czélja volna, hogy a *Károlykörút—Kerepesi-út* sarkán az alsó vezetőkes áramszedés átváltása alkalmával a kocsik ne közvetlenül az utca sarkán, hanem attól bizonyos távolságban és az átmenő vasuti-forgalom czéljaira szolgáló vágányokon kívül eső helyen legyenek kezelhetők.

E szerint ez a kitérő, illetőleg megkerülő vágány a *Károlykörút* 1. sz. ház előtt a fővágány és a járda szegélyvonnla közé lenne beiktatandó, miáltal a *Károlykörút—Kerepesi-út* sarkán levő váltó az 1 és 3. sz. házak közti mesgye-vonal felé tolatnék vissza. A kerülővágány és a fővágány közti távolságot, illetőleg azt kívántuk, hogy a két vágány közti tengely-távolság 3·00 m. helyett 2·70 m. legyen, úgy, mint ez már a *Kecskeméti-utczában* is bevált. — Ez által a járda és a hozzá legközelebb eső vágány között 3·50 m. széles hely fog maradni, a mire annyival inkább súlyt kell helyezni, mert különben az itteni üzletek előtt a kocsival való közlekedés és megállás akadályozva volna.

Engedélyt nyert a *budapesti közuti vaspálya társaság* arra, hogy a *Damjanich-utcai* vonalon, az áramfejlesztő telep és a kocsiszin vágányzatába vezető kitérő vágányokat átalakíthassa, meghosszabbíthassa és itteni vágányzatát kibővíthesse. Engedélyt nyert továbbá arra, hogy a *Pálffy-utcai* telepére, a *Henger-utca* és *Tölgyfa-utca* sarkán 40 m' hosszú vágányt fektetessen le, hogy itt elfutó vonalainak segélyével e vágányon szenet és sálakot szállíthasson.

Ugyan e vasuttársaság engedélyt nyert arra, hogy a *Pálffy-utcai* áramfejlesztő telepe közelében fekvő felső vezetékes vonalak táplálásának megerősítésére újabb kábeleket fektetessen le; — továbbá arra, hogy a *Pálffy-utcai* áramfejlesztő telepet és a *Damjanich-utcai* gépházat kibővíthesse és hogy a *Pálffy-utcai* telepből a *Damjanich-utcai* telepig, — úgyszintén a *Dembinszky-utcai* áramfejlesztő telepből a *Csömöri-úti* és a *Kerepesi-úti* vonalakhoz is, a *Bethlen-utczában*, a *Csömöri-úton*, a *Köztemető-úton*, az *Orczy-úton* és a *gróf Haller-utczában* új földalatti áramvezető kábeleket fektetessen le.

Utólagos helyhatósági építési engedélyt nyert e vasuttársaság az *Elnök-utcai* vonalára, valamint az *Orczy-úti* vonalának az *Üllői-úttól* a *Simor-utczáig* terjedő szakaszára, továbbá arra, hogy a *Damjanich-utcai* központi áramfejlesztő és forgalmi telepen mérlegbódét, derítő medenczét és csatornázást létesíthessen.

Az *I. ker. Krisztina-köruton*, a *Vérmező-út* betorkolásánál új, ideiglenes várócsarnok fölállítása engedélyeztetett.

A *Közvágó-hídi* végállomáson pedig a régi kezelő csarnok helyett várócsarnok állítatott föl s a kezelő csarnok átalakítva, a *Soroksári-útra*, a *Közvágó-híd* kapujával szemben áthelyeztetett.

Engedélyt nyert e vasuttársaság arra, hogy az *Üllői-út*, *Orczy-út*, *Gyáli-út*, *gróf Haller-utca* találkozásánál várócsarnokot állíthasson föl.

A *budapesti közuti vasp. társaság* *Átlós-út* mentén fekvő 14061/1. a hr. sz. telkén raktár és őrbódé építtetett. — A *hüvösvölgyi* vonal 19+90 szelv.-nél gyalogútátjáró létesíttetett. — Ugyancsak a lefolyt évben a vasuttársaság betérjesztette az *óbudai főtértől* az *óbudai temetőig* tervezeti közuti villamos vasút részletes terveit s e vasut építési és üzletberendezési, valamint egyéb engedélyezési feltételeinek megállapítása czéljából szükséges tárgyalás is megtartatván, e vasut megépítése már legközelebbre várható.

Megtartatott a *budapesti közuti vaspálya társaság* sertés *közvágó-hídi* vonalának engedélyezési tárgyalása, azoknak a megállapodásoknak a figyelembe vételével, melyeket az 1902-iki évi jelentésünkben már részletesen előadtunk.

A lefolyt évben megtartott engedélyezési tárgyaláson a székesfőváros közönségével egyetértően hangoztattuk, hogy a szóban forgó új vonal létesítésével kapcsolatban a közlekedő kocsik száma is szaporíttassék. — Ugyancsak a lefolyt évben, letárgyaltattak a *gróf Haller-utcai* vasut dolgában fölmerült részletkérdések; ezután a kiadott engedély alapján e vasuti vonal megépült s az 1904. július 14-én megtartott műtanrendőri bejáráson, a közforgalomnak átadatott.

* * *

A *budapesti villamos városi vasút r. t.* *Király-utcai* vonalának *Városligeti* végállomásán a vágány átalakításokra és az *Aréna-úton* egy második

vágány összeköttetésre nyert engedélyt, a pótkocsikkal való könnyebb közlekedés érdekében.

Ugyancsak a *Király-utczai* villamos vasutnak a fasorban levő vágányai, a középső úttest felé 78 cm-el párhuzamosan eltolattak, miáltal a vágánytengely és a nyaraló épületek felőli jáda széle között a távolság úgy az északi, mint a déli oldalon 4—4 méterre szélesbedett.

Ugyan-e vasuttársaság *Podmaniczky-utczai* vonalának, a *VI. Podmaniczky-utczai* és a *Teréz-körút* sarkán levő, déli vágányát a *Teréz-körúti* vonal nyugati vágányával összekötő iv, 20 m. sugarú ívvel cseréltetett ki, — miáltal elkerültetett az, hogy ez a habár kissé nagyobb sugarú, de kedvezőtlen fekvésű régi iv *Podmaniczky-utczai* vonal déli vágányát, keresztezze.

A *Mester-utczai* vonal 17/23 szelv. közti ideiglenes szakaszból kiágazólag a *Hungária-körút* és *Lenkey-utcza* sarkán létesített forgalmi telepre vezető, kizárólag üzleti czélokra szolgáló összekötő vágány megépült s a használatnak átadatott. — Ez a vágány ideiglenes jellegű s annak idején a végleges nyomon, végleges útszinbe lesz helyezendő.

A *villamos városi vasuttársaság*, *Baross-utczai* vonalának végén, az *Orczy-úti* kiágazásnál levő végállomását egy harmadik vágánnyal kibővítette, hogy ily módon az innen induló és itt állomásozó kocsik a *Baross-utczából* a *Népligethez* indítandó közvetlen kocsiknak akadályul ne szolgáljanak.

A *Baross-utczából* a forgalmi telepre vezető vágányok is némileg átalakítottak, a mennyiben a telep hosszában, a két vágányt, a vasuttársaság 3 m. tengelytávolsággal egészen a *Salgótarjáni-útig* tovább vezette és a kőbányai vonalával összekötötte, hogy ez által a *Baross-utczából* a forgalmi telepen át, az új *Köztemetőbe* és *Kőbányára* közvetlen kocsik is járhassanak.

A forgalmi telepen a tolópad eltávolításával, 5 új váltó helyeztetett el. — A *Baross-utczai* végállomáson várócsarnok, állíttatott föl, miközben a végállomás harmadik vágánya, a csonkavágány 10 m.-el meghosszabbított.

A *Mester-utczai* vonalnak a *Ferencvárosi* pályaudvarnál levő végállomása mellett, a *villamos városi vasuttársaság*, a *IX. ker. Hungária-körút* és *Lenkey-utcza* sarkán levő 9629. a/l. a'14. hr. sz. telkén, új kocsiszínt, javító-műhelyt, szolgálati épületet és csatlakozó vágányt épített.

A *villamos városi vasuttársaság* *Kertész-utczai* telepén egy új tartalék-gőzgép állíttatott föl s ezzel kapcsolatban a kazánház és a gépház is kibővített.

A *Köztemető-út—Baross-utcza* sarkán fekvő villamos városi vasuti forgalmi telep területén 5 drb. új nyitott fészter, tisztító gödör és raktár-épület létesített.

Ugyan-e vasuttársaság *Dunaparti* vonalának végpontján, az *Eskü-téren*, illetőleg a *Ferencz József-rakpart 22. sz. házzal* szemben, egy várócsarnok helyeztetett el, abból a czélból, hogy a *városligeti* és a *Viktória* gőzmalomig vezető vonalak e végpontján, úgy a közönség, mint a kocsiszemélyzet megfelelő helyiséget kapjon.

E várócsarnok 6 m. hosszú, 3 m. széles vasváz, négyszögletű alaprajzu, *Zsolnay-féle* zománczozott borító lapokkal ellátott épület, melyben a szükséges mellékhelyiségekről is gondoskodva van.

A tárgyalások során a magunk részéről azt kívántuk, hogy e várócsarnok tagozott, pavillonszerű, változatosabb kiképzésű legyen, hogy a környezetbe összhangzatosan illeszkedjék bele.

A székesfővárosi tanács azonban e kívánságunkkal szemben, — noha maga is kívánatosnak jelezte, hogy az Eskütéren tervezett várócsarnok az eredetileg bemutatott tervek módosításával diszesebb kiképzést nyerne, — mégis az eredeti tervre adta ki a helyhatósági építési engedélyt, mert arról győződött meg, hogy a pavillonszerű kiképzésre nincs elegendő hely azon a ponton, a hol a várócsarnok felállítandó. Máshova pedig várócsarnok forgalmi okokból át nem helyezhető. Ennélfogva a székesfővárosi tanács idevonatkozó határozatát többé nem elleneztük, úgy hogy e várócsarnok az eredeti tervek szerint meg is építettett.

* * *

A lefolyt évben résztvettünk a *budapesti közuti vaspálya társaság*, a *villamos városi vasut részvénytársaság* és a *Budapest—Ujpest—Rákos-palotai villamos közúti vaspálya társaság* vonalain levő megállóhelyek revisiója dolgában megtartott értekezleten. Az ekkor létrejött bizottsági megállapodások értelmében a kevésbé szükséges megállóhelyek feltételesekké alakították át. A meglevő megállóhelyek 2—3 kivétellel általában meghagyattak; főként a kültelki kevésbé használt megállóhelyek alakították át föltételesekké.

A közönség jobb tájékoztatása czéljából pedig elrendeltetett, hogy a feltételes megállóhelyek és az átszállóhelyek a rendes megállóhelyeknél felállított jelző táblák színétől eltérő színű táblákkal jelöltessenek meg. Résztvettünk továbbá a Ferencz József földalatti villamos vasut tűzbiztonsága érdekében esetleg szükséges intézkedések megállapítása czéljából megtartott bizottsági tárgyaláson.

E tárgyalás eredményéhez képest elrendelte a kereskedelemügyi Minister Úr, hogy 1. A kocsik automatikus kapcsolói helyet kézi kapcsolók alkalmaztassanak. 2. Minden állomás mindkét oldalán, a mai kijáró ajtókon kívül egy-egy széles, megfelelő fölirással ellátott, csak kifelé nyitható vészkijárat létesíttessék. 3. A földalatti vasuti állomások kijáratai a vasut üzemétől független áramforrásból s az alagútba be nem jutó vezetéseken át táplált reflektoros izzólámpák segélyével világíttassanak meg. 4. A kocsivezetők fülkéinek, az áramvezetők és kapcsolók közelében lévő részei, a hol ivfény keletkezhetik, asbesttel burkolandók. 5. A kocsik és állomási személyzetnek szóló utasítás átdolgozandó, tekintettel különösen a tűz esetén való magatartás szabályozására, úgyszintén a közönség számára szövegezett utasítás kibocsátandó, a mely utasítások a kereskedelemügyi Minister Úr elé jóváhagyás végett fölterjesztendők. A személyzetnek szóló utasításba oly rendelkezés veendő fel, a mely szerint az üzleti telefon központ, a vonalról netalán veendő tűzjelentést első sorban, mulhatatlanul a tűzoltóságnak adja tovább. 6. A kocsik padlója, a megújítás alkalmával impregnált fából készíttessék. Egyebekben a már érvényben volt rendelkezések és berendezések továbbra is meghagyattak.

* * *

A Lánchídő--Szarvastéri (Rudasfürdő—Várkertraktarti) villamos közuti vasut.

E vasut előzetes tárgyalásait és a saját álláspontunkat részletesen kifejtettük már az 1901-iki évi jelentésünkben. A lefolyt évben a belügy-ministerium vezetésével megbizott Ministerelnök Úr a kereskedelemügyi minister úrral egyetértőleg jóváhagyta a székesfővárosi törvényhatósági bizottság 1900. évi április hó 18-án 541. kgy. sz. a kelt ama határozatát, mely szerint a pálya a *Lánchídő—Ó-Budai* vonalból kiágazólag, a *Lánchídő* melletti parkban létesítendő lejtőkön annyira lesüllyesztendő, hogy a *Lánchídőt* alagútban kerülhesse meg. Ezután a vasut a *Várkertraktarton* útszinben vezetendő az *Ybl* szoborig, a hol mindkét vágány az *Apród-utczába* kanyarodva és ezen az úton végig haladva, a *Szarvastéren* kapcsolandó be a *budai belső köruti* vonalba. Kimondatott, e közgyűlési határozatban, hogy az *Apród-utcai* vonalrendezés ideiglenes jellegű s a végleges megoldás akkor fog megállapittatni, ha az *Eskü-téri* hidon át tervezett vasuti vonal ügye befejezést nyert és az ott fekvő vasuti vonalak véglegesen elhelyeztettek.

E kormányhatósági döntés következtében a vasuttársaság kidolgozta a részletes terveket, figyelemmel arra, hogy a *budai korzó* a sétáló közönség számára lehetőleg megmentessék.

Evégből a vágány a *korzó* mentén, a *hidő* és a *Fiume* szálló közti hosszban nem a kocsiuton, hanem a parti sétány gyalogjárójának a *Duna* felőli oldalán fog vezetettetni, még pedig egy új támasztófal megépítésével, a sétányok magasságában.

Az egyvágányú szakasz részére szükséges 3 m. széles sáv ugyanis az árviz lefolyási szelvényből veszély nélkül foglalható el.

Ezen az alapon, a lefolyt évben e vasút engedélyezési tárgyalása is megtartatott. Ezen az engedélyezési tárgyaláson látva, hogy eredeti tervünket: a vasutnak tunelben való vezetését az illetékes tényezőknél keresztül nem vihetjük; a *budai korzó-út* megvédése érdekében azt a végső megoldást hoztuk javaslatba, hogy a vasut a *korzó* elkerülésével a *Lánchídő* melletti északi parkon át, a *Lánchidterre* vezetessék föl s a megszélesbitendő *Lánchid-utczában*, két vágánnyal útszinben helyeztessék el. — E javaslatunkat azonban a kereskedelemügyi Minister Úr nem fogadta el és e vasut vonalra az engedély okirati függelékét a közuti vas-pálya társaság imént ismertetett újabb terveire kiadta s ebből kifolyólag a szóban forgó vasuti vonal megépítésére, az ezzel kapcsolatosan létesítendő kábelekre 170 drb *drezdai* típusu személyszállító kocsinak két motoros mozgótengelyű kocsikká való átalakítására és végül két drb teherszállításra és vontatási czélokra szolgáló villamos mozdonyra a helyhatósági építési engedély megadásához hozzájárultunk.

A részletes tervek tárgyalásakor a székesfőváros közönségével egyetértően oda hatottunk, hogy az *Ybl-szobor* körüli park szabályos méreteiben továbbra is megmaradjon és hogy az ezzel szemközti kis park felület határai az ott már meglevő parkokhoz hasonlóan határoltassék, végül, hogy az alsó kőparton építendő támfal végződése egy-egy lépcsőzettel zárassanak le.

A *Lánczid* északi oldalán, a felső part szélén, az alsó kőpartra való lejutathatás céljából, a járdán kívül, a többi *Dunaparti* lépcsőzetek mintájára egy kétágu lépcsőzet előállítására állapították meg.

Hathatósan kívántuk, hogy a *Lánczid* gránitmellvéd fala érintetlenül meghagyassék, s hogy ekközben a *Lánczid* monumentális hídfőjéhez épenséggel nem illő, a vasutársaság által a jegyszedő-épületek mellé tervezett két kisszerű lépcsőzet elhagyassék.

Kívántuk, hogy az *Apród-utcai* vonalrész csakis ideiglenes jellegű legyen, mert ez az útza 10 öltre fog szélesbítettetni s a vágányok ekkor az úttest közepére lesznek áthelyezendőek. E felmerült részletkérdések gyors tisztázása érdekében még egy bizottsági tárgyalás tartatott meg; de már csak a f. é. május hó 25-én, a mikor is a még függő műszaki és kiviteli kérdések ismételten behatóan megtárgyaltattak és a legfontosabb kérdéseket sikerült egyetértő megállapodással megoldásra juttatni.

* * *

A Baross utcai villamos közuti vasuti vonalnak a Dunapartig való meghosszabbítása.

Tekintettel a belváros szűk utcáira, részünkről e vonal meghosszabbítást kezdettől fogva elleneztük s fölkértük a székesfőváros közönségét, hogy ejtse el.

Okaink visszhangra nem találtak s a belügyminister úr a kereskedelemügyi minister úrral egyetértőleg a székesfőváros engedélyező határozatát emelte érvényre.

Ennek alapján, az 1904 február hó 8-án megtartott közigazgatási bejárásán igyekeztünk odahatni, hogy a vonalvezetés leg lább minél kevesebb károsításával létesíttessék, azoknak az érdekeknek, melyeken a mi álláspontunk nyugszik.

A bizottság ezzel szemben abban állapodott meg, hogy a villamos vasut úgy a *Kecskeméti-utcában*, valamint folytatólag egész a *Dunapartig* két vágánnyal létesíttessék, kivéve az *Irányi-utca* ama szakaszát, mely a *Kéményseprő-utca* és a *Váci-utca* közé esik, a hol vágányfonódás terveztetett.

Az 1904. évi márczius 28-án megtartott engedélyezési tárgyaláson ujólag kértük, hogy a jelzett szűk utcákban, a mennyiben a kettős vágány a közforgalom biztonsága érdekében tarthatatlannak bizonyulna, a fővárosi hatóságok és a kereskedelemügyi minister úr rendelkezésére, a kettős vágányu vonal bármikor a szükséghez képest, egy vágányuvá visszafejleszthető legyen.

Ehhez az utóbbi kívánalmunkhoz a bizottság is hozzájárult azzal, hogy a *Zöldfa-utcában*, a két vágányt nem az utca közepére, hanem a *Dunafelöli* oldalára helyezte el, miáltal az utca egyik, tulsó oldalán, mintegy 3·5 m.-nyi kocsitű területen, a közuti forgalom számára, több hely fog rendelkezésére állani, mint a közigazgatási bejárású terv szerint.

A vágányok tényleg a *Zöldfa-utcában*, a *Borz-utca* és a *Szivárvány-köz* közötti szakaszban a nyugati oldalon; a *Szivárvány-köz* és az *Irányi-utca* közötti szakaszban a keleti oldalon fektettettek le.

Ez által a kocsúton felerészben a keleti, fele részben a nyugati oldalon 2·80 m. tengelytávolság marad a járda szegélye és a hozzá közelebb fekvő vágány között, úgy hogy e területeken egy közönséges kocsí elfér.

Egyébként a vágány minimális távolsága a járda szegélyétől 1·30 m.-ben állapítatott meg.

Időközben e vonal meghosszabításra a helyhatósági építési engedély is megadatott és az idevonatkozó engedély okirati függelékét a kereskedelemügyi miniszter úr kiadta.

A vasút építése megindítván, gyors egymásutánban befejeztetett, úgy hogy már az 1904 szept. 12-én megtartott műtanrendőri bejárás eredménye alapján, a közforgalomnak át is adatott.

A „Széchenyi vasut.”

Kugler Mihály okleveles mérnök, nyugalmazott m. kir. államvasuti felügyelő és *Kugler Henrik* háztulajdonos, mint előmunkálati engedélyesek terveket mutattak be, melyek szerint a *Ferencz József-híd — Istenhegy — Üröm* irányába gőz üzemű h. é. vasutat kívánnak létesíteni. E vasut közgazgatási bejárása a lefolyt évben megtartatott, a mikor is e vasut ügyével behatóan foglalkoztunk.

A tervek szerint e vasut a *Kelenhegyi-út* mellett, ettől délre fekvő kisajátítandó területen kezdődőleg, a *Fehérvári-út* és a *Kemenes-út* között, +21·41 m. *Duna 0* fölötti magasságban 200 m. hosszú kiinduló állomást képezve, a *Ménesi-út* déli oldala mellett, a *Hegyalja-útig*, illetőleg a déli vasut itt elfutó vonaláig húzódnék el.

A tervezett vasut e szakasza egy kiágazással a *Fehérvári-úti* közuti vasuttal hozatnék összeköttetésbe.

A tervezett vasut ezután a *Hegyalja-út* és a *déli vasut* pályatestének, majd pedig a *Budaörsi-útnak* áthidalásával a *kis Gellérthegy* déli lejtőjén haladna tovább, miközben a fővonal egy kiágazása a *déli vasut* pályatestére kanyarodnék, és a tervezett vasutat a *kelenföldi pályaudvarral* kötné össze.

A *Villányi-út (budai külső körút)* áthidalásával a tervezett vasut a *Sashegy* déli lejtőjén, valamint *Sasad*, *Spanyolrét*, *Pösinger-major*, *Magas-út*, *Farkasrét*, (az itteni köztemető közelében) *Farkasvölgy*, *Csillebércz*, *Kőbánya*, *Széchenyihegy*, *Istenhegy* dülők érintésével, a fogaskerekű vasutat az *Istenhegyi-út* és *Béla király-út* találkozásánál áthidalva a *Béla király-út* délnyugati oldalán levő nyaralótelkekből kisajátítandó területen, a *Csillagvölgyi-utig*. +256 m' *Duna 0* pont fölötti magasságig kapaszkodnék föl.

A tervezet szerint a vasutnak idáig terjedőszakaszában 7, különböző hosszúságú kisebb, nagyobb völgyáthidalás (viadukt) és ezeken kívül, a *Farkasvölgyi* dülőben egy 195 m. hosszú tunell, és még egy 260 m. hosszú völgyáthidalás állíthatnék elő.

A *Csillagvölgyi-utat* keresztezve és elhagyva, a vasut 250 m. hosszú tunellen át a *Virányos* dülőbe lépne s a *Harangvölgyi-utat* átszelve, a *Disznó* alatt 200 m' hosszú állomást képezne.

Tovább haladva, a *Zugliget* dülőn át a *Tündérhegy* alatt 220 m. hosszú tunellben, a *Jánoshegyi* erdőségbe lépne be, a hol a *Tündérhegyi*, illetőleg ennek folytatását képező *Jánoshegyi-út* mentén, az úttól északkeletre fekvő fővárosi erdőterületen a *Szép Juhásznéig* haladva, a hol a most

bejárando 19.7 km. hosszú, illetőleg a két kiágazó vonalrészszel együtt 21.34 km. hosszú vasuti vonal végződnek.

A vasutat tervezők ezt a vonalat a főváros határán túl a szomszéd községekig, illetőleg egészen Ürömgig is folytatni szándékoznak ugyan, azonban egyelőre csak a most leírt vonal vezetéséről van szó.

A tervező vállalkozók e vasutat 30—40 kilométer menetsebesség alapulvételével gőzüzemre kívánják berendezni, akként, hogy rendszerint 2—3 kocsi vontató motorkocsik, kivételesen azonban 500—600 utas befogadására alkalmas személyvonatok is közlekednének.

E vasuton ezenkívül 300 tonna rakományu tekervonatokot is járatnának, melyek főként az élelmi cikkek, a szén, fa és építő-anyagok szállítására szolgálnának.

Vállalkozók a vasutat a „*Ferencz József-híd*“ illetőleg a *Kelenhegy* állomástól az *Istenhegyi Jókai nyaralóig* kettős vágányunak tervezik és állandó téli-nyári forgalomra akarják berendezni. A vasuti pálya 20.8‰ legnagyobb; túlnyomó részben közel 20‰, átlag 16.7‰ emelkedésű, tehát erősen hegyipálya jellegű lenne.

E vasuti vonalon a vállalkozók 5, egyenként 200 m. hosszú vízszintesen fekvő állomást és 11 megálló helyet terveznek az egyes fontosabb utaknál és kiránduló helyeknél.

A tervezet czélozza, hogy a budai hegyvidék eddig nehezen hozzáférhető legszebb részei a város beépített részeivel szoros kapcsolatba hozassanak. A vasnt megépítése a vállalkozók számításai szerint mintegy 8½ millió *koronába* kerülne.

Vállalkozók a vasut vonalát egész kiterjedésében kisajátítandó külön pályatesten vezetik tova. A meglevő főbb utaknak nevezetesen a *Hegyalja-útnak*, a *Budaörsi-útnak*, a *Villányi-útnak*, valamint egyes egész völgyeknek áthidalása, továbbá a terv szerinti tunellek, valamint a helyenként tervezett aluljárók és felüljárók azt mutatják, hogy vállalkozók a lehetőségig kerülték a közutakkal való, forgalomzavaró pályaszinbeni kereszteződéseket, noha több pályaszinbeni útátjárót is terveztek.

Számos helyen azonban a vasut pályaszine az egyes utak végleges útszin magasságainak figyelmen kívül hagyásával terveztetett meg, a mely körülményből kifolyólag a tervezet több változtatásnak lesz alávetve.

E vasut közigazgatási bejárása a lefolyt év (1904) december hó 14-én megtartatván, a tárgyalások során kijelentettük, hogy a tervezett h. é vasút engedélyezése ellen általánosságban nincs észrevételünk mert a tervezők a vasuti pályatestet nem közutakon, hanem külön kisajátított területeken szándékoznak elhelyezni és mert e h. é vasut a város fejlesztésére kedvező hatást gyakorolna. Nem tartjuk azonban megengedhetőnek, hogy e h. é vasút kiinduló állomása a *Kelenhegyi-útnál*, az itt létesítendő „*Sárosfürdő*“ tőszomszédságában helyeztessék el, mert a h. é vasut vonatai, valamint a velük kapcsolatos teherszállítások, a képződő füst és zaj e gyógyfürdő telep nyugalmas környezetére gyakorolnának káros befolyást és mert az itt tervezett kiinduló állomáshoz vezető *Kelenhegyi-út* nagyon meredek, 10‰ emelkedésű, tehát állomáshoz vezető út céljaira kevésbé alkalmas, továbbá mert maga az állomás a hegyoldalon, házsorok közé ékelve, nehezen lenne megközelíthető és végül mert ez az állomás az *Orlay-utat* derékben elzárná a közuti közlekedés elől.

Ennélfogva a kiinduló állomás helyéül a *Villányi-út* és *Ménesi-út* között elterülő 13442—13452. hr. sz. telektömböt jeleztük a legalkalmasabbnak, a mely telektömbön keresztül tervezők a h. é. vasutat a *Fehérvári-úti* közuti vasuttal összekötni szándékoznak, mert ez a terület, a *Fehérvári-út*, a *Villányi-út* (*Budai külső körút*) *Átlós-út* és a leendő *Boráros-téri hidhoz* vezető főút összetalálkozásánál képződő forgalmi góczpont közvetlen közelében van és mert e 18 öl széles főközlekedő utak közül a *Fehérvári- és Átlós-úton* máris közlekedik a villamos közuti vasut; tehát az állomás ezen a helyen már most is könnyen elérhető és mert a *budai külső körút*, valamint a leendő *Boráros-téri hid* felé vezető főútvonal a jövőben ugyancsak villamos közuti vasúttal lesz berendezendő és mert ez a terület a későbbi terjeszkedésre és állomási bővítésekre elegendő nagy kiterjedésű; mindezeknél fogva ez a hely a lehető legalkalmasabbnak kínálkozik arra, hogy itt ezen a góczponton egy nagyforgalmú h. é. vasut kiinduló állomása helyeztessék el.

Amennyiben azonban a h. é. vasut kiinduló állomása mindezek ellenére a *Gellérthegy* keleti lejtőjén, a *Kelenhegyi-út* közelében állapíttatnék meg, kértük a közigazgatási bejárásón, hogy ez az állomás akként helyeztessék el, hogy az állomás az *Orlay-úttól* kezdődjék, illetőleg, hogy a leendő *Sárosfürdőtől* az *Orlay útig* terjedő telektömb és az *Orlay-út* is érintetlenül maradjanak, hogy e vasut kiinduló állomása ilyképen a *Sárosfürdőtől* minél távolabbra jusson.

Mivel a vasuttol érintett területek a III. és IV. övezetnek ama részébe esnek, ahol párhuzamos utakra nincs szükség és ahol a terepviszonyok miatt e párhuzamos utak nem is létesíthetők, ennélfogva csupán azt kívántuk a közigazgatási bejárásón, hogy ott, ahol párhuzamos utak az egyes házak, vagy művelés alatt álló telkek hozzáférhetése végett, illetőleg a már meglevő utak elvonása következtében szükségessé válnak; — ezek a helyenként létesítendő párhuzamos utak legalább is 6 m. szélességűek legyenek, abból a czélból, hogy ezeken a párhuzamos utakon két egymással szembe jövő kocsit elférhessen és megfordulhasson, továbbá, hogy e párhuzamos utakon a hegyi vizek legalább 1 m. szélességű árokban levezethetők legyenek.

Szükségesnek jeleztük ugyanekkor, hogy ott, ahol a vasut vonala bevágásban, illetőleg az utak színénél mélyebben és a közutak közelében halad el, mint pl. a *Ménesi-útnál* és egyebütt is, úgy közuti, mint vasuti forgalmi közbiztonsági okokból a pályatest a közúttól kerítéssel különíttessék el.

Kijelentettük a közigazgatási bejárásón, hogy a h. é. vasut által érintett III. (nyaraló) övezetben fűtőházak, vasuti javító-műhelyek, füstöt és nagy zajt képező gépházak el nem helyezhetők.

Mivel pedig az általános szabályozási terv szerint végérvényesen megállapított főbb utak és árkok e vasut megépítése által rendeltetésüktől el nem vonhatók, szükségesnek jeleztük azt, hogy az érdekelt h. é. vasuti vállalat már most köteleztessék arra, hogy a főbb utakat, melyeket a közigazgatási bejárású jegyzőkönyvben felsoroltunk, annak idején, a szabályozási terv keresztülvitelekor a fölmerülő szükséghez képest, teljes szélességükben, a vasuti pályatesten át, alul vagy felüljáróban, vagy amennyiben elkerülhetetlen, — pályaszinben, a saját költségén fogja az illetékes hatóságok utasításához képest átvezetni.

Végül kértük, hogy a vasut engedélyezése és megépítése esetében engedélyesek arra köteleztessenek, hogy annak idején a tűztávlat kellő leszállítását az illetékes hatóságoknál kérelmezzék, mert a vasut részben a III. (nyaraló), részben a IV. övezetben terveztetvén, az itt építhető házak a vasuttól 10—20 méternyire fognak állani.

A megtartott közigazgatási bejáráson a most előadottak figyelembe vételével a bizottság a vasut által érintett telkek hozzáférhetőségéről és a víz levezetéséről kellőképen gondoskodott, amennyiben a vasut mentén

- 7 jelentékeny hosszasági viaduktot,
- 2 alagutat,
- 46 viz-áteresztőt,
- 16 aluljárót,
- 9 felüljárót,
- 34 pályaszinbeni útátjárót,
- 16 párhuzamos utat,
- 9 hozzájáró utat (az állomásokhoz és megállóhelyekhez)

állapított meg, illetőleg hozott javaslatba.

E vasut ügye a kereskedelemügyi ministeriumban további tárgyalás alatt áll.

* *
* *
* *

Különböző vasuti ügyek.

E föntieken kívül elintézést nyertek még a következő vasuti ügyek:

A m. kir. államvasutak Budapest—Czeplédi vonala 273·3+94 szelv.-ből kiágazólag a X. *Laposdülőben* fekvő I. sz. katonai fiók élelmezési raktárhoz vezető iparvágány.

A m. kir. államvasutak Budapest—Czeplédi vonalából kiágazólag a *Ferencz József* lovassági laktanyához vezető iparvágány.

A cs. kir. szabadalmazott déli vaspálya társaság Budapest—Csáktornyai vonalának 325/325.1. sz. szelv. közt, illetőleg a *m. kir. államvasutak Budapest—Fiumei vonalának* 9/10. szelv. közt; továbbá ugyancsak a *m. kir. államvasutak Budapest—Brucki vonalának* 134/135, 142/143, 149/150, 157/158, 168/169 és 173/174 sz. szelv.-nél levő útátjáróknak forgalombiztonsági szempontból megfelelőbbé való átalakításának ügye.

A m. kir. államvasutak Dunabalparti körvasutjának 134/144 szelv közt, az *V. Bodor-utcza* irányában létesített útátjáró ügye.

A m. kir. államvasutak kőbányai alsó pályaudvarán, a Kőbányai-út és Jászberényi-út találkozásánál létesített gyalogfelüljáró ügye.

A m. kir. államvasutak VI. ker. Erzsébet királyné-úti útátjárójának kiszélesítésére, ugyanott támfal építésére és a „Városliget“ megállóhelyen várócsarnok építésére vonatkozó ügye.

A m. kir. államvasutak Rákos rendező pályaudvarának Angyalföldi összekötő vágányából kiágazó és az *István* telken levő főműhelytelepre tervezett főbejárati vágány ügye.

A m. kir. államvasutak Czeplédi vonalán át a X. *Vasgyár-utcza* és a *Kispest község Lehel-utczája* közti útátjáró ügye.

A m. kir. államvasutak Dunaparti körvasútjából kiágazólag a *Lujza* gőzmalom r. t. III. *Lajos-utcai* telepére vezető iparvágány.

A m. kir. államvasutak budapesti nyugati pályaudvarából kiágazólag, a budapesti balparti gőzmozdonyu körvasút kiegészítéseül, a VI. ker. Lőportár-dülőben levő katonai élelmezési raktárhoz és sütődéhez vezető iparvágány.

A budapesti h. é. vasutak r. t. Budapest—Czinkota—Kerepesi vonalát a m. kir. államvasutak Budapest—Czeplédi vonalával összekötő gőzmozdonyú h. é. vasút ügye.

A budapesti h. é. vasutak r. t. Szent-Endrei vonalát a 4+76 szelv.-nél létesített gyalogútátjáró ügye.

A Puszta-Szent-Mihályi közuti vasút r. t.-nak a Külső kerepesi-úttól Szent-Mihályig terjedő ideiglenes közuti lóüzemű vonalán, a határúton, a második vágány lefektetésének ügye.

A budapesti h. é. vasutak r. t. Dunaharaszti vonalának 22/23 szelv.-ből kiágazólag a Neumann és Mannheim czég IX. Soroksári-út 36. sz. a. levő faárúgyár telepére tervezett iparvágány ügye.

A budapesti h. é. vasutak czinkotai vonalából kiágazólag a magyar rugyanta gyár r. t. Külső kerepesi-úti gyártelepére vezető iparvágány.

A budapesti közuti vaspálya társaság Óbuda Filatorigát—Óbuda Főtéri vonalából kiágazólag Finály Zsigmond jéggyáros óbudai jéggyártelepére vezető iparvágány ügye.

A m. kir. államvasutak Dunaparti körvasútjából kiágazólag a Budapesti általános villamossági r. t. V. ker. Tutaj és Berzenczey-úti telepére vezető iparvágány ügye.

VI.

VIZMŰ.

Az elmúlt évben teljesen elkészült és üzembe vétetett a káposztás-megyeri vízmű és a gellérthegyi vízmedence és ezzel a székesfőváros balparti részeinek vizellátása addig az időig, míg a lakosság száma ebben a városrészben az egy millió lélekszámot meg nem haladja, biztosítottnak tekinthető.

Az elmúlt évben, ugyanis befejezték a káposztás-megyeri főtelep második gépházának építését és berendezését és a káposztás-megyeri főcsöveknek a gépházzal április hó 19-én és 20-án történt összeköttetése után üzembe helyezték annak gépeit. Ugyanakkor üzembe vették a dunakeszi átemelő telep addig még használatba nem vett szent-endrei szigeti 22 kútját és a szigetről az átemelő telephez vezető tunelt.

A káposztás-megyeri főtelepen ezenkívül az elmúlt év folyamán a régi nyolcszögletes kémény helyébe, az újabban épültekkel egyező kör-szelvényű kéményt építettek a melyet az év november hó 14-ikén vettek üzembe, szintén a múlt évben elkészült szénvasutat pedig május hó 18-án.

A gellérthegyi medenczét az elmúlt év április 22-én vették üzembe.

A kőbányai magasterületek vizellátására szolgáló szivattyútelepet körülvevő kerítés november hónapban elkészült és ezzel ez a telep a maga egészében készen áll.

Az 1904. év folyamán engedélyezett vízvezetéki csövek a következő helyeken voltak lefektetendők,

Kerület	U t a k é s t e r e k
I.	Fürj-utcza, Halász-bástya, Orbánhegy felső része, Fodor-utcza, Istenhegyi-út, Orbánhegy alsó részei, Ortánhegyi-út és az abból kiágazó névtelen úton, Zuhatag-út, Tücsök-utcza, Diana utcza, Költő-utcza, Németvölgyi-út, Diósárok-út, Farkasvölgyi-dűlő, Gellérthegy, Gaál-utcza, Tündér-utcza, Gyöngyvirág-utcza, Birsalma-utcza.

Kerület	Utak és terek
II.	Páfrány-út, Trombitás-útból elágazó névtelen út, Pasaréti névtelen-út.
III.	Szép völgy-utcza, Bécsi-út, Szt.-Endrei-út, Lelkész-utcza, Zátony-utcza.
IV.	Eskütéri-park, Kéményseprő-utcza, Molnár-utcza, Sörház-utcza.
V.	Országház-tér, Zápolya-utcza, Katona József-utcza, Visegrádi-utcza, Meder-utcza.
VI.	Érsek utcza.
VII.	Jávor-utcza, Csömöri-út, Bethlen-utcza, Ovoda-utcza, Telep-utcza, Öv-utcza.
VIII.	Mária-utcza, Dobozi-utcza.
IX.	Gubacsi-út.
X.	Óhegyi-út, Delej-utcza, Gyömri-út, Előd-utcza, Cserkesz-utcza.

Az engedélyezett csővonalak hossza a következő:

26 mm. belső átmérőjű cső	1355 méter hosszban
30 " " " "	893 " "
40 " " " "	350 " "
50 " " " "	350 " "
75 " " " "	2370 " "
100 " " " "	4133 " "
125 " " " "	3065 " "
150 " " " "	2210 " "
200 " " " "	180 " "
225 " " " "	275 " "
300 " " " "	200 " "

Összesen: 15381 méter hosszban.

VII.

CSATORNÁZÁS.

A dunabalparti főgyűjtő hálózat dunaparti főgyűjtőjének építését befejezték az elmúlt év november havában és csupán a mellékmunkálatok u. m. csatorna bekötések, felszerelések stb. egy része maradt a f. évre. A III-ik sz. magas főgyűjtőnél az elmúlt évben kiépült az V-ik szakaszból az előző évben fennmaradt rész és a VI-ik szakasz úgy, hogy az év végére ez a főgyűjtő is elkészült csupán egyes mellékmunkálatok maradtak a f. évre.

Az elmúlt évben járultunk hozzá az 1887. évben megállapított balparti általános csatorna hálózati terv utolsó részének t. i. a körúti főgyűjtő V. szakaszának kiépítésére bemutatott részletes tervekhez. A körúti főgyűjtőnek a Szondy-utczáig terjedő része még 1895-ben készült el és akkor csak az 1896. évi általános országos kiállítás miatt maradt el annak folytatólagos kiépítése.

Az elfogadott részletes tervek szerint a körúti főgyűjtőnek ez a befejező V. szakasza a Szondy-utczánál csatlakozva a már megépült főgyűjtőhöz, a Teréz-körúton és a Lipót-körúton végig a Rudolf-téren a Margit-hid előtt elvonuló dunaparti főgyűjtőbe torkolólag tervezetett. A szakasz hossza 1035.60 méter, keresztmetszelve egy méteres sugárral leírt kör, beépített padkákkal, illetőleg azok között oldalt elhelyezett künettel. A csatorna esése 0.5‰ és pedig oly formán, hogy a csatorna fenék ez arány szerint a Szondy-utczától a Visegrádi-utczáig emelkedik, a Visegrádi utcától a Rudolf-térig ellenben esik. A főgyűjtő tengelye a Lipót-körúton az út tengely vonalába, a Teréz-körúton, a hol a vízvezetéki-főnyomócső fekszik az út egy részén a tengelyvonalban, attól nyugotra a főnyomócső és a városi villamos vágányai közé esik.

A Rudolf-téren trombitaszerűleg a dunaparti főgyűjtőbe torkoló főgyűjtő-csatorna felszereléseként a bemutatott terven 40 m távolságokban alkalmazandó 30 db szellőző akna, a Szondy-utczánál építendő csolnakház és 3 lejáró akna szerepelnek.

A főgyűjtő csatorna e szakaszának belső keresztmetszelve künettel együtt 2.68 m²; a künett maga 0.25 m² területtel bír. Kis víznél, vagyis telt künettnél a csatornában a víz sebessége 0.55 m. ennek megfelelően az emésztő képesség 0.15 m³, záporosónél, illetőleg a boltozat 2/3-áig telt szelvélynél a víz sebessége 1.42 m., ennek megfelelően a csatorna emésztő képessége másodpercenként 3.47 köbméterre tehető. E főgyűjtő csatorna-

szakasz a melynek fontosságát az a körülmény emeli, hogy általa a körúti főgyűjtő összeköttetésbe hozatik a vészkiömlőkkel ellátott dunaparti főgyűjtővel, téglából terveztetett cement vakolattal, betonpatkával és keramittéglával burkolt fenékkal. A 339494.23 korona költséggel előirányzott építkezés az útvonal nagy forgalma miatt alagútszerűleg fog történni.

A balparti mellék-gyűjtőhálózatból kiépült a VII. ker. kis-zuglói és herminamezői területek mellékgyűjtője; előbbi a Csömöri-útnak Róna-utcza és Mexikói út közötti szakaszában 763 méter hosszúságban 1.20/0.80 m. tojásalaku keresztiszelvénynyel és 1‰ eséssel, utóbbi a Mexikói úton és pedig ez útnak az Erzsébet királyné úttól a Gyarmat-utczáig terjedő szakaszában 468 méter hosszban 0.9/0.6 m. tojásszelvénynyel és 2‰ eséssel, a Gyarmat-utczától a Csömöri-útig terjedő szakaszában 278 méter hosszban 1.20/0.80 m. tojásalaku keresztiszelvénynyel és 1‰ eséssel. Mindkét mellékcsatorna a III. sz. magas főgyűjtőnek a Csömöri-út és Mexikói út keresztelésében levő végpontjához csatlakozik.

A dunajobbparti városrész csatornahálózatát illető jelentősebb mozzanatként felemlítjük, hogy az elmúlt évben hozzájárultunk a székesfőváros által bemutatott óbudai főgyűjtő csatorna és az ezzel kapcsolatosan létesítendő állandó jellegű szivattyútelep, továbbá az egyidejűleg kiépítendő mellékcsatornák és vészkiömlő csatornák építésére vonatkozó tervek és költségvetésekhez, de ezek a tervek a felsőbb jóváhagyást nem nyerték meg.

A székesfőváros által bemutatott terven az óbudai főgyűjtő vonala a tanácsunk által 1897. évi 6069. sz. határozatban elfoglalt álláspontnak megfelelően akként választatott meg, hogy az a Dara-utcza irányában tervezett kitorkolással a Lajos-utczát keresztezve a Zsigmond-téren, Bécsi-úton, Bokor-utczán, Határ-utczán, Pacsirtamező-utczán, Pacsirta-utczán, Flórián-utczán, Vöröskereszt-utczán áthaladva a Laktanya-utczáig terjed; egyelőre azonban ennek a vonalnak csak a Vörösvári-útig terjedő részének kiépítését tervezték, mert a hátralevő szakaszon a szabályozásnak megfelelő terület meg nem áll rendelkezésre.

A hegyi vizek levezetése kérdésének egységes megoldásáig ezeknek a Dunába vezetésére az eddigi csatornák meghagyatván, a főgyűjtő csak a lakott és csatornahálózattal ellátandó terület csapadék- és szennyvizeinek elvezetésére terveztetett. Ennek a feladatnak megfelelően állapították meg a főgyűjtő egyes szakaszainak keresztiszelvényei, oly feltevés mellett, hogy a főgyűjtő 1:1000 esésnél a beépített, sűrűn lakott területről, 25 mm-es záporosót alapul véve, hektáronként 21 litert, a ritkán lakott területről hektáronként és másodpercenként 11 liter csapadékvizet, továbbá a sűrűn lakott területről hektáronként 200, a ritkán lakott területről hektáronként 100 lakosra eső (egy lakosra számítandó 200 liter napi fogyasztás után) és 10 óra alatt lefolyó szennyvizet elvezetni képes.

Ezeknek a feltevéseknek megfelelően a főgyűjtő 217 méter hosszú I. szakasza, mely a Dunától a Lajos-utczai csatorna betorkolásáig terjed 5443 liter másodpercenként lefolyó vízmennyiségnek megfelelően, telt szelvényvel számítva, 2.55/1.70 m. tojásszelvényvel, a Lajos-utczától a Határ-utczáig terjedő 942 m. hosszú II. szakasza 3807 liter másodpercenkénti vízmennyiségnek megfelelően 2.25/1.50 m. tojásszelvényvel, a Bécsi úttól a Vörösvári útig terjedő 1200 m. hosszú III. szakasz 2602 l. vízmennyiségnek megfelelően 1.95/1.30 m., végre a Vörösvári úttól a Laktanya-utczáig terjedő 430 m.

hosszu IV. szakasz 1187 l. vízmennyiségnek megfelelően 1·65/1·10 m. tojás-szelvényel terveztetett.

A főgyűjtő betonból, betonboltozatokkal szádfalak közé építve és a talajvizek súlyesztése céljából mindkét oldalán a boltláb magasságában 16 cm. átmérőjű drainsövekkel terveztetett. Belső falai a boltláb magasságáig portlancement simítással látandó el.

A főgyűjtő talpmagassága 1‰ esés mellett a kitorkolásnál +1·50 m. felső végpontjánál pedig +4·30 m. a Duna szempontja felett, annak tengelye az utca tengely vonalában terveztetett, kivéve azokat az útrészeket, melyek még nincsenek a szabályozásnak megfelelően kiszélesítve; itt az utca tengelyvonalától mintegy egy méternyi eltolás vált szükségessé. Ugyancsak az út rendezetlen volta miatt a főgyűjtő III. szakasza csupán a Pacsirtamező-utca 1512—1513 hrsz. telkéig építhető ki, innét folytatólag a Vörösvári-utczáig mintegy 450 m. hosszban 0·95/0·63 m. szelvényű ideiglenes csatorna terveztetett, mely a szabályozás végrehajtásakor az út tengelyében elhelyezendő főgyűjtővel pótolandó.

A tervezet Óbuda csatorna hálózatának egységessé tételét a főgyűjtővel kapcsolatban úgy oldja meg, hogy a Lajos-utczai csatornának a főgyűjtőn alul eső része felhagyásával, egy a főgyűjtő felé eséssel bíró a Kavics-utca torkolata előtt kezdődő, a Kavics-utczán és a Zsigmond-utczán a főgyűjtőig 2‰ eséssel végig vonuló 360 m. hosszú 0·95/0·63 m. szelvényű csatorna építését tervezi. Ez által a szenny és csapadékvizek mind a Dara-utczai kitorkolásnál nyernének levezetést a Dunába és azok lefolyása az itt létesítendő szivattyú telep és zsilip által szabályozható lesz.

A terv szerint a jelenleg a hegyi vizeket vezető csatornába torkoló utczai és házi csatornák azokból teljesen elválasztandók és a főgyűjtő hálózatba kapcsolt csatornákkal pótolandók. A főgyűjtő építése folytán feleslegessé válnak és megszüntetendők a Galagonya-utczai, Timár-utczai és Fazekas-közi kitorkolások; a terület fejlődésével felhagyható lesz a Sajka-utczai csatorna és kitorkolás is.

A főgyűjtővel kapcsolatban két vészkiömlő építése terveztetett. Egyik a Templom-utca irányában. Ez a viszkiömlő két részből áll: 1. a főgyűjtő vészkiömlő csatornájából, mely 520 m. hosszúságában 1·3 m. átmérővel a főgyűjtőtől a Dunáig terjed és önműködő szelepekkel szerelendő fel és a melynek esése a Lajos-utczáig 4‰, onnét a Dunáig pedig 2‰, végpontja +3·32 Duna szempont feletti talpmagassággal bír; 2. a Lajos-utczai csatorna túlömlő csatornájából, mely 0·65 m. átmérővel 280 m. hosszban a Lajos-utca és a főgyűjtő között abból a célból épülne hogy a Lajos-utczai csatorna túlterheltetése esetén a főgyűjtőbe való túlfolyást közvetítse. A másik önműködő vészkiömlő a Határ-utczai hegyi víz levezető csatornájának felső végénél terveztetett, akként hogy a főgyűjtőben fellépő túlnyomás esetén az önműködő szelepeken át a víz ebben a csatornában folyhasson le.

A főgyűjtőben lefolyó szenny és csapadékvizek a csatorna-hálózat kifogástalan működése érdekében +3,0 métert meghaladó Dunavizállásnál szivattyuzás segélyével emelendők át a Dunába; a szivattyutelep azonban oly feltevés mellett terveztetett, hogy +2·0 m. Dunavizállásnál is képes legyen a szenny és csapadékvizeket kiemelni. A szivattyutelep helyéül a Zsigmond-tér, Lajos-utca, Dara-utca és Óbudai-rakpart által határolt (4743—42) 4741, 4740 és 4739 hrsz. ingatlanok jelöltettek ki.

A szivattyutelep gépészeti berendezésére mértékadó volt az a körülmény, hogy a csatorna szennyvize +3,0 m. magasságot meg ne haladja, tehát +7.0 méterre felvett legmagasabb Dunavízállásnál 269 másodperc liter szennyvíz kiemelésére mint maximum 20 lóerő szükséges. A csapadékvizeknek megtorlódása +4.0 m. magasságig megengedhető lévén, +7.0 méteres vízállásnál az összes szenny és csapadékvizek (5443 mp.l.) felemelésére a telep maximális erő kifejtéseként 300 lóerő szükséges. A különböző üzemrendszerekkel végzett részletes számítások alapján a tervezet a gépberendezésre két alternatívát mutat be: az egyik megoldás gőzüzemre vonatkozik 3 gőzgéppel (5—25 HP., 25—75 HP., 100—200 HP.) 6 körszivattyúval (450 mm. átm., 200—300 n, 450 m. átm. 300—400 n, 900 átm. 100—220 n) 3 gőzkazánnal és gázgenerátor tüzeléssel, a másik megoldás villamos üzemre vonatkozik 4 db. elektromotorral (210 HP, 120 HP és 2 db 40 HP) és 6 db. körszivattyúval.

A szivattyutelepen a gép és kazánház előtt helyeztetik el az iszapfogó lejáró aknával és iszapfolyósóval, a gépház után a zsilipház.

A tervezet végrehajtási költsége gőzüzem elfogadása esetén 1473900 koronával, villamos üzem esetén 1481400 koronával irányoztatott elő és a két üzem közötti választás a megtartandó árlejtés eredményétől tétetett függővé.

A fentiekben ismertetett tervezethez a szennyvizeknek a Duna sodrába vezetésére és a főgyűjtő-hálózat öblítésére vonatkozó és pótlólag teljesíthető kikötésekkel hozzájárultunk de azt a belügyminister úr 1904. évi augusztus hó 17-éről kelt 78030 sz. a. kelt leiratával nem hagyta jóvá azok miatt az észrevételek és kifogások miatt, a melyek a tervezet ellen az országos vízügyi igazgatóság részéről felmerültek. Az országos vízügyi igazgatóság elutasító véleményéből kiemeljük mint annak legfontosabb részét a következőket:

Minden folyómenti városnak oda kell törekednie, hogy a különböző városrészekben összegyülemelő szennyvizek egy lehetőleg a folyó mentén végig vonuló főgyűjtő segítségével felfogatván, csak a város alatt torkoltassanak a folyóba és így a folyónak a városon belül való beszennyezése megakadályoztassék. Ezt az elvet a székesfőváros a balparti részekben kevés kivétellel már keresztül vitte, illetve annak keresztül vitele jelenleg is folyamatban van. A jobbparti városrészekben ez nincsen így, amennyiben a régi csatornázás számos kitorkolása a város lakott területén belül ontja a szennyes vizet a Dunába, miáltal a folyót a város belsejében saját lakosainak szennyével fertőzi. Most, midőn a jobbparti városrészek csatornázása időszerűvé válik a főváros a helyett, hogy egy az egész jobbpartra kiterjedő általános tervben a fenti elv alapján igyekeznék a kérdést megoldani, a legaktuálisabb ó-budai csatornázást mint különálló részt az egészről kiszakítva, a város belsejében egy újabb kitorkolás és állandó szivattyutelep létesítését tervezi. Habár előrelátható, hogy a végleges megoldásnál az ó-budai részekben összegyülemelő hegyi és záporvizeket nem lesz célszerű az egész ó-budai part mentén a Lágymányosig végig vezetni, és ezen nagy csapadékvizeket szükséges lesz a Császárfürdő felett a dunába torkoltatni, de nem így van ez a szennyvizekkel, a melyekre okvetlenül megkövetelendőnek tartjuk, azt, hogy az egész budai part ezeknek a kitorkolásától megóvassék s ezek a parti főgyűjtő segélyével szükség esetén átemeléssel

a lakott városrészek alá vezetessenek. Hogy ez az elv milyen módozatokkal és mily költségekkel lesz keresztül vihető, továbbá, hogy a jelenleg csatornázatlan tervezett ó-budai részek csatornázása hogyan fog beleilleszkedni az ezen elv alapján összeállítandó budai általános csatornázási tervbe azt a szükséges előmunkálatok alapján összeállítandó előterv elkészülte után lehet csak meghatározni. Véleményünk szerint tehát a székesfővárosnak az ó-budai városrészek csatornázására vonatkozó és f. évi márcz. hó 9-én 322. 1904. kzgy. sz. a. kelt határozatának jóváhagyását nem ajánlhatjuk, hanem utasítandónak tartjuk a székesfővárost, hogy előbb az összes budai városrészek általános csatornázásának tervét főbb vonásaiban készítesse el és mutassa be.

Az országos vizügyi igazgatóság véleményében hangoztatott általános érvényű igazságokat a magunk részéről is valljuk és vallottuk mindig és azok a székesfőváros balparti városrészének csatornázásánál érvényre is emelkedtek, mint azt különben az említett vélemény is elismeri; de azok szigorú alkalmazását a fenforgó esetben nem láttuk indokoltnak, sőt alkalmazásukból származó késedelmet nemcsak az Óbudai kerületre, melynek jelenlegi csatornázása közegészségi szempontból nagyon is kifogásolható, hanem az egész jobbparti városrészre károsnak tartjuk, mert az óbudai főgyűjtőnek kiépítése és a csatorna hálózatnak megfelelő átalakítása sürgősen kívánatos az egész budai oldal vizellátását teljesítő ujlaki vízműnek a beszennyezés ellen való megóvása céljából. De ezért sem tettünk észrevételt a bemutatott tervek ellen, mert azok nemcsak, hogy nem állanak ellentétben, hanem az említett elvek alapján készitendő megoldásba egyenesen beilleszthetők, mert a tervezett szivattyútelepen rendelkezésre álló géperő segítségével az óbudai főgyűjtőben lefolyó szennyvizek a jövőben bármikor akadálytalanul átemelhetők lesznek a létesítendő dunaparti főgyűjtőbe. Végül hozzájárultunk a tervek végrehajtásához, mert az által nem egy újabb szennyvíz kitorcolás létesítenék a Dunába, hanem az óbudai rakodó parton jelenleg meglevő számos nagyon is kifogásolható szennyvízkitorkolás helyettesítenék egy a Duna sodrába vezethető kitorcolással és a helyzet már most is lényegesen megjavulna holott Óbuda legaktuálisabb csatornázásának függővé tétele az egész budai oldal csatornázásának megoldásától, a kérdés megoldását beláthatatlan időig el adázza, amit eléggé bizonyít az óbudai főgyűjtőnek már egy évtized óta vajdó ügye.

Az elmúlt évben felmerült a III. Rádl árok és Filatori árok szabályozása módosításának szüksége is.

A eredetileg 42764/98 sz. alatt engedélyezett szabályozási terv megtartotta az árok régi nyomvonalát, és a töltések korona magasságát +6.0 méter magasra vette föl, de Óbudának utóbb elfogadott szabályozási terve szerint az árok nyomvonala éjszak felé eltolalván újabb árokszabályozási terv kidolgozása vált szükségessé.

A székesfőváros által az árok újabb szabályozására bemutatott terv szerint az árok medre az óbudai táborhegyi temető mellett a Bécsi-útra torkoló vízlevezető árokból, illetőleg annak 12 méterrel a Bécsi-út felett levő pontjától indulna ki és áthaladva a Bécsi-úton építendő hid alatt, Óbuda szabályozási tervében a Rádl malomtól éjszakra megállapított 10 öl széles úton, valamint annak folytatását képező 22 öl széles úton vezetne a Dunába úgy, hogy mindenütt az út tengelyvonalában menve átszelné a Szt.-Endrei vasutat, a Szt.-Endrei-utat

és az Esztergomi vonalat összekötő vasuti töltést, a mely helyeken a jelenleg meglévő, de az irány nyom áthelyezésekor lebontandó Sz.-Endrei h. é vasut hidjának nyílásával megegyező nyílású hidak építtetnének.

A tervezett műárok hossza a Dunáig 1700 métert tesz ki. Felső szakaszon 330 méter hosszban kőbukó gátok közbeiktatásával, 10‰ esés mellett kikövezett fenékkal és oldal falakkal építendő. Folytatólagos részének esése a Dunáig 2‰.

Az árok emésztési szelvényeinek számításánál megegyezőleg az eredeti szabályozási tervvel 12·8 m³ másodpercenként levezetendő vízmennyiség vétetett alapúl.

A tervezett árok közvetlenül összeköttetésben levén a Dunával, tervének kidolgozásánál az árvízvédelmi szempontok tekintetbe vételével az árkot a lánchídi mérczére vonatkoztatott +9·0 méter koronamagassággal bíró töltésekkel látták el, az árokba torkoló melegforráshoz pedig zsilipet terveztek

A szabályozási terv szerint az árok mindkét oldalán utak vonulnak; ezek megnyitásáig a töltés baloldalán 2·0 méter széles kocsitutat terveztek, hogy a töltés felbontásához szükséges anyag oda szállítható legyen.

A fentiekben ismertetett szabályozási tervnek — pénzügyi szempontból — jelenleg csupán a Szt. Endrei h. é. vasut hidjáig terjedő 1360 méter hosszú része hajtatható végre. Ettől a hídtól a Dunáig terjedő szakaszon az árok meghagyatnék egyelőre jelenlegi alakjában, e szakasz kiépítésével járó költségek miatt, a melyekben a három hid építési költsége is szerepel és csupán az árok balparti töltése volna +9·0 méter magasságra emelendő, hogy az éjszakra eső területek az árvíz ellen megvédessenek. A mélyebben fekvő Szt.-Endrei-úton árvízveszedelem idején esetről esetre ideiglenes jellegű töltés lenne készítendő.

A tervezet végrehajtásának költségei a jelenleg végrehajtandó munkálatokra a kisajátítási költségek betudásával 159750 koronában, a környék fejlődésétől függővé tett időben végrehajtandó munkálatokra pedig 113.000 koronában vonnak előirányozva.

A Rádi árok szabályozási tervével egyidejűleg bemutatta a székesfőváros az abba torkoló Filatori árok szabályozásának tervét is, minthogy a két árok rendezése árvízvédelmi szempontból egyidejűleg hajtandó végre, nehogy magas Dunavíz állásánál a belső területek az utóbb említett árok alacsonyabb töltésein át elárasztassanak.

A Filatori-árok szabályozásánál a székesfőváros figyelembe vette a zsilipes megoldást és a meglévő töltéseknek megfelelő magasbbitását is, de tekintettel arra a körülményre, hogy az elsőnél a belviz lefolyása elé gördíttetnék akadály, a második pedig az árok nagy hosszúságánál fogva és azért is, mert jelenleg nem fekszik a szabályozási vonalban nagyon költséges volna: ezt a két megoldást mellőzte és ezek helyet a Filatori árok számára új, az eddiginél rövidebb és a szabályozási tervbe beilleszthető nyomvonalat hozott javaslatba.

Az új nyomvonal szerint a Filatori árok a Viktória téglagyár déli oldalán a Bécsi-útba torkoló ároknál kezdődőleg és befogadva a Viktória téglagyár éjszaki oldalán a Bécsi-útba torkoló árkot is, a Bécsi-út nyugati oldalán halad éjszak felé egész a Radl malom déli oldalán a szabályozási tervbe felvett 14 öles névtelen-útig és ez út tengelyében tovább haladva

eléri a Rádl árkot. A nyomvonal egész hossza 800 méter, ebből 250 méter esik a Bécsi-út nyugati oldalára és azért mint lehető legkeskenyebb árokprofilal $1 : \frac{1}{2}$ hajlású oldalfalakkal bíró falazott árok terveztetett akként, hogy az árok széle és a szabályozási telekhatár között 3,0 méter széles gyalogjáró maradjon fenn. Az árok folytatása 120 méter hosszban a Bécsi-utat keresztezi és ezért boltozott betoncsatornaként terveztetett, melynek feneke keramit téglákkal burkolandó. Az árok hátralevő rész +9,0 méter magas földtöltések között terveztetett a baloldali töltésen, hasonlóan a Rádl árok tervéhez 2,0 méter széles ideiglenes kocsi-út építésével.

Az árok emésztési szelvényének számításánál alapul szolgált az a feltevés, hogy a leeső legnagyobb csapadékmennyiség 45 mm. és hogy ennek fele kerül az árokban levezetésre. Ez alapon a Viktória téglagyár déli oldalán a Bécsi útba torkoló mellékárok, melynek vízgyűjtő területe 548000 m² másodpercenként 3,43 m³, a Viktória téglagyár északi oldalán a Bécsi útba torkoló mellékárok, amelynek vízgyűjtő területe 295000 m² másodpercenként 1,85 m³ vízmennyiséget hoz a tervezett árokba; tehát az árok felső 140 m. hosszú szakasza 3,43 m³, további része pedig 5,28 m³ víz-emésztési képességgel terveztetett.

A tervezett műárokba betorkoló mellékárkok végszakaszaiban szükséges szabályozási munkálatok szintén tervbe vétettek, nevezetesen az azokban a hegyi vizekkel lejövő törmelék visszatartása végett bukógátak terveztettek, továbbá a második északi mellékárok közlekedés céljára is használtatván a mellékárok a jelenleginek baloldalán, még pedig a víz sebességének csökkentése céljából lépcsős alakban kiépítendőnek terveztetett.

A Filatori ároknak szabályozási költségei a kisajátítási költségek be-tudásával 58200 koronára irányoztattak elő.

Az árok szabályozással kapcsolatosan szükséges útszabályozás módosításokra a székesfőváros csak az árokszabályozásra szükséges vízjogi engedély kiadása után fog tervet bemutatni.

Az előzőekben ismertetett árokszabályozási tervekhez azzal a módosító kikötéssel járultunk hozzá, hogy a védőtöltések árvízvédelmi szempontból nem +9 méterig, hanem a lánczhidi mércze +9 méteres vizállásának és a Duna esésének megfelelően +9,6 méterig lesnek felemelendők. Ezt a kikötést kénytelenek voltunk fenntartani a székesfővárosnak a több költséggel és a Duna-szabályozási munkálatok végrehajtása folytán létrejött kedvezőbb viszonyokra való hivatkozással indokolt előterjesztése daczára is, mert az egész város és így Ó-buda szabályozási terve is a lánczhidi +9,0 méteres árvízre való tekintettel van megállapítva. Igazolja kikötésünk helyességét az a körülmény is, hogy az alsó duna-szakasz szabályozását végrehajtó földművelésügyi minister úr is az összes rakodópart-építkezéseknél, többek között a legujabban épített ujbudai rakodópartnál is ezt a szempontot tartotta szem előtt. Nem tettünk azonban észrevételt az ellen, hogy az árok védőtöltései ideiglenesen +9,60 méter magasság helyett csak +9,20 m. magasságig építtessenek meg.

Az 1904. év folyamán a következő útvonalak csatornázásához adtuk meg hozzájárulásunkat.

Kerület	Ú t v o n a l	Csatornahossz méterekben
I.	Fehérvári út, Gaál-utcza, Diószegi út, Karolina-út, Tigris-utcza, Gellérthegy északi oldala, Naphegy-utcza, Átlós-út.	1295·00
II.	Fő-utcza, Lánczhid-utcza, Eszter-utcza, Pala-utcza, Szemlőhegy-utcza, Orgona-utcza, Tudor-utcza, Rézmáli dülő-út.	1140·00
III.	Lelkész-utcza, Niedermayer-utcza, Apostol-utcza.	249 00
IV.	— —	—
V.	Lipót-körút.	655·60
VI.	Üteg-utcza, Délibáb-utcza, Csángó-utcza, Teréz-körút.	460·00
VII.	Wesselényi-utcza, Amazon-utcza, Alsó erdősor-utcza, Izabella-utcza, Dohány-utcza, Csömöri-út, Francia-út Mexikói út.	2936·00
VIII.	— —	—
IX.	Lenkey-utcza.	400·00
X.	Család-utcza, Vasgyár-utcza, Cserkesz-utcza és Gyömrői-út közötti névtelen utcza.	200·00

Az engedélyezett csatorna-vonalak keresztmetszelvények szerint következőleg csoportosíthatók:

400·00	méter	hosszú	0·20	méter	kör-szelvényű.
64·00	"	"	0·50	"	"
4795·00	"	"	0·90	"	tojás-
			0·60	"	"
1041·00	"	"	1·20	"	"
			0·80	"	"
1035·60	"	"	2·00	"	kör-
				"	"

Összesen : 7335·60 méter hosszú.

VIII.

KÖZVILÁGITÁS.

A magyar villamossági részvénytársulat 1904. év folyamán
a következő vonalokon fektetett kábeleket:

Kerület	Utak és terek
I.	Lógody-utcza, Mészáros-utcza, Kelenhegyi-út, Alkotás-utcza, Lovas-út, Hidegkúti-út, Zuhatag-út, Völgy-utcza, Budakeszi-út,
II.	Fő-utcza, Kapás-utcza, Ostrom-utcza, Fillér-utcza, Margit-körút, Ápolda-utcza, Lipótmezei-út, Páfrány-út, Oszlop-utcza.
V.	Báthory-utcza, Lipót-körút.
VI.	Petőfi-utcza, Munkácsy-utcza, Felső-erdősor, Desewffy-utcza, Csengery-utcza, Oktogon-tér.
VII.	Csömöri-út, Valeró-utcza, Akácfa-utcza, Murányi-utcza, Barcsay-utcza, Dembinszky-utcza, Klauzál-utcza.
VIII.	Baross-utcza, Bérkocsis-utcza, Horánszky-utcza, Práter-utcza.

A magyar villamossági részvénytársulat által 1904. évben lefektetett kábelek árokossza 5033·20 méter.

Ezenkívül épített a magyar villamossági részvénytársulat az 1904. év folyamán nagyfeszültségű (primär) áramvezetésre szolgáló légvezeték az I. ker. Budakeszi-úton, II. ker. Fillér-utczában, Rókushegyi úton, Debrői-úton, Pasaréti-úton, Házmán-utczában, Hidegkúti-úton, Zuhatag-úton összesen 5089 méter hosszban; kisméretű (secundär) áram vezetésére szolgáló légvezeték a II. ker. Nyúl-utczában, Rét-utczában, Mész-utczában, Aranka-utczában, Marczibányi-téren összesen 746 méter hosszban.

A budapesti általános villamossági részvénytársaság 1904. év folyamán a következő vonalakon fektetett kábeleket.

Kerület	Utak és terek
I.	Lágymányosi-út, Budafoki-út, Fehérvári-út.
II.	Jégverem-utcza, Fő-utcza, Pala-utcza.
IV.	Szerb-utcza, Ujvilág-utcza, Gerlóczy-utcza, Papnövelde-utcza, Molnár-utcza, Koronaherezeg-utcza, Fővám-tér, Zöldfa-utcza, Váci-utcza, Reáltanoda-utcza.
V.	Kálmán-utcza, Akadémia-utcza, Honvéd-utcza, Visegrádi-utcza, Sziget-utcza, Wáhrman-utcza, Csanády-utcza, Sétatér-utcza, József-tér, Koháry-utcza, Pannonia-utcza, Csáky-utcza.
VI.	Kemnitzer-utcza, Városliget, Gyár-utcza, Mozsár-utcza, Vörösmarty-utcza, Király-utcza, Rózsa-utcza, Csengery-utcza, Aradi-utcza, Stefánia-út, Munkácsy-utcza, Felső-erdősor, Aréna-út, Városligeti-fasor, Hunyady-tér, Szondy-utcza, Lendvay-utcza.
VII.	Aréna-út, Kertész-utcza, Akácfa-utcza, Garay-utcza, Stefánia-út, Klauzál-utcza, Wesselényi-utcza.
VIII.	Berzsenyi-utcza, Práter-utcza, Vas-utcza, Német-utcza.
IX.	Üllői-út, Rákos-utcza, Kinizsy-utcza, Kálvin-tér, Lónyay-utcza, Vámház-körút, Fővám-tér, Csillag-utcza.

A Budapesti általános villamossági részvénytársaság által 1904. év folyamán lefektetett kábelek árokossza 11239.45 méter.

Az 1904. év folyamán engedélyezett légszeszeső-fektetések és lámpafelállítások a következő helyekre vonatkoznak:

Kerület	U t c z a é s t é r
I.	Alagút-utcza, Krisztina-tér, Mészáros-utcza, Győző-utcza, Roham-utcza, Halász-bástya, Zerge-lépcső, Németvölgyi út, Lipótmezei út, Mikó-utcza, Gellért-hegyen a vizmedence nyugati oldalán haladó névtelen úton, Gellért-utcza, Gaál-utcza, Márványlépcső, Völgy-utcza, Csórsz-utcza.
II.	Csalogány-utcza, Páfrány-út, Szilágyi Dezső tér, Szeder-utcza, Öntőház-utcza, Vitéz utcza. Franklin-utcza.
III.	Serfőző-utcza, Óbudai rakpart, Föld-utcza, Zöldmáli-utcza, Szt.-Endrei út.
IV.	Eskütéri park, Papnövelde-utcza.
V.	— —
VI.	Fáy-utcza, Aradi-utcza, Nagymező-utcza, Szondy-utcza, Szegedi út, Aréna--úti vasuti aluljáró, Jász-utcza, Diós-utcza, Kerekes-utcza, Palócz-utcza, Máglya-utcza, Dévényi út, Hunn-utcza, Kartács-utcza, Üteg-utcza, Csata-utcza, Főthi-út, Tűzér-utcza, Gömb-utcza, Mohács-utcza, Városliget.
VII.	Holló-utcza, Egri-utcza, Örnagy-utcza, Szabó József utcza.
VIII.	Orczy-út, Teleki-tér és Köztemető-út közötti zsibáru-piacz.
IX.	Szt.-István kórház előtti park, Gyáli út, Üllői út, Mihalkovics-tér, Erkel-utcza, Oroszlán-utcza, Máriássy-utcza, Kén-utcza Mester-utcza, Illatos-árok melletti névtelen út.
X.	Orczy-tér.

Az engedélyezett lámpások száma:

Egész éjjeli 185
Fél éjjeli 228

Azonkívül engedélyeztetett 74 drb lámpás áthelyezése és 5 drb féléjjeli lámpás besorozása az egész éjjeliek közé. Az Auer égők fokozatos alkalmazása végett a Vár összes utcáiban, a Szt. Gellért szobor környékén, az Attila-utczában, a Városmajor-utczában, a Kékgolyó-utczában, az Alkotás-utczában, a Budaeörsi út egy részében, a Márvány-utczában, a Krisztina-téren, a Pálya-utczában, a Mészáros-utca egy részében, a Karátsonyi-utczában, a Koronaör-utczában, a Palota-úton, a Halászbástyán és az oda vezető lépcsőn, a Batthyány-utczában, a Csalogány-utczában, az Ilona-utczában, a Donáti-utczában, a Toldy Ferenc-utczában, a Királyhegy-utczában, a Török-utczában, a Királylépcsőn, a Szilágyi Dezső-téren, a Lipót-, Teréz-, Erzsébet-, József- és Ferenc-körúton belül eső balparti városrész ez ideig Auer-égőkkel még fel nem szerelt összes utcáiban, a Teréz- és Erzsébet-körút, Csömöri- és Aréna-út, valamint a Podmaniczky-utca által határolt összes utcákban, a Váci-úton az Aréna-útig, az Aréna-útnak az izraelita kórház előtti részében, a városligeti köröndön, a Csömöri-útnak a m. kir. államvasutak vonaláig terjedő részében, az István-útnak a Hungária-körútig terjedő részében, a Városliget egy részében, a Népszínház-utczában, a Teleky-téren, a Zsibárus-telepen, a Köztemető-úton, a Kálvária-téren, a Baross-utca külső szakaszában, a Tisza Kálmán-téren, a Nagyfuvaros-utczában, a József-utczában, a Mátyás-téren, a Práter-utczában, az Orczy-úton, a Mester-utczának a gróf Haller-utczáig terjedő részében, az Erkel-utczában, az Oroszlán-utczában, a Szabóky-utczában, az Indóház-utczában, a pályaudvar előtti téren, a Felső vaspálya-utczának a Jászberényi-úttól az Állomás-utczáig terjedő részében és a Belső Jászberényi-útnak az Indóház-utczáig terjedő részében, összesen 2997 drb Auer-égő felszerelése illetőleg közönséges pillangó égőnek Auer-égővel való kicserélése engedélyeztetett. Az 1904. év végén a székesfőváros területén alkalmazott Auer-égők száma már meghaladta a 10000-et.

Az 1904. év folyamán engedélyezett kőolajlámpás felállítások a következő helyekre vonatkoznak:

Kerület	U t c z a é s t é r
I.	Bornemissza-utca, Sashegyi dűlőút, Andor-utca, Albert-utca, Major-utca, Csurgói út, Fehérvári út, Tárogató-út, Lipótmezei út, Gerliczy nyaraló melletti névtelen út, Városmajor, Szilassy-út, Lágymányosi utca, Sasadi dűlőút, Tündér-út, Zugligeti út, Fodor-utca, Némethgyi útból elágazó névtelen út, Halmi-utca, Mohai út, Kalóz-utca, Költő-utca, Tigris-utca.

Kerület	U t c z a é s t é r
II.	Alvinczi út folytatását képező névtelen út, Pasaréti útból kiágazó névtelen út, Borbolya-utcza, Szemlőhegyi utczából kiágazó névtelen út.
III.	Szőlő-utcza, Szőlő-köz, Ék-utcza, Kerék-utcza, Szél-utcza, Apát-utcza, Szerűskert-utcza, Kaszás-utcza, Kazal-utcza, Köles-utcza, Zab-utcza, Szent-Endrei út, Bécsi út, Zöldmáli út, Szépvölgyi út, Raktár-utcza.
IV.	— —
V.	— —
VI.	Fáy-utcza, Lomb-utcza, Rozsnyai-utcza, Teve-utcza, Komáromi út, Szőnyi út, Csángó-utcza, Tüzér-utcza, Fóthi út, Petneházy-utcza, Palócz-utcza, Ambrus-utcza, Dévény-utcza.
VII.	Róna-utcza, Stefánia-út és Mogyoródi út közötti névtelen út, Gyarmat utcza, Várna-utcza, Bibor-utcza.
VIII.	— —
IX.	Mihalkovics-tér, Gróf Haller-utcza, Országos vásártér.
X.	Zalán-utcza, Álmos-utcza, Kántorné-utcza, Zsivora-utcza, Szigligeti-utcza, Megyeri-utcza, Vezér-utcza, Külső Kerepesi út, Cziráky-utcza, Pilisi út, Pesti Gábor utcza, Juhász-utcza, Pogány-utcza.

Az engedélyezett lámpások száma:

Egész éjjeli 297.

Fél éjjeli 106.

Azonkívül engedélyeztetett 13 nyári féléjjeli lámpás felállítása, 40 lámpásnak áthelyezése, 4 féléjjeli lámpásnak az egész éjjeliek közé, továbbá 14 nyári féléjjeli lámpásnak az egész évi egész éjjeliek közé sorozása.

IX.

TELEGRÁF, TELEFON.

Az 1904 év folyamán következő táviró és távbeszélő vonalak képeztek közigazgatási bejárás, illetőleg engedélyezés tárgyát.

Magán használatu távbeszélő vonal a központi vásárcsarnok és a vásárcsarnokok igazgatósága (Közraktár-utca 6. sz.) között.

Távbeszélő kábelek és légvonalak a II. V. VI. VII. VIII. és IX. kerületekben.

Táviró vonal a VIII. Üllői-út 16/b. sz. a. postahivatalhoz.

Telefon Hirmondó vonal a Gellérthegyén és Lágymányoson.

Táviró vonal a VIII. Üllői-út 84. sz. táviró hivatalhoz.

Az 1904 év folyamán végrehajtott építkezések és kábelfektetések révén ez év végéig a föld alatt elhelyezett távbeszélő kábelek hossza 134.491 méterre, a kábelek elhelyezésére szolgáló csőcsatornákkal bíró betontömbök vonalhossza 35.402,5 méterre, a felvezető pontoktól az előfizetők állomásáig vezető légvezetékek hossza pedig 11.568.282 méterre növekedett.

X.

SZEMÉLYI ÜGYEK.

Az 1870. évi X. t.-cz. 12. §-a szerint tanácsunk tagjainak egy harmada minden harmadik év végével kilép. Ezen elvhez képest 1904-ben a m. kir. kormány által kinevezett tanácsstagok közül Hauszmann Alajos, Kvassay Jenő és Lukács Antal, — a székes főváros által választott tanácsstagok közül pedig Dr. Heltai Ferencz, Quittner Zsigmond, és Tolnay Lajos megbízatása járt le.

A nevezettek újból kinevezettek, illetőleg megválasztottak.

A székesfővárosi középítési bizottság a saját kebeléből hasonlóképp újólág Eckermann Ede, Freund Vilmos, Kauser János, és Steinhard Antal bizottsági tagokat küldötte ki.

A rendes tagok sorából három nagyérdemű tagot a kérlelhetetlen halál ragadott el. Ezek: Dr. Fascho-Móys Sándor, belügyministeriumi ministeri tanácsos, aki 1890. óta fejtett ki körünkben buzgó és nagy elismerésre méltó tevékenységet; Pucher József, székesfővárosi törvényhatósági bizottsági tag, aki 1874. óta tartozott kötelékünkbe, példás buzgalommal működve közre a székesfőváros fejlesztésében és emelésében; — harmadik halottnunk: Rupp Imre, ministeri tanácsos, aki 1881-től kezdve a tanács előadója volt és ebben a minőségében elévülhetetlen érdemeket szerzett. Megrendült egészségi állapota következtében 1904. ápril havában nyugalomba vonult és ugyanakkor neveztetett ki a kormány részéről tanácsstaggá, de már október havában hirtelen elhunyt.

Tanácsunk e három tagja egyenként is súlyos veszteséget jelent nemcsak intézményünkre, hanem közéletünkre általában.

Emléküket azzal a kegyelettel őrizzük meg, mely őket méltán megilleti.

Rupp Imrét az előadói tisztben Garancsy Mihály, ministeri tanácsos váltotta fel.

XI.

VEGYESEK.

A várbeli halászbástya monumentális kiképzése, kapcsolatosan a felvezető nagy lépcsőzettel, a befejezés végső stádiumába jutott. Művészi hatását, azonban igen kellemetlenül zavarja a pénzügyministerium régi épülete, melynek terjedelmes dunai homlokzata a környezettel kirívó és bántó ellentétben van. Mielőtt a műalkotást további gondozás végett a székesfővárosnak átadnók, mi ez évre van kilátásba véve, a pénzügyminister úrhoz fordultunk azzal a kéréssel, hogy az épület stílszerű átalakításáról gondoskodni méltóztassék. A kapott válasz szerint a kérdés már huzamosabb idő óta megfontolás tárgyát képezi s a végrehajtás csak azon múlik, hogy e régi pénzügyministeri épület oly rossz állapotban van, hogy a homlokzat átalakításával egyidejűleg az épület belsejében is nagyobb mérvű tatarozásokat kellene foganatosítani. Eme tatarozások költségelőirányzata oly tetemes szükségletet tüntetett elő, mely távolról sem áll arányban az épület értékével, annál kevésbé, mert az egész épület csak ideiglenesnek tekinthető. Előreláthatólag ugyanis a pénzügyministeriumi új épületnek az egyetemi nyomda telkével leendő kibővítése után teljesen fel fog hagyatni és telke esetleg egészben a Halászbástya rendezésének céljára lesz felhasználható.

Az I. ker. Rudasfürdő-téren az Erzsébet-hid céljára kisajátított egyik telken van az u. n. Hungária-forrás, melynek lithium-tartalma vize kiváló gyógyerővel bír. A kisajátítási per lebonyolítása után a forrást a hozzá készített fülkével együtt, esetleg a Rudasfürdővel kapcsolatosan leendő hasznosítás végett terhermentesen s minden fenntartás vagy kikötés nélkül készségesen bocsátottunk a székesfőváros tulajdonába, amit ez köszönettel fogadott.

Hungária-forrás.

A szükséglet emelkedése vonja maga után, hogy a jobbparton új légszeszgyár létesítéséről kell gondoskodni. A székesfőváros erre a célra a Budafoki-út és a Duna között fekvő (13528—13530) hrzi számú telkét jelölte ki, melynek térfogata meghaladja a 19.000 □-ölet. Noha a szabályozási terv ezt a telket parknak szánta, a főváros szándékának megvalósítása elé annál kevésbé kívántunk akadályt gördíteni, mivel egyrészt a tervezett park pótlása megfelelő rendelkezéssel elérhető, másrészt pedig a légszeszgyár, mint városi közszükséglet kielégítésére szolgáló telep ide helyezése nem jön ellentétbe azon megállapodásunkkal, mely a bűzös gyárak új övezeti beosztására vonatkozik. A légszeszgyári teleknek, mint ilyenek szabályozására nézve irányadó volt, hogy a telek szabadon-állóan, utakkal körülvéve képeztessek ki. — A felhagyott park pótlását illetőleg

Budai légszeszgyár.

felkértük a székesfővárost, hogy e részben minél előbb megállapodásra jusson és előterjesztést tegyen.

Cultusminis-
teri palota.

A vallás- és közoktatásügyi minister úr ministeriumának, valamint több alárendelt hatóság- és hivatalnak befogadására emelendő új épület céljára a fővárosi pénzalap tulajdonát képező, az V. ker. Rudolf-rakpart és Személynök-utca között fekvő 1109. és 1120. hrzi számú telkeket szemelte ki. Az előbbinek térfogata 858·10 □-öl, az utóbbi 1021·23 □-öl; leltári becsértéke az előbbinek 500, az utóbbinak 400 korona □-ölenként. Tekintettel a közcélra, a két tömböt a leltári becsértéken engedték át, azzal a kikötéssel, hogy a telkek közt elvonuló Klotild-utca a nyilvános közlekedés számára a telkek egységes beépítése mellett is az első emeletig szabadon hagyassék.

Sertéshizlal-
da a Hűvös-
völgyben.

A lipótmezei elmeigyógyintézet igazgatósága Hidegkút község határában az 1936. sz. telken, tehát a székesfőváros tőzsomszédságában 150 sertés befogadására szolgáló sertéshizlaldát szándékoznék létesíteni.

Tekintettel az ipartörvény (1884. XVII.) 25. §-ában foglalt meghatározásra, általános volt a felfogás, hogy a célzat megvalósítása első sorban az iparhatósági telepengedély elnyerésétől függ.

Az illetékes főszolgabíró ez irányban az eljárást el is rendelte és az 1903. évi szeptember hó 26-án meg is tartatott.

Figyelembe véve az ez alkalommal úgy a hatósági tényezők, mint a magán érdekeltég részéről felhozott súlyos kifogásokat, a telepengedély I. fokon megtagadtatott. Felebbvitel útján a kereskedelemügyi minister úr olyképp döntött, hogy az adott esetben telepengedélyre szükség nincsen, mert a sertéshizlalda nem iparüzleti célra, hanem az intézet saját házi szükségletére szolgál.

Nem érezhetjük ugyan magunkat hivatva e merőben alaki megkülönböztetés helyességét behatóbban vizsgálni, — nem szenvedhet azonban kétséget, hogy érdemileg a sertéstelep, az üzem terjedelme marad irányadó.

Kifejezésre jutott ez a kereskedelemügyi minister úr döntése után kért építési engedély iránt, a múlt év márczius havában tartott helyszíni eljárás on is, ahol ugyanazon hatósági tényezők és érdekeltégi körök, melyek a telepengedély ellen óvást tettek, a leghatározottabban elleneztek az építési engedély megadását is. Az eljárásnak az lett eredménye, hogy a pomázi járás főszolgabírása az intézetnek építési engedély iránti kérelmét elsőfokulag elutasította.

Miután a tapasztaltak után nem láttuk kizárva azt, hogy a nevezett elmeigyógyintézet igazgatósága szándékához továbbra is ragaszkodva, a felebbvitel útjára lép, — ezért szükségesnek láttuk, hogy erre az ügyre a belügyminister úr figyelmét már előre reáirányozzuk és oltalmához folyamodjunk.

Minden kétségen felül áll, hogy a sertéshizlalda azon egészségtelen bűzös gyárak sorába tartozik, melyeket a székesfőváros határában az építési szabályzat 315. §-a értelmében csak az e célra kijelölt külön területen szabad létesíteni. Ez az intézkedés integrans részét képezi azon övezeti beosztásnak, melyre az ország fővárosának rendezése és jövő fejlődése alapítva van. E beosztásban a budai kies hegyvidéknek, az a rendeltetés jutott, hogy — amire különben már mintegy a természet praedestinálta — a százezreket s remélhetőleg nemsokára milliót számláló lakosság üdül-

és nyaralóhelye legyen. Milliókra rúg azon befektetések értéke, melyeket a hatóság és a magánosok e célra fordítottak. A hatóság megfelelő úthálózat és egyéb közművek létesítésével és fentartásával járul hozzá, hogy a nagy közönséget ide vonzza és arra buzdítsa, hogy itt a nagyvárosi jellegnek megfelelő, modern nyaraló telepet rendezzen be. Nem feledkezett meg a hatóság a szegényebb néposztály nagy tömegéről sem. élvezetével bocsátván a séta utakkal ellátott közeli nagy erdőt, mely a tervezett sertéshizlaldának szintén tőszomszédságában van. A tehetősebb osztály pedig, bízva a törvényszerűen megállapított övezeti beosztásában, mely a szóban forgó vidéket egyszersmindenkorra nyaraló-területnek jelölte ki, teljes jóhiszeműséggel bocsátkozott bele a kerti kultúrával kapcsolatos nyaraló-építkezésbe. Ezek betetőzéseül a Hűvösvölgy és vidéke már néhány év előtt az oda kiépített vonal által bevonatott a város villamos közuti vaspályai hálózatába s amikor ilyképen úgy jelene, mint jövő fejlődése emberileg biztosítottak volna mondható: akkor támad a gondolat, nem az önző magánérdek körében, hanem az ország egyik elsőrangú közegészségi intézményének vezetőségében, oly helyen rendezni be nagy arányú sertéshizlaldát, hol az a topographiai és légáramlási viszonyok következtében a Hűvösvölgy- és Lipótmezőnek nevezett nyaraló-vidéket ebbeli jellegében teljesen és menthetetlenül megrontaná, sőt a főváros közegészségi viszonyait általában s állandóan veszélyeztetné, ami igen könnyen már abból is megállapítható, hogy a telep szennyvizei másutt, mint a nyitott ördögárokban lefolyást nem találhatnak s a jövő pöcze- és trágyaanyag kezelése és elszállítása sem oldható úgy meg, hogy a vele járó közegészségi ártalmaktól a székesfőváros megóvható volna.

Budapest nyaraló-övezetében sertést tartani egyáltalán nem szabad. Meghiúsítani e tilalom célját azzal, hogy a szomszédos községben közvetlenül a főváros nyaraló-területének a határán egy nagy sertéshizlalda engedélyeztessék, helyes bizonyára nem volna. Óvást tett a telep ellen különben Hidegkut községe is, egyebek között azon okból, mivel kérdéses területét szintén nyaraló-övezetbe sorozta s ott már tényleg nagyobb számú villák keletkeztek. De ha a közönség az éppen említett rendelkezést meg sem tette volna, megtennők azt részünkről az 1870. évi X. t.-cz. 15. §-a alapján. Erre vonatkozólag jelezni kívánjuk egyébiránt, hogy már előbb folyamatba tettük azokat az előmunkálatokat, melyeknek célja, hogy a környező községek rendezését a székesfőváros övezeti beosztásával és általános szabályozási tervével szerves kapcsolatba és összhangba hozzuk. Ugyanez a szempont már legközelebb érvényesülni fog Budapest építésügyi szabályzatában is, a revízió alkalmából, ami éppen munkában van.

Hogy ilyen körülmények között nagyjelentőségű közérdekekkel, másrészt épp oly jogos mint méltányos magánérdekekkel és az ezeket védő szabályokkal éppen egy állami intézet akarjon ellenkezésbe helyezkedni, ez alig található igazolást, sőt mentséget is azokban a gazdasági előnyökben, melyeknek elérésére az intézet törekszik, nem véve figyelembe azokat a hasonlíthatatlanul nagyobb károkat, melyeket szándékának megvalósításával okozna.

Budapest 800.000 lakossága sertéshus-szükségletének kielégítéséről a főváros a kor és haladás követelményeinek megfelelően úgy gondoskodott, hogy kapcsolatosan más köz- és magánérdeket ne sértsen. Ezen az uton a

szóban levő intézet szükséglete is fedezhető és az a netáni finaciális különbözet, mely a választott módhoz viszonyítva az intézet gazdasági üzemének terhére mutatkoznék, nem képezhet elfogadható alapos okot különösen olyan berendezésre, mely az anyagi és erkölcsi értékek egész tömegét a nyilvánvaló károsítás veszélyébe sodorja.

Rámutatva tehát arra is, hogy az eset veszedelmes praecedent alkotna éppen az önös magán javára, mert ami megengedtetnék a belügyminister, mint az országos közegészség legfőbb gondozójának fenhatósága alatt álló intézet részére, az hasonló körülmények között magánintézetnek s általában másoknak sem volna megtagadható, intézkedést kértünk a belügyminister úrtól, hogy a lipótmezei tébolyda igazgatósága a kérdéses helyen sertéshizlalda létesítésének kísérletével egyszersmindenkorra hagyjon fel, mert már a pusztá gondolat is méltán keltett mindenféle súlyos aggodalmakat és ismétlődő felmerülése a székesfőváros övezeti beosztásába és ezen alapuló rendezésébe vetett bizalom megrendülését vonná maga után, kiszámíthatlan kárára a város fejlődésének.

Az ügy ezután még különböző fázisokon ment keresztül, de későbbi fejleményeiben szerencsére mégis kedvező fordulatot vett és — úgy tudjuk — a sertéshizlalda létesítésének veszélye ma már elhárítottnak tekinthető.

Nagyméltóságu magyar királyi Ministerium!

A működésünkről szóló jelentés kiegészítésére az 1870. évi X. t-cz 27. §-a értelmében bemutatjuk az általunk kezelt alapok 1904. évi zárszámadásait is, kérve, hogy ezeket megvizsgáltatni és részünkre a felmentvényt megadni méltóztassék.

Végül megemlítjük, hogy e jelentésünket a zárszámadásokkal és 1905. évi belkezelési költségelőirányzatunkkal együtt nyomtatásban közzétettük és az országgyűlés mindkét házának, valamint Budapest székesfőváros hatóságának is megküldöttük.

Kelt Budapesten, 1905. évi július hó 15-én.

Podmaniczky Frigyes s. k.
alelnök.

Garancsy Mihály s. k.
ministeri tanácsos.

1870. évi X. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1871. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1872. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1873. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1874. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1875. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1876. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1877. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1878. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1879. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1880. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1881. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1882. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1883. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1884. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1885. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1886. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1887. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1888. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1889. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1890. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1891. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1892. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1893. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1894. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1895. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1896. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1897. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1898. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1899. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről
1900. évi I. törvény a közigazgatási szervek működéséről

Magyar Királyi Minisztérium

Kelt Budapest, 1905. évi július hó 15-én.

Podmaniczky Frigyes s. k.
Garanczy Mihály s. k.
miniszeri tanács

MELLÉKLETEK.

I. A fővárosi pénzalap

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B e v é t e l	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
I. Valódi bevételek.						
<i>a) Rendes bevételek.</i>						
1	1—3	Ház- és telekbérjövdelem	3.605	—		
2	4—8	Kamatjövdelem	69.130	44		
3	9	Útadójövdelem	467.715	76		
4	11	Kiszökelléki és használati díj	453	—		
5	14	Különféle bevételek	75	—		
6	16—17	Évi használati díjak	30	—		
7	18—19	Terjedékeladás	7.106	44		
8	23—24	Fővárosi közmunkák tanácsa palotájának házbérjövdeleme	11.940	—		
Együtt					560.055	64
<i>b) Rendkívüli bevételek</i>						
9	25—26	Budai körút jövdeleme	11.378	—		
10	28	Budapest székesfőváros tartozásai és járulékai	82.379	—		
11	30—31	Háztelekeladás épület és útépitési anyag eladás	86.930	—		
12	33	Házadó és járulék visszatérítés	251	96		
13	34—35	Térítmények	1.248	50		
14	62	Terjedék beváltási ártérítmény	875	20		
15	63	Ház és telekvételár térítmény	3.024	80		
Együtt					186.037	46
Valódi bevételek főösszege					746.143	10
II, Átfutó bevételek.						
<i>a) Megtérített előlegek.</i>						
16	38—39	Egyéb előlegek	68.428	80		
17	47	Fizetési pótlék	10.177	66		
18	48—51	Az új országház környékének rendezése céljára adott és a magyar királyi pénzügyminiszterium által megtérítendő előlegek	89	—		
19	53—55	Farkasréti köztemetőbe vezető villamos-vasút céljára adott és a budapesti közúti vaspálya-társaság által megtérítendő előleg	34.598	16		
20	58—60	Elszámolandó előlegek	21.821	65		
21	64	Magyar földhitelintézet	598.138	40		
22	66—67	Fizetési előlegek	2.506	25		
Együtt					735.759	92
<i>b) Idegen pénzek.</i>						
23	68	Viszafizetendő egyéb idegen pénzek	8.752	—		
24	73—74	Tiszti adó és szolgálati díj	10.676	80		
25	75	Fizetés letiltás	295	47		
Együtt					19.724	27
Átfutó bevételek főösszege					755.484	19
Valódi bevételek főösszege					746.143	10
Valódi és átfutó bevételek főösszege					1.501.627	29
Átvitel					1.501.627	29

1904. évi zárszámadása.

Tételszám	Főkönyvi Japszám	K i a d á s	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
I. Valódi kiadások.						
<i>a) Rendes kiadások.</i>						
Ügyviteli költségek.						
<i>a) Személyi járandóságok.</i>						
1	1—2	Fizetések, lakpénzek és pótlékok	118.475	—		
2	118—119	Személyi pótlékok	31.133	32		
3	120	Lakpénz pótlékok	300	—		
4	3—4	Rendes díjnokok díjazása	5.887	91		
5	5	Ruhailletmények	800	—		
6	6	Hidberek	180	—		
7	7 és 10	Jutalmak és segélyek	1.595	—		
8	42	Végleges nyugdíjak	6.978	66		
9	43	Özvegyi nyugdíjak	6.703	67		
10	44	Nevelési járulékok	82	—		
11	45	Kegydíj	400	—		
Együtt					172.535	56
<i>b) Dologi kiadások.</i>						
12	8—9	Fűtésre	2061	—		
13	11—12	Hivatali helyiségek világítására	363	84		
14	14	Hivatali helyiségek tisztogatására	503	20		
15	16	Papír-, író- és rajzszerekre	1.022	60		
16	18—19	Nyomatványok és könyvkötésre	2.398	28		
17	20	Rajzeszközök és szakkönyvek beszerzésére	307	10		
18	23—24	Leltári tárgyak beszerzésére és fenntartására	1.072	26		
19	25—27	Egyéb irodai szükségletre	484	10		
20	28—33	Bérkocsi és küldővezdijakra	348	52		
21	35—36	Felméréseknél szükséges napszamosok bérei	279	—		
Együtt					8.839	90
Belkezelési előirányzat összegei					181.375	46
<i>d) Kezelési és egyéb kiadások.</i>						
22	37—41	Fővárosi közmunkák tanácsa házának fenntartási költsége	3.661	12		
23	47—48	Buda és egyéb szabályozási költségek	15.121	—		
24	50—51	Épület fenntartási és házkezelési költségek	426	04		
25	52—53	Ház-, telekadó, vízdió és tőkekamatadó	8.168	41		
26	55—57	Ház- és telekvételár	58.834	50		
27	58—59	Kamatkiadás	15.321	40		
28	61—64	Különféle költségek	15.177	70		
29	65—68	Különféle költségek	14.744	40		
30	73	Terjedék beváltás	5.700	—		
Útadó behajtási költségek, jutalomdíjak						
Együtt					137.454	57
Rendes kiadások főösszege					318.830	03
<i>b) Rendkívüli kiadások.</i>						
31	74—75	Budai körút építési és egyéb költségei	286.423	39		
32	77	Budapest székesfőváros követelése	68.597	78		
33	110	Gellérthegy szerpentin út építési költsége	500	—		
34	122	Temetkezési járulékok	1.500	—		
Együtt					357.021	17
Valódi kiadások főösszege					675.851	20
Átvitel					675.851	20

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B e v é t e l	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
		Áthozat . . .			1,501 627	29
		Valódi és átfutó bevételek főösszege . . .			1,501 627	29

Budapest, 1904. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferencz s. k.,
min. számtanácsos.

Ezen zárszámadást, egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben
Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsának 1905 évi

Lukács Antal s. k.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K i a d á s	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
		Áthozat . . .			675.851	20
		II. Átfutó kiadások.				
		<i>a) Adott előlegek.</i>				
35	81	A magyar földhitelintézetnél elhelyezett összeg	731.310	96		
36	82	Fizetési előlegek	3.975	—		
37	81—86	Elszámolandó előlegek	64.790	21		
38	90—91	Egyéb előlegek	943	57		
39	98	Fizetés pótlék	10.177	66		
40	100	A farkasréti köztemetőbe vezető villamos-vasut czéljára adott s a budapesti közuti vaspálya társaság által megtérítendő előleg	1.653	82		
		Együtt . . .			812.851	22
		<i>b) Idegen pénzek.</i>				
41	103	Fizetés letiltás	295	47		
42	104—105	Tiszti adó és szolgálati díjak	10.676	80		
43	112—114	Visszafizetendő egyéb idegenpénzek	1.952	60		
		Együtt . . .			12.924	87
		Átfutó kiadások főösszege . . .			825.776	09
		Valódi kiadások főösszege . . .			675.851	20
		Valódi és átfutó kiadások főösszege . . .			1.501.627	29

december hó 31-én.

tanácsának számvevőisége:

Haluska Lajos s k
min. számellenőr.

tett egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

május hó 24-én tartott pénzügyi bizottsági üléséből.

Báró Harkányi Frigyes s. k.

2. Az új hidakkal kapcsolatos rendezésekre

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B e v é t e l	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
		I. Valódi bevételek.				
		<i>a) Rendesek.</i>				
1	1	Kamatjövedelem	16.321	—	16.321	—
		Együtt . . .				
		<i>b) Rendkívüli bevételek.</i>				
2	14	Ferencz József- és Eskütéri-hid feljáróinak építési költség térítménye	3.968	72	3.968	72
		Együtt . . .				
		<u>Valódi bevételek összege . . .</u>			20.289	72
		II. Átfutó bevételek.				
3	6	A magyar földhitelintézet által visszafizetett cselekvő tőke	522.189	48		
4	8	Megtérített előleg	7	—		
		Együtt . . .			522.196	48
		<u>Valódi és átfutó bevételek főösszege . . .</u>			542.486	20

Budapesten, 1904. évi
A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferenc s. k.,
ministeri számtanácsos.

Ezen zárszámadást, egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben
Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsának 1905. évi

Lukács Antal s. k.,

szolgáló alap 1904. évi zárszámadása.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K i a d á s	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
I. Valódi kiadások.						
<i>a) Rendesek.</i>						
1	1	Házadó és tőkeamat-adó	1.632	11		
2	3	Házkezelési és épület fenntartási költség . .	100	—		
3	6	Különféle kiadás	912	22		
		<u>Együtt . . .</u>			2.644	33
<i>b) Rendkívüli kiadások.</i>						
4	8	Az értékesítésre fennmaradt telkek után befolyt és az állami előlegek részbeni törlesztéseül a m. kir. pénzügyministerium rendelkezésére bocsátott összeg	300.895	74		
5	10	Eskütéri hid feljáróinak építési költsége . .	167 767	10		
6	15	Szent Gellért-szobor elhelyezésével kapcsolatos költségek	33.786	49		
7	17	Útépítési költség	7	—		
8	20	Kamat kiadás	18.822	84		
9	22	A III. ker. Zsigmond-utczában épülő új katonai gyógyintézet építési költsége . . .	2.042	26		
10	24	Sárosfürdői ingatlanok tisztajövedelme fejében a székesfővárosnak megtérített összeg . .	1 841	55		
		<u>Együtt . . .</u>			525.162	98
		<u>Valódi kiadások összege . . .</u>			527.807	31
II. Átfutó kiadások.						
11	18	A magyar földhitelintézetnél elhelyezett cselekvő tőke	14.678	89		
		<u>Együtt . . .</u>			14 678	89
		<u>Valódi és átfutó kiadások főösszege . .</u>			542.486	20

december hó 31-én.
tanácsának számvevősége.
Molitorisz Gyula s k.
ministeri számellenőr.

tett egybe hasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.
május hó 24-én tartott pénzügyi bizottsági üléséből.
Báró Harkányi Frigyes s k.

3. A katonai laktanya telek kisajátítási

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B e v é t e l	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
I. Valódi bevételek.						
<i>a) Rendesek.</i>						
1	1	Kamatjövedelem	49.137	16	49.137	16
		Együtt				
<i>b) Rendkívüli bevételek.</i>						
2	4	Telekeladás	9.300	—	262.054	—
3	6	Flórián-laktanya vételára	25.000	—		
4	8	Újépületi telektömb értékesítése folytán befolyt vételárak	227.754	—		
		Együtt				
		<u>Valódi bevételek összege</u>			311.191	16
II. Átfutó bevételek.						
5	10	A magyar földhitelintézet által visszafizetett cselekvő tőke	607.612	57	637.720	69
6	16-19	Megtérített előleg	30.108	12		
		Együtt				
		<u>Valódi és átfutó bevételek főösszege</u>			948.911	85

Budapest, 1904. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferencz s. k.,
ministeri számtanácsos.

Ezen zárszámadást, egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben

Budapest, a fővárosi közmunkák tanácsának 1905. évi

Lukács Antal s. k.,

alap 1904. évi zárszámadása.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K i a d á s	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
I. Valódi kiadások.						
<i>a) Rendesek.</i>						
1	2	Házadó és tőkekamatadó	1.630	73		
2	3	Vizdíj	—	30		
3	4—5	Különféle kiadás	107	16		
4	22	Csatornázási járulék	615	25		
		Együtt			2 353	44
<i>b) Rendkívüli kiadások.</i>						
5	6	Újépületi telektömb értékesítése folytán befolyt vételárakból a m. kir. pénzügyminis- terium rendelkezésére bocsátott összeg	296.118	77		
6	7	Kamatjövedelem czimén befolyt összegekből a m. kir. pénzügyminis- terium rendelkezésére bocsátott összeg	178.881	23		
7	10	Flórián-laktanya vételárából a m. kir. pénzügy- minis-terium rendelkezésére bocsátott összeg	125.000	—		
		Együtt			600.000	—
		<u>Valódi kiadások összege</u>			602.353	44
II. Átfutó kiadások.						
8	8	A magyar földhitelintézetnél elhelyezett cse- lekvő tőke	332.852	35		
9	14—16	Adott és megtérítendő előleg	6.899	86		
10	12	Visszafizetett idegen pénz	6.806	20		
		Együtt			346.558	41
		<u>Valódi és átfutó kiadások főösszege</u>			948.911	85

december hó 31-én.

tanácsának számvevősege.

Molitorisz Gyula s. k.
ministeri számellenőr.

tett egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

május hó 24-én tartott pénzügyi bizottsági üléséből.

Báró Harkányi Frigyes s. k.

4. Az előleg alap 1904.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B e v é t e l	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
I. Valódi bevételek.						
<i>a) Rendesek.</i>						
1	1—2	Kamat	31.249	23		
2	3—5	Különféle bevétel	5 983	86		
		<u>Együtt . . .</u>			37.233	09
<i>b) Rendkívüli bevételek.</i>						
3	9	Dunaszabályozás által nyert telkek eladása .	136.549	20		
4	15	Telekbérjövédalom	126	—		
		<u>Együtt . . .</u>			136.675	20
		<u>Valódi bevételek összege . . .</u>			173.908	29
II. Átfutó bevételek.						
5	17	A magyar földhitelintézet által visszafizetett cselekvő tőke	130.442	32		
6	25	Visszafizetendő idegen pénz	4.164	13		
		<u>Együtt . . .</u>			134.606	45
		<u>Valódi és átfutó bevételek főösszege . . .</u>			308.514	74

Budapesten, 1904. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferencz s. k.,
ministeri számtanácsos.

Ezen zárszámadást, egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben

Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsának 1905. évi

Lukács Antal s. k.,

evi zárszámadása.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K i a d á s	Egyenként		Összesen		
			korona	fillér	korona	fillér	
I. Valódi kiadások.							
<i>a) Rendesek.</i>							
1	1	Különféle kiadás	312	92			
2	4	Tőkekamatadó	282	66			
		<u>Együtt . . .</u>			595	58	
II. Átfutó kiadások.							
3	10	A magyar földhitelintézetnél elhelyezett cse- lekvő tőke	173.703	03			
4	8	Állami előleg	130 052	—			
5	14	Visszafizetett idegen pénz	4.164	13			
		<u>Együtt . . .</u>			307.919	16	
<u>Valódi és átfutó kiadások főösszege .</u>						308.514	74

december hó 31-én.

tanácsának számvevősége.

Molitorisz Gyula s. k.
ministeri számellenőr.

tett egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk
május hó 24-én tartott pénzügyi bizottsági üléséből.

Báró Harkányi Frigyes s. k.

5. A Kossuth Lajos-utcai kisajátítási

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B e v é t e l	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
		I. Valódi bevételek.				
		<i>a) Rendes bevétel.</i>				
1	47	Kamatjövedelem	191.881	58		
		Együtt . . .			191.881	58
		<i>b) Rendkívüli bevétel.</i>				
2	48	Budapest székesfőváros 50%-os járuléka a Kossuth Lajos-utca szabályozási költségeihez	538.384	80		
		Együtt . . .			538.384	80
		Valódi bevételek összege . . .			730.266	38
		II. Átfutó bevételek.				
3	46	A magyar földhitelintézet által visszafizetett cselekvő tőke	762.538	71		
		Együtt . . .			762.538	71
		Valódi és átfutó bevételek főösszege . . .			1.492.805	09

Budapesten, 1904. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferenc s. k.,
ministeri számtanácsos.

Ezen zárszámadást, egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben
Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsának 1.05. évi

Lukács Antal s. k.,

alap 1904. évi zárszámadása.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K i a d á s	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
		I. Valódi kiadások.				
		<i>a) Rendes kiadások.</i>				
1	8	Különféle kiadás	6	80		
2	9	Tőkekamatadó	1.283	19		
3	36	Visszafizetett állami előleg	762.531	91		
		<u>Valódi kiadások összege . . .</u>			763.821	90
		II. Átfutó kiadások				
4	2	A magyar földhitelintézetnél elhelyezett cselekvő tőke	728.983	19		
		<u>Együtt . . .</u>			728 983	19
		<u>Valódi és átfutó kiadások főösszege .</u>			1,492.805	09

december hó 31-én.

tanácsának számvevősége.

Molitorisz Gyula s. k.
ministeri számellenőr.

tett egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

május hó 24-én tartott pénzügyi bizottsági üléséből.

Báró Harkányi Frigyes s. k.

6. A halászbástya rendezésére szánt alap

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B e v é t e l	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
I. Valódi bevételek.						
<i>Rendesek.</i>						
1	6	Kamatjövedelem	976	77		
2	10	Hunyadi-szobor új talapzatának költségeire nyert javadalmazás	5.716	72		
		<u>Együtt . .</u>			6.693	49
II. Átfutó bevételek.						
3	8	A magyar földhitelintézet által visszafizetett cselekvő tőke	53 837	89		
		<u>Együtt . .</u>			53 837	89
<u>Valódi és átfutó bevételek főösszege .</u>					60 531	38

Budapest, 1904. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferencz s. k.,
ministeri számtanácsos.

Ezen zárszámadást, egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben

Budapest, a fővárosi közmunkák tanácsának 1905. évi

Lukács Antal s. k.,

1904. évi zárszámadása.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K i a d á s	Egyenként		Összesen			
			korona	fillér	korona	fillér		
I. Valódi kiadások.								
1	4—6	Halászbástya északi bástyájának építési költsége	40.141	93				
2	7	Halászbástya nagy szabad lépcsőjének építési költsége	7.073	02				
3	10	Különféle kiadás	345	08				
4	13	Tőkekamatadó	97	68				
5	21	Szent György-lovasszobor létesítési költsége	1.536	03				
6	23	Hunyadi-szobor új talapzatának építési költsége	4.761	83				
		Együtt . .			53.955	57		
II. Átfutó kiadások.								
7	16	A magyar földhitelintézetnél elhelyezett összeg	6.575	81				
		Együtt . .			6.575	81		
Valódi és átfutó kiadások főösszege .							60.531	38

december hó 31-én.

tanácsának számvevősége.

Molitorisz Gyula s. k.

ministeri számellenőr.

tett egybehasonlításával átvizsgáltak és helyesnek találtak.

május hó 24-én tartott pénzügyi bizottsági üléséből.

Báró Harkányi Frigyes s. k.

A fővárosi közmunkák tanácsa belkezelési költségeloirányzata az 1905. évre.

Rovat	Alrovat	Tétel	1905. évi előirányzat		1904. évre megállapított költségvetés az év közben enged. hitelösszegekkel együtt	Tétel
			Egyenként	Összesen		
k o r o n a						
I. fejezet. Rendes kiadások.						
I. czim. Ügyviteli költségek.						
<i>Személyi járandóságok.</i>						
1				141.200	142.583 ³³ /100	1
	1	Fizetések, lakpénzek és pótlékok		5.840	5.856	2
	2	Rendes díjnokok díjazása		800	800	3
	3	Ruhailletmények		180	180	4
	4	Hídbérek		1.200	1 200	5
	5	Jutalmak és segélyek				
		Összesen		149.220	150.619 ³³ /100	
<i>Dologi kiadások.</i>						
2						
	1	Hivatali és irodai költségek	2.945		2.870	1
	1	Fűtésre	580		580	2
	2	Hivatali helyiségek világítására	600		600	3
	3	Hivatali helyiségek tisztogatására	1.600		1 600	4
	4	Papír-, író- és rajzszerkekre	3.200		3.200	5
	5	Nyomatványok és könyvkötésre	800		800	6
	6	Rajzeszközök, szakkönyvek stb. beszerzésére	500		1.100	7
	7	Leltári tárgyak beszerzésére és fenntartására	600	10 825	600	8
	8	Egyéb irodai szükségletekre		500	500	2
	2	Bérmunkások és küldöncdíjakra		400	400	3
	3	Felméréseknél szükséges napszámosok bérei				
		Összesen		11.725	12.250	
<i>Nyugdíjak</i>						
3						
	1	Ideiglenes nyugdíj				1
	2	Végleges „			9 930 ⁶⁷ /100	2
	3	Özvegyi „	9.332		6.572	3
	4	Nevelési járulék	72		82	4
	5	Kegydíj	400		400	5
		Összesen		9.804	16.984 ⁶⁷ /100	
		Rendes kiadások főösszege		170.749	179 854	
II. fejezet Rendkívüli kiadás.						
4					380	4
		Altisztek és szolgálók 10%-os fizetési segélyei				
		Kiadások főösszege		170.749	180 234	

Kelt Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsának

Szuppán Ferenc s. k.,
ministeri számtanácsos.

Podmaniczky
al-

5829
M. E. 1904. Ezen előirányzatot az 1905. évi január hó 6-án tartott ministertanács határozata alapján

Budapesten, 1905. évi

A személyi járandóságok részletezése.

Létszám		Fizetés	Személyi pótlék	Működési pótlék	Lakpénz	Lakpénz pótlék	Rendes díjnokok díjazása	Ruha illetmény	Hidbér	Jutalmak és segélyek	Összesen
		k o r o n a									
I. Elnökség.											
1	Alelnök	12.000	3 000		2 000						17.000
1	Ministeri tanácsos	8.000	1 600		2.000						11.600
1	Ministeri titkár	4.000	800		1.200						6 000
2	Ministeri segéd-titkár á 2800 K. fizetés, á 800 K. személyi pótlék, á 1000 K. lakpénz	5.600	1 600		2.000						9.200
II. Műszaki osztály.											
1	Ministeri tanácsos	8.000	1.600	2.000	2.000						13.600
1	Ministeri osztálytanácsos	5.000	1.400	1.600	1 600						9.600
3	Műszaki tanácsos : 1. 4.800 K. } 600 K. } személyi pótlék, } fizetés. } á 1.200 K. lakpénz és 2. á 4000 K. } á 800 K. } á 1.200 K. működési pótlék	4.800	600	1.200	1.200						7.800
3	Ministeri főmérnök : 2. á 3 200 K } á 1.000 K lakpénz, á 800 K. } fizetés, személyi pótlék, á 1 000 K. } működési pótlék	6 400	1.600	2 000	2.000						12.000
1	1. 2.800 K } á 1.000 K lakpénz, á 800 K. Ministeri mérnök } fizetés, személyi pótlék, á 1 000 K. } működési pótlék	2 800	800	1.000	1.000						5.600
		2 600	300	800	800						4 500
III. Számvevőség.											
1	Ministeri számtanácsos	3.200	800		1.000						5.000
2	Ministeri számellenőr : 1. 1.800 } á 400 K. személyi pótlék } fizetés, á 700 K. lakpénz 1. 1.600 }	1.800	400		700						2.900
		1 600	400		700						2.700
IV. Segédhivatal.											
1	Segédhivatali igazgató, főigazgatói illetményvel	3.600	400		1.000						5.000
3	Ministeri irodatiszt : 1. 2.000 K. } 200 K. } személyi pótlék, 1. 1.800 K. } fizetés, 400 K. } á 700 K. lakpénz 1. 1.600 K. } 400 K. }	2.000	200		700						2 900
		1.800	400		700						2 900
		1 600	400		700						2 700
1	Ajtónálló	1 000	100		240	60		160	36		1.596
4	Szolga : 1 800 K. } á 100 K. személyi pótl., á 240 K 2. á 700 K. } fizetés, lakpénz, á 60 K lakp. pótlék 1. 600 K. } á 160 K. ruhap. és á 36 K. hidp	800	100		240	60		160	36		1.396
		1 400	200		480	120		320	72		2.592
		600	100		240	60		160	36		1.196
	Rendes díjnokok díjazása						5.840				5.840
	Jutalmak és segélyek									1200	1.200
26	Összesen	86.000	18.400	24 900	11.000	300	5.840	800	180	1200	149 220
											<u>141.200</u>

1904. évi november hó 15-én tartott üléséből

Frigyes s. k., **Garancsy Mihály s. k.**,
elnök. ministeri tanácsos.

170.749 K., azaz: Egyszázhetvenezerhétyszáznegyvenkilenc korona végösszeggel ezennel jóváhagyom.
január hó 14-én. (P. H.)

Tisza s. k.
m. kir. miniszterelnök.

B 342/52/16

A

Budapest

FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK

TANÁCSÁNAK

HIVATALOS JELENTÉSE

1905. ÉVI

MŰKÖDÉSÉRŐL.



Budapest, 1906.

Nyom. Heisler J. K. és könyvnyomdájában

II. Váci-ért-rakpart 1. sz.

A

FÖVÁROSI KÖZMŰNYKÁK

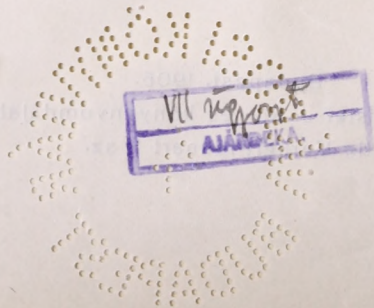
TANÁCSÁNAK

HIVATALOS JELENTÉSE

1902. ÉVI

FÖVÁROSI KÖNYVTÁR
100 7 3188 sz.

MŰKÖDÉSÉRŐL.



Tartalom.

	Lap
Bevezetés — — — — —	1
I. Szabályozás — — — — —	6
II. A Halászbástya rendezése — — — — —	24
III. Építésügyi szabályzat — — — — —	29
IV. Útépítés — — — — —	37
V. Vasutak — — — — —	42
VI. Vizmű — — — — —	51
VII. Csatornázás — — — — —	54
VIII. Közvilágítás — — — — —	59
IX. Telegráf, Telefon — — — — —	74
X. Személyi ügyek — — — — —	75
XI. Vegyesek — — — — —	77
Befejezés — — — — —	79

Mellékletek.

1. A fővárosi pénzalap 1905. évi zárszámadása — — — — —	82
2. Az új hidakkal kapcsolatos rendezések alapjának 1905. évi zárszámadása — — — — —	86
3. A katonai laktanya kisajátítási alap 1905. évi zárszámadása — — — — —	88
4. Az előleg alap 1905. évi zárszámadása — — — — —	90
5. A halászbástya rendezésére szánt alap 1905. évi zárszámadása — — — — —	92
6. Az 1906. évi belkezelési költségelőirányzat — — — — —	94



Tartalom.

1	Bevezetés
4	I. Szabályozás
24	II. A Halászbirtok rendszere
28	III. Építészeti szabályzat
37	IV. Építés
42	V. Vízvezetés
51	VI. Víznyelvény
54	VII. Csatornázás
59	VIII. Közvilágítás
73	IX. Törvények, Tervezés
75	X. Személyi ügyek
77	XI. Végkövetés
79	Befoglalás

Mellékletek.

82	1. A tervezési tervrajz 1905. évi rendszere
83	2. Az új hulladékvesztő rendszerek alaprajza 1905. évi rendszere
88	3. A szennyvíz tisztítási rajz 1905. évi rendszere
90	4. Az új vízvezetési rajz 1905. évi rendszere
93	5. A halászbirtok rendszere rajz 1905. évi rendszere
94	6. Az 1905. évi halászbirtok felépítési rajza



Nagyméltóságú magyar királyi Ministerium!

Megfelelve az 1870. X. t.-cz. 27. §-ának, 1905. évi működésünkről az alábbi fejezetekben számolunk be.

Tevékenységünkhöz az anyagi eszközöket szolgáltatni a fővárosi pénzalap lenne hivatva, melyet a törvényhozás az ország fővárosa iránt való felbuzdulásában nemcsak megalkotni, hanem állandó jövedelmi forrásokkal gyarapítani is óhajtott.

Az 1870. X. t.-cz. vonatkozó rendelkezéseiből nem hiányzott a remény, hogy azok az értékek, melyekből az alap képződik és azok a források, melyek az alap folytonos táplálására kijelöltettek, oly helyzetbe fogják a fővárosi közmunkák tanácsát hozni, hogy a város szabályozásának és fejlesztésének igényeit mindenkor ki-elégítheti.

Felkelthette a bizalmat e számítás iránt a törvény 3. §-ának d) pontja is, mely úgy intézkedik, hogy a fővárosban a közlekedési fővonalak — mintegy államutak a községi utak nagy hálózatában — a fővárosi pénzalap kimelésével egyenesen a 24 millió forintos sorsolási kölcsönből létesítendőek.

A számítás — sajnos — nem válhatott valóra. Megbontotta azt már az 1871. XLII t.-cz., mely a közlekedési fővonalak nyitására egy évvel előbb felállított elvet mellőzve, a balparti nagykörut költségeivel a fővárosi pénzalapot terhelte meg. De különösen felforgatta a számítást az események később bekövetkezett azon alakulása, mely a pénzalapot javadalmazásától csaknem egészen elütötte.

Mielőtt ezt közelebbről felderítenők, szükségesnek látszik már a lépten-nyomon tapasztalható tévhit eloszlátása végett is megállapítani, hogy a fővárosi pénzalap az 1870. X. t.-cz. 7. §-a szerint a 24 milliós sorsolási kölcsönből eszközölt kisajátítások és szabályozások által nyerendő telkek eladási árából alkottatott, mely

körülírás valójában nem jelent egyebet, mint a Duna szabályozásával a főváros határában nyert területeket, melyek részben közcélokra használtattak fel, tehát pénzübeli értékesítésre nem kerültek, részben pedig beépítésre vannak szánva, illetve erre a célra itt-ott már értékesítve lettek. Ezek a telkek képezték tehát a fővárosi pénzalap eredeti törzsvagyonát, mely a hetvenes évek elején mintegy 7 millió koronára becsültetett.

Miután azonban e telkek nem voltak építkezésre alkalmas állapotban, sőt részben még ma is víz alatt állanak, a nagykörut létesítése és később a Kossuth Lajos-utca kiszélesítése érdekében kénytelenek voltunk azokat, továbbá a köruti kisajátítási és járdafektetési járulékokat, állami előlegekkel megterhelni, összesen 11,964.752 korona erejéig.

Ebből 6,974.825 korona 91 fillért időközben törlesztettük, a tartozás tehát jelenleg 4,989.926 korona 09 fillérben áll fenn.

A dunaszabályozási telkeket a közcélokra való lefoglalás újabb időben is jelentékenyen apasztotta és ma már alig szolgálhatnának az állami előlegek megfelelő fedezetéül, ha az értékviszonyok általános emelkedése a fogyatéket helyre nem hozta volna. Nem épen alaptalan a remény, hogy az árviszonyok további javulása révén a tartozás és a vagyon közötti arány időmultán még kedvezőbbre fordul, — de mivel az értékesítés csak lassanként történhetik és a bevételeket hosszú időn át a kincstári előlegek törlesztése fogja igénybe venni, kétségtelen, hogy a fővárosi pénzalap törzsvagyon az actualis feladatok szempontjából tényező gyanánt számításba nem vehető.

Ami pedig az alap növelésére az 1870. X. t.-cz 8. §-ában kijelölt bevételi forrásokat illeti, a helyzet szintén nem sokkal kedvezőbb.

E bevételek egyik részét képeznék a 24 milliós kölcsön törlesztésére az 1870. X. t.-cz 4. §-ában kijelölt források azon jövedelmei, melyeket a kölcsön évi járadékai igénybe nem vesznek.

Volt pedig a fővárosi pénzalapnak e jövedelmi feleslegből

1870-re	2,099.256 korona	23 fillér
1871-re	1,171.908	04 „
1872-re	539.193	08 „
1873-ra	497.905	36 „
1874-re	203.939	94 „
összesen tehát 4,512.202 korona		65 fillér

bevétele. Azóta ez a forrás a fővárosi pénzalapra nézve teljesen elapadt, egy fillér hozadéka sem volt.

Az alap gyarapítására szolgálna még egyrészt a háztelkekhez szabályozás folytán csatolandó közterületek eladásából származó bevétel, másrészt a közmunka váltság és később a helyébe lépett utadó.

Míg az ugynevezett terjedékegyezmény a székes fővárossal fennállott, tehát 1901. végéig, az említett közterületek értékesítése a fővárosi pénzalap gyarapodását nem eredményezhette, mert ugyanez az alap viselte a magán telkekből szabályozásra elvont területek kártalanítását is. Es bár a székesfőváros e célból az alapot a terjedékegyezményrel szabályozott némi javadalmazásban részesítette, a terjedékek eladásának és kártalanításának mérlege még így is mindig szenvedő maradt, mert az utak, utcák és terek kiszélesítése folytán sokkal több terjedék volt beváltandó, mint amennyi eladatott. A terjedékegyezmény megszűnésétől, 1902-től kezdve pedig az a helyzet áll fenn, hogy a székesfőváros a kérdéses közterületeket — törvény ellenére ugyan, de tényleg a saját pénztára javára értékesíti.

Mindezek folytán a fővárosi pénzalap valóságos és rendes évi bevétele 1875. óta csupán a közmunkaváltságból, illetőleg a közutakról és vámokról szóló 1890. I t.-cz hatálybalépte óta az utadóból áll. Pénzben kifejezve az évi átlag a közmunkaváltságnál 100.000 korona körül volt, az utadónál pedig eddig mintegy 400.000 koronát tesz ki.

Ha tehát közvetlenül az intézmény életbeléptetése után képesítve voltunk is — egyebektől eltekintve — a balparti belső-körut boulevardszerű kiépítését végrehajtani és a székesfővárost az ördögárok belső szakaszának igen költséges beboltozási műveletében tetemes hozzájárulási összeggel támogatni, — azóta a főv. pénz alap viszonyai állandóan nyomasztók voltak. Kihatásukat a székesfőváros fejlődésére eddig mégis lényegesen enyhítette legelső sorban az 1870 LX. t.-cz., mely a sorsolási kölcsönből bocsátotta rendelkezésünkre az Andrássy-ut létesítésére és kölcsönképen az utat szegélyező telkek megalakítására szükségű költségfedezetet. És az Andrássy-ut megnyitása és telkeinek beépítése egy magában is hathatós tényezőjévé vált a város emelkedésének.

Még inkább mondható ez a balparti nagykörutról, melynek kiépítését a sorsolási kölcsönből az 1884. XVIII. t. cz alapján nyújtott 3,433.586 korona segély másrészt a fővárosi pénzalapnak, a további szükséglet erejéig adott, már említett kamat nélküli kincstári előlegek tették lehetségessé. Hasonlóképp támaszt leltünk abban, hogy az Andrássy-ut számadását mintegy 2 millió korona felesleggel zárhatuk le; ez az elért haszon hozott bennünket abba a kedvező helyzetbe, hogy kezdeményezhettük és végrehajthattuk a jobbparti belső körut és a várhegy nyugoti oldalán felvezető Serpentin-ut építését, egyenlő arányban belevonva a költség viselésébe a székesfővárost mindkettőnél, a kir. vár építési alapját pedig a ma már

Palota-utnak nevezett Serpentin-utnál, mely utóbbinak költségei tehát három egyenlő részre osztottak.

A főváros ezek daczára nagyon megsínylette volna pénzalapunk erőtlenségét, ha a törvényhozás a fejlődésnek újabb tápot nem ad, egyrészt a dunai két új hid építésével és a kapcsolatos városszabályozással, beleértve a Kossuth Lajos-utca kiszélesítését is, — másrészt a katonai laktanyák beváltásának ama nagyszabásu műveletével, melynek egyebek között azt köszönhetjük, hogy a volt újépület tömbjén a korszerű igények színvonalán álló új városrész keletkezett.

Ma már ez a két utolsó nagyobb vállalat is be lévén fejezve, nem pótolhatja és nem takarhatja többé a fővárosi pénzalap fogyatékoságát.

Az 1870. X. t. cz. 26. §-a szerint a fővárosnak rendes jövedelmei 50 százalékát kellene évi költségvetéseibe közmunkákra és egyéb községi építkezésekre felvenni. A külön fővárosi pénzalap alkotásával tehát a törvényhozásnak nem volt célja felmenteni a fővárost az éppen említett községi feladatok alól; de minthogy a három évtized alatt bekövetkezett nagyarányú és rohamos fejlődés a kielégítést követelő soknemű igények egész özönét zuditotta a községi háztartásra, erőforrásai ennek következtében annyira ki vannak merítve, hogy a fővárosi pénzalapban többé nem a segítő, hanem azt a tényezőt keresi, mely a város szabályozása és fejlesztése körül felmerülő feladatok összes terheit viselni lenne hivatva.

E felfogás helyessége ellen nyomatékos érveket lehet ugyan felhozni; de a vita nem változtat azon, hogy az ország idestova millió lakost számláló fővárosában a fejlődés során szüntelenül újabb és újabb igények lépnek fel, melyeknek kielégítésére sem a törvényhatóság, sem a fővárosi közmunkák tanácsa, illetőleg pénzalapja képesítve nincsen.

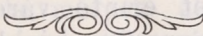
Tarthatatlan és következményeiben felette káros helyzet ez, mely nyilvánvalóvá teszi az állam segítő közbelépésének égető szükségét.

Az ország politikai, gazdasági és kulturális érdekei kiváló mértékben fűződnek a főváros emelkedéséhez és boldogulásához. Budapest számos vonatkozásban befelé és kifelé az egész országot képviseli és nagy nemzeti missiót van hivatva betölteni. A reá háruló országos terhek viselésében nem maradhat kizárólag községi erejére utalva. Az országos központok mindenütt az állam hathatós gondozását élvezik és e nélkül feladataik magaslatán nem maradhatnak. Másfelől nem áldozat az, amit az ország a fővárosért tesz. Lakosságának egyeteme, mint adózó alany, jelentékeny tényező az állam háztartásában és a város fejlesztése mindig egyuttal hasznos befektetés jellegével bír. Igazolják ezt pl. az Andrassy-ut és a nagykörut bérpalotái és azok a hasonló többi nevezetes adótárgyak, melyek különben nem keletkeztek volna.

Ugy hisszük, elég a fenti szempontokat csupán érinteni, hogy nyomatékok adjunk kérésünknek, melylyel a fővárosi pénzalap, rendeltetésének megfelelő jobb javadalmazását szorgalmazni most sem mulaszthatjuk el, mert a fővárosi pénzalap jelen állapotában minden nagyobb kezdeményezést, legyen az még oly szükséges, lehetetlenné tesz, sőt ahhoz a küzdelemhez sem ad elég erőt, melyet a jelen és jövő szükségleteinek alapos megfontolásával alkotott szabályozási tervnek fentartásáért felvenni kénytelenek voltunk, sajnos, minden eddig felmerült esetben sikertelenül, mert egyik-másik ingatlan actualissá vált kisajátításához nem volt megoldás található.

Kivárni, míg a sorsolási kölcsön törlesztésére lekötött források felszabadulnak és a fővárosi pénzalapra háramolnak, ami részben talán már 1910-ben, teljes mértékben azonban csak 1920-ban fog bekövetkezni, egyértelmű volna a mulasztással, melyet — nem szólva az időközi pozitív kárról és az elmaradó haszonról — később bizonyosan drágán kellene megfizetni.

Kötelességet vélünk tehát teljesíteni, midőn a fővárosi pénzalap fentiekben feltárt helyzetét és az annyira szükséges segítséget a magas kormánynak ezennel jóakaró gondoskodásába ajánlani bátorzkodunk.



I.

SZABÁLYOZÁS.

A vasuti érdekeket érintő szabályozás.

A vasuti érdekeket érintő városszabályozási ügyekben követendő eljárás tárgyában kibocsátott belügyministeri rendelet, melyet előző jelentésünkben ismertettünk, a szabályozási tervek megállapítása ellen érdekeltség esetére a vasuti vállalat javára jogorvoslatot czélzott rendszeresíteni.

Ez ellen szóló okainkat tüzetes előterjesztésbe foglalván, nemcsak az említett felelbbvitel megállapításának mellőzését, hanem kapcsolatosan több oly kérdés megoldását is kértük, melyeket a magyar államvasut részéről eddig követett egyoldalú eljárás hozott szönyegre.

Előterjesztésünkre a belügyminister úrtól egyelőre a következő értesítést kaptuk:

24133/1905.

II—b. a. 1. SZ.

A vasuti érdekeket érintő városszabályozási ügyekben követendő eljárás iránt 1904. évi augusztus hó 19-én 79762. sz. a. kiadott körrendeletem végrehajtása tárgyában 1904. évi november hó 3-án 3702/1904. sz. a. hozzám intézett előterjesztésében felhozott indokoknál fogva a most idézett körrendeletemnek a város szabályozási ügyekben hozandó határozatok ellen beadható felelbbvezési jogorvoslatra vonatkozó utolsó bekezdésében foglalt rendelkezést, — tekintettel az 1870. évi X t. cikkben a fővárosi közmunkák tanácsa részére biztosított hatáskörré, — a székesfővárosra nézve oda módosítom, hogy mindazon esetekben, amidőn a kérdésben forgó szabályozások megállapításánál az érdekelt vasut-igazgatóságok részéről tett észrevételek egészben vagy részben figyelembe vehetőknek nem találtnának, a vitás ügy a végleges határozat meghozatala előtt, az ügyállását teljesen kimerítő és a felmerült ellentéteket tüzetesen feltüntető és felvilágosító jelentéssel a fővárosi közmunkák tanácsa részéről a belügyministeriumhoz felterjesztessék, azon czélból, hogy a fennforgó ellentétes álláspontok lehető kiegyenlítése és összeegyeztetése a kereskedelemügyi minister úr közreműködésével eszközölhető legyen.

A vasutakat érintő szabályozások ügyében hozandó végleges határozatok azonban az érdekelt vasut-igazgatóságokkal mindenkor közlendők lesznek.

A már fentebb idézett előterjesztésében figyelembe ajánlott egyes konkrét ügyek újabb folyamatba tétele iránt a tárgyalásokat megindítottam, melyeknek eredményéről a fővárosi közmunkák tanácsát annak idején értesíteni fogom.

Ezen leiratom tudomásvétel végett a székesfőváros közönségével is közlendő lesz.

Budapest, 1905. évi április hó 22-én.

TISZA s. k.

A III. ker Táborhegy lejtőjén 1902. május havában nagyobb mérvű, mintegy 130.000 □ ölre kiterjedő földcsuszamlás történt, minek következtében a hegyoldalon levő több épület veszedelmesen megrepedezett, úgy, hogy ezeknek részben a lebontását, részben pedig a kilakoltatását volt kénytelen a hatóság annak idején elrendelni.

A táborhegy/
földcsuszam-
lások.

Ez a földcsuszamlás a Táborhegyet a Remetehegygyel összekötő dülő utat is annyira megrongálta, hogy az sem a közlekedés, sem pedig a vízvezetés szempontjából rendeltetésének nem felel meg.

A székesfőváros a földcsuszamlás területét mérnöki hivatalával megvizsgáltatta s a csuszamlást előidézett okokra, nemkülönben a mérnöki hivatal által javaslatba hozott védekezésre nézve kikérte a m. kir. földtani intézet szakvéleményét is.

A mérnöki hivatal kebelében a kérdéssel két szakosztály is foglalkozott.

Az I-ső szakosztály a csuszamlást annak tulajdonította, hogy a Táborhegy forrásokban igen gazdag lévén, a víz az utak és árkok rendezetlen volta miatt átszivárog egészen a mélyen tekvő kék agyagig, melynek felületén sárréteg idézi elő a felette levő földtömeg csuszamlását.

A Táborhegy még épségben levő legfelső szakaszának a csuszamlástól való megvédésére nézve az I-ső szakosztály azt a javaslatot tette, hogy az ott fakadó összes források vize a normálisnál valamivel nagyobb eséssel kiképzendő árkokban vezetessék le, melyek állandó jókarban tartására különös gondot kell fordítani. Szükség esetén még alagcsövezést is kell alkalmazni.

A III. szakosztály jelentésében abbeli véleményének adott kifejezést, hogy a bekövetkezett földcsuszamlást a hegy aljában túlságos mérvben üzött agyagbányászás okozta.

A Viktoria téglagyár ugyanis az agyag kiaknázását igen nagy területre terjesztette ki és igen mélyre hatolt, miáltal a hegy lábánál az egyensúly megbolygattatott s a hegy bőséges talajvizeinek lefolyása elősegítettén, romboló hatásuk fokozódott.

A földcsuszamlás továbbterjedésének megakadályozására nézve tehát azt javasolja ez a szakosztály, hogy a csuszamlás szélső határán kívül és azon belül is ott, hol a deformáció még nem öltött nagy mérvet, alagcsövezés foganatosíttassék. Nézete szerint azonban az alagcsövezés módját csak az altalajnak és a talajvizek állásának előzetes ismerete után lehet helyesen megállapítani.

A lesüppedt dülő út fenntartása érdekében azt javasolja, hogy az út mentén, illetőleg az út alatt kettős alagcső-vonal létesíttessék, még pedig a vízsebesség mérséklése czéljából bukógátak közbeiktatásával.

A geologiai intézet szakvéleményéből közöljük a következő részleteket:

A csuszamlás színhelye a Táborhegy keleti, Bécsi-út fölött emelkedő lejtőjének az a része, mely a Viktoria téglagyárat közvetlenül délfelől határoló árok, a felső dülő út egy szakasza, valamint az óbudai temető déli sarka között fekszik.

A terület alját a kisczelli agyag képezi, melyet közvetlenül diluvialis agyagos lösz borít, s ennek felső részében sok, felülről legurult törmelék van beágyazva.

Az említett diluvialis takaró a vizet áteresztő kőzetnem; a víz átszivárog rajta, míg az alatta települt kisczelli agyag a víz mélyebbre jutásának határt szab, és a víz alkalmas helyen forrás alakjában napfényre jut. A szóban levő területen, kutak mellett egész sor, legnagyobb részben nem foglalt ilyen rétegforrás van. E források elosztási módjánál fogva az egyensúlyi rendes viszonyok között a diluvialis takarón belül meg volt és az árkok képesek voltak a fölös vizet elvezetni. Tartós esőzések, vagy felhőszakadások beálltakor azonban az árkok rendezetlen állapotuknál fogva rendeltetésüknek annál kevésbé voltak képesek megfelelni, mert a felülről lerohanó víz sok kőzet- és földanyagot sodrott medrükbe. A tartós esőzés idején beszivárgott túlságosan sok víz a diluvialis anyag testét szivacsoként megtöltötte és az egyensúlyt — könnyűszerrel — megbolygatta, úgy hogy a lösztest a kisczelli agyag felázott és sikossá lett felületén a hegy lejtőssége szerint csuszásnak indult, romboló hatását szakadások alakjában még a felső dülő úton túl is érvényesítette és a lejtő alatt kivájt téglavető helyet a dolog természeténél fogva eltemette.

A lecsuszott terület határát képező árok ott, ahol a dülő-út szeli át, bukógáttal van védve, de innen felfelé és lefelé is rendezetlen. E bukógát megvédte az árakhoz közvetlenül délfelé csatlakozó területet. Az északi oldalon csuszásnak indult anyagtömeg a kanyarulat, bukógátas részen megtorlódott; a bukógát ellenállása a dülő-úton túl terjedő szakadásokban nyilvánult, mely szakadások az árok északkeletnek való fordulatát követve, az óbudai temető déli részéig folytatódtak. Itt a hegyszakadás véget ért, minthogy időközben a lecsuszott tömeg a téglavető gödörbe omlott, minek következtében a feszítő erő kiegyenlítődött.

A geologus a lejtő csuszamlásán kívül még egy másik tüneményt is constatált. Megemlíti ugyanis véleményében, hogy a Táborhegy tövében a Bécsi-út nyugati oldalán összegyűlő tulsok viz a kisczelli agyagtalajt jelentéktelen mélységig ugyan, de mégis feláztatta s az agyag felduzzadt, mi mellett az egyuttal nyugat és kelet felől működő oldalnyomás folytán hullámszerűen ránczosodott.

A talaj e hullámszerű ránczosodását hiven tükrözi vissza különösen az Ifflinger, vagy Schwannauer-féle ház.

Az altalaj e mozgása idézte elő a Viktoria téglagyár könnyebb modorban épült gépházának teljes pusztulását, míg ellenben a szolid, nehéz épületek sértetlenül megmaradtak.

Mindezek alapján a földtani intézet az egyedüli célhoz vezető védekezési mód gyanánt azt javasolta, hogy a Viktoria téglagyárat úgy északról, mint délről közrefogó árkok, — különösen pedig az utóbbi — egész hosszukban vízlevezetési feladatuknak megfelelően mihamarább építtessenek ki, s a források vize is okvetlenül ezekbe az árkokba vezettessék.

A déli árokszakaszon onnan kezdve volna szabályozandó, hol a Vihar-hegy tövében a dolomitot elhagyva a diluvium borította területre lép. A két árok vizét azután a alluviális területen csatorna fogadja be és vezeti tova a Filatori árokba illetőleg a Dunába.

A földtani intézet tehát egészben véve a mérnöki hivatal I. szakosztályának a véleményét fogadta el helyesnek, kivéve a dülő-uton javaslatba hozott alagcsövezést, mely az előadottak szerint egymagában véve célhoz egyáltalán nem vezethetne.

Ennek a szakvéleménynek birtokában a székesfőváros felhívta a mérnöki hivatal III. szakosztályát, hogy a csuszamlások megakadályozása érdekében végrehajtandó munkákra nézve most már tegyen konkrét javaslatot.

A szakosztály mindenekelőtt kijelentette, hogy nem osztja a földtani intézet ama nézetében, hogy az egyedüli célhoz vezető védekezési mód a Viktória téglagyárat közrefogó két ároknak rendezéséből és a forrásvizeknek azokon való levezetéséből állana, mert a felszínre kerülő, látható forrásvizek felfogásával és elvezetésével a bajon még nem lenne gyökeresen segítve, amennyiben a csuszamlás továbbterjedése ezáltal még nem akadályoztatnék meg. Ellenben gyökeresen orvosoltatnék a baj, ha a csuszamlásban levő terület feletti, furások alapján meghatározandó nagyságu terület alagcsövezés alkalmazásával kiszáríttatik.

Azt elismeri a mérnöki hivatal III. szakosztálya, hogy a forrásvalamint a csapadékvizek rendszeres és gyors levezetése érdekében az árkok szabályozására szükség van. E rendezési munkák kivételére vonatkozólag a tervet javaslata kapcsán a székesfőváros tanácsának be is mutatta, míg ellenben az alagcsövezés mikénti végrehajtására közelebbről nem terjeszkedett ki.

A mérnöki hivatal terve és javaslata a székesfőváros kebelében letárgyaltván, miután egészben elfogadtatott, hozzájárulás végett hozzánk terjesztetett fel.

Az ekként előkészített tárgyalási anyagot műszaki osztályunk a helyszíni viszonyok tüzetes vizsgálata kapcsán áttanulmányozván, megállapította, hogy az 1902. május havában bekövetkezett csuszamlás határai az elmúlt két és fél év alatt észrevehető változást nem szenvedtek: a csuszamló terület déli határát nagyjában jelenleg is a Viktória téglagyárat délről határoló árok képezi, nyugoti határa körülbelül összeesik a téglagyár felett a Bécsi uttal párhuzamosan haladó dülő-ut szakasszal, a dülő-ut ezen szakaszának mintegy $\frac{3}{4}$. része beleesik még a megcsuszott területbe. A csuszamló terület északi határát az előbb említett dülő-ut nyugotra való elhajlási pontjától az óbudai temető déli határának irányában húzott, az egyenestől mindkét irányban kisebb eltéréseket mutató vonal képezi, a mely többek között a temető délnyugati sarkát is a csuszamlás területébe vonja. A csuszamlás keleti határát nagyrészen a Viktória téglagyár anyaggödre képezi, de az részben a Bécsi-útig is kiterjed.

Ellenben, magán a megcsuszamlott hegyoldalon észlelhető számos kisebb repedés arra enged következtetni, hogy a megcsuszott hegyoldalnak a téglagyár anyaggödre feletti része még most is mozgásban van. Ez a terület, különösen közvetlenül a téglagyár felett, annyira hepe-hupás, hogy abban nagyszámu apróbb forrásvíz jelenlétére mutató növényzettel bíró völgykatlanszerű bemélyedés található.

A csuszamlás iránya a lecsuszott hegyoldal délnyugati részében észak-keleti, a nyugoti részben keleti, az északi részben pedig délkeleti és déli, úgy, hogy általában a földtömegnek a téglagyár anyaggódre felé való haladását mutatja.

A műszaki osztály a csuszamlás okára nézve a mérnöki hivatal III. szakosztályának jelentésében foglalt azt az álláspontot tartja legvalószínűbbnek, mely szerint a csuszamlás közvetlen előidézője a hegy tövében nagy terjedelemben és nagy mélységben üzött agyagbányászás volt.

A m. kir. földtani intézet, valamint a mérnöki hivatal I. szakosztályának fentebb ismertetett szakvéleményére vonatkozólag a műszaki osztály megjegyzi, hogy minden hegyoldalban többé-kevésbé hasonló állapotok találhatók, nevezetesen a vizet át nem bocsátó réteg a hegy alakjának megfelelő lejtéssel bír és a felette levő rétegben úgy a felülről jövő, valamint közvetlenül a föld felszínéről beszivárgó viz a lejtő által megadott irányban tovább mozog. Normális viszonyok között, vagyis akkor, ha a vízlevezető rétegek állapota nem változik és a lefolyó vízmennyiségek ugyanazon határok között ingadoznak, a föld felületén és a rétegekben évezredek óta fennálló egyensúlyviszonyok sem szenvedhetnek változást.

Hogy az egyensúlyviszonyok megváltozzanak, szükségképpen meg kell változni vagy a vízlevezető rétegnek, vagy a lefolyó víz mennyiségének és illetve leginkább előmozdithatja azt mindkét tényezőnek káros értelemben való módosulása.

A műszaki osztály tudomása szerint a jelenlegi csuszamlást megelőzőleg a lefolyó vízmennyiségek nem változtak; ily változásról egyik szakértői vélemény sem emlékszik meg, szükségképpen tehát a rétegviszonyoknak, illetőleg a vízlevezető rétegnek kellett változást szenvednie.

A réteg különféle módon szenvedhet változást; vulkánikus belső erő, vagy valamely külső erőszak behatása alatt; kilugozás által, ha a benne lefolyó viz a rétegnek egyes részeit feloldja és oldott állapotban tovább viszi, vagy kimosás által, ha a lefolyó viz a rétegnek egyes részeit magával ragadja. Az utóbbi két folyamat a természetben rendes viszonyok között hosszú lefolyásu.

Mínthogy a jelen esetben a geológiai szakvélemény a réteget nem olyannak tünteti fel, a mely a közönséges vízben oldható alkatrészeket tartalmazna, mínthogy továbbá erőszakos behatásokról sincs szó (a mérnöki hivatal I. szakosztályának jelentése szerint az agyag bányászatnál az előirt feltételeket általánosságban betartották,) ezért a műszaki osztály azt vélelmezi, hogy az egyensúly-állapot megváltoztatására a vízlevezető rétegnek a benne lefolyásra kerülő viz által való kimosása szolgáltatott okot.

A kimosási processus általában nagyon lassu lefolyása, a talajban mozgó víztömegeknek csekély sebességében leli magyarázatát és rendszeren ott veszi kezdetét, a hol a talajban mozgó viz a föld színére jut forrás alakjában, vagy valamely más vízfolyásba torkol, vagyis ottan, a honnan a talajból felvett alkatrészeket (agyag, homok stb.) könnyen tovább szállithatja.

A kimosási processusnak ebből az általános elméletéből önként következik, hogy ha oly hegyoldal tövében, a melynél a talaj minősége és a talajviz mennyiségénél fogva a kimosásra kedvező előfeltételek megvannak, nagy terjedelmű agyagbányászatot folytatnak, ez által hosszú

vonalban a talajviz szabad lefolyásának utat nyitva a lefolyás sebességét növelik, a vízvezető réteg kimosását előmozdítják és így a réteg viszonyok megváltoztatásával az egyensúlyviszonyok megváltozását vagyis a hegyoldal csuszamlását előidézik.

Az a körülmény, hogy a Táborhegy tövében már régebben is kisebb-mérvű földmozgások voltak észlelhetők, nevezetesen a Rádl-malom, illetőleg az annak helyén felfakadó forrás felett, csak megerősíti azt az álláspontot, hogy a csuszamlás ott jelentkezik, a hol a kimosás lehetősége megvan.

A hegyoldal tövében észlelt ezt a régebb keletű és a jelenleginél lényegesen kisebb megcsuszást a műszaki osztály nem fogadhatta el elégségesnek annak igazolására, hogy a Táborhegy oldalában a rétegviszonyok olyanok, a melyek mellett anyagbányászat nélkül is bekövetkezett volna a hegyoldalnak a jelenlegi mértékben való megcsuszamlása, mert véleménye szerint beláthatatlan idő kellett volna ahhoz, hogy a természetes uton végbemenő kimosás oly nagy terjedelmet érjen el.

Az előadottakból a műszaki osztály arra a következtetésre is jut, hogy a megcsuszott hegyoldalban az egyensúly csak ideiglenesen állott helyre és tartani lehet attól, hogy nagyobb mennyiségű talajviz lefolyása után a kimosás s ezzel a csuszamlás is tovább fog terjedni, mert az agyagbánya helyén a talajvizek most is hosszú vonalon szabadon távozhatnak a talajból.

Mindezek alapján az ügyet beható tárgyalás alá vevén, azt a meggyőződést meritettük, hogy a székesfőváros részéről előterjesztett terv és javaslat nem alkalmas a földcsuszamlás továbbterjedésének megakadályozására.

A határt képező árokszakas rendezését ugyan magának az ároknak és illetőleg az árokpártoknak a fentartása szempontjából részünkről is szükségesnek találtuk, de ettől a rendezéstől semmi eredményt sem várunk a földcsuszamlás megakadályozására, mert a szóban forgó egész hegyoldal, valamint a hegyoldalon levő vízlevezető árkok lejtési viszonyai a felületi vizek elvezetése szempontjából jelenleg is annyira kedvezőek, hogy a csapadékvizek a javasolt rendezés nélkül is a normálnál lényegesen nagyobb sebességgel hagyják el a hegyoldalt, a mely körülmény a rendezés tervének kidolgozásánál is figyelembe vétetett az által, hogy az abnormális nagy sebesség csökkentésére bukógátak beépítése terveztetett.

Azt az árokszabályozást, mely a megcsuszott területet délre határoló árok alsó szakaszának áthelyezését tervezi, szintén nem elleneztük, habár ugy műszaki, mint pénzügyi szempontból, sokkal előnyösebb volna ha a jelenlegi árokrész, mely mint ilyen a csuszamlásnak határát képezte, bukógátak beépítése által rendeztetnék. Ez az árokrész alig hosszabb a tervezett új árokszakasznál és abban a normálnál még jóval nagyobb esés áll rendelkezésre, úgy, hogy a vizek szabad lefolyása, mindig biztosítható lenne. A régi árokszakas megszüntetése és helyette új árokszakas létesítése a régi árokszakas rendezésénél lényegesen több költséggel is járna, de tartani lehetne attól, hogy az árok áthelyezésével a csuszamlás határa szintén az új árok vonalába kerülne.

Az alagsővezést mint különálló egyedüli alagsővonalat egyetértve a m. kir. földtani intézet szakvéleményének erre vonatkozó részével, melőzendőnek találtuk, mert a földszinétől 1-5 m. átlagos mélységben ter-

vezett alagsóvonal helyén a kútak vízszíne műszaki osztályunk jelentése szerint mintegy 6·0 méter mélységben van a talaj felszíne alatt és így a tervezett alagsóvonal csakis a felületi vizeket vezetné le, ellenben a csuszamlás szempontjából veszélyes talajvizek irányítására befolyással nem volna. De aggályos is az alagsóvonalnak a megcsuszott hegyoldal területén belül tervezett elhelyezése, mert a csuszamlás tovább terjedése esetén a csóvonal egyes részei eltolódhatnak és csak nagyobb kimosásokra adhatnak okot.

A csuszamlásban levő hegyoldal felfogásának minden esetre egyik leghathatósabb eszköze az alagsóvezetés, mely lehetővé teszi a talajban mozgó vizek lefolyásának szabályozását és a csuszamlást előidéző káros kimosások megakadályozását: de annak a helyes keresztülvitelére, — mint azt a mérnöki hivatal is kifejti jelentésében, — szükség van a talaj és rétegviszonyok alapos ismeretére. A jelen esetben különösen fontos ezeknek a viszonyoknak az előzetes ismerete, mert osztjuk műszaki osztályunknak azt a véleményét, hogy a felhőszakadások alkalmával leeső, valamint a források alakjában a felszínre kerülő vizek nincsenek lényeges befolyással a csuszamlás előidézésére, amennyiben ezeket a meglévő vizárkok elég gyorsan elvezetik. — Ugyiszintén nem tulajdonítunk fontosságot a csuszamlás szempontjából a veszélynek kitett területen tehát magában a Táborhegy oldalában tartósabb esőzésekből a talajba kerülő vizeknek sem, — egy kis katlanszerű besüpedésekkel bíró területrészt kivéve, — mert ez a terület gazdasági művelés alatt áll és a földre jutó csapadékvizeknek egy jelentékeny részét felemésztí a növénykultúra. Igen valószínűnek látszik, hogy a csuszamlást előidéző vizek legnagyobb részét a Táborhegy mögött fekvő repedésekben gazdag növénykultúrával nem bíró dolomitos hegységben leeső és már ott a talajba kerülő, tehát onnét lefelé mozgó talajvizek képezik. Épen ez oknál fogva kívánatosnak tartjuk, hogy a Táborhegy csuszamlásban levő lejtője a Viharhegy tövéig furások, illetve kémli lyukak segítségével a talaj minőségére és a talajvizek mozgására nézve alapos vizsgálatnak vettessék alá. A vizsgálatot nemcsak azért tartjuk szükségesnek, mert az eredmény utbaigazítást fog adni a csuszamlás tovább terjedésének megakadályozására, de szükségesnek tartjuk azért is, hogy annak eredményéhez képest megállapíthatók legyenek a csuszamlás veszélyeinek kitett területek, hogy azok az általános szabályozási terv megállapításánál kellőleg figyelembe vehetők, illetőleg már most a beépítésre alkalmas területek közül kizárhatók legyenek.

Minthogy ezek a vizsgálatok és a vizsgálatok eredménye alapján kidolgozandó terv végrehajtása előre láthatólag hosszabb időt fognak igényelni, a vizsgálatok végrehajtásától függetlenül, azok eredményének bevárása nélkül, egyrészt a Táborhegyet a Remetehegygyel összekötő dűlő-út nagyobb biztonsága, másrészt a csuszamlási folyamat lassítása szempontjából szükségesnek tartjuk, hogy az említett dűlő-utnak a csuszamlási területbe eső szakaszában az ut vízlevezető árok jellege megszüntetessék és ahelyett a megcsuszott terület északi határa mentén az óbudai temető melletti árokba való betorkolással új vízlevezető árok létesíttessék. Szükségesnek tartjuk továbbá ugyanebből a célból, hogy a Viktória téglagyár területén az agyaggödör felett levő hepe-hupás területrészt egyenletes lejtővel láttassék el.

Ezek közlése kapcsán egyuttal felhívtuk a székesfővárosi tanácsot, hogy az Ujlaki téglá és mészégető társulatnak a szóban forgó területtel délfelé szomszédos telepét is vizsgálta meg a csapadékvizek levezetése szempontjából, mert a műszaki osztály jelentése szerint ottan a vizek levezetésének eddigi rendszerét az agyagbányászással már annyira megbolygatták, hogy újabb rendezés szüksége látszik fennforogni.

A székesfőváros a folyó évben terjesztette tárgyalásunk alá az építendő Sárosfürdő és az átépítendő Rudasfürdő telkeinek szabályozási ügyét, bemutatva azt a pályázati programot, melyet a Rudasfürdő átépítésére vonatkozólag megállapítottak.

A Rudas- és Sáros-fürdők telkeinek szabályozása.

A telkek tervezett szabályozása ellen észrevétel nem merült fel, csupán arra hívtuk fel a székesfőváros figyelmét, hogy a rudasfürdői telkek északnyugati hegyesszögű sarkát észszerű letompítani annyival inkább, mert ez a hegyesszög amugy sem lenne megfelelően beépíthető.

Ami azonban a Rudasfürdő átépítésére vonatkozó pályázati programban foglalt azt az engedményt illeti, mely szerint a telek keleti határát a jelenlegi határvonaltól a Duna felé 5 méterig terjedhető vonal képezi, vagyis, hogy az építési határvonal a Duna felé 5 méterrel kitolassék, a megoldásnak ezen módozata ellen, súlyos aggályaink támadtak.

A fürdő átépítésének pályázati programjába az említett engedménynek a beállítása ugyanis a székesfővárosi tanács részéről annak hangoztatásával történt, hogy a telek kibővítésére a programba vett helyiségek elhelyezése és elrendezése szempontjából szükség van, a székesfőváros anyagi érdekei tehát az építési vonal kitolását indokoltá teszik.

Szemben ezen magánérdekű jelleggel bíró indokkal, tárgyalásaink folyamán nyomatékos utalás történt arra, hogy a Dunapartnak kérdéses szakasza integrans részét képezi a jobbparti belső körutnak s tehát már ezen oknál fogva sem hasonlítható a különben keskenyebb Várkertrakparthoz, mely utóbbinak egészen más a rendeltetése.

A Rudasfürdő mentén elvonuló rakparti ut tekintettel az Erzsébet-híd feljáróinak emelkedésére is, arra való, hogy a nagy teherforgalmat bonyolítsa le, mi mellett számolni kell azzal is, hogy ez az ut közúti vaspálya befogadására szintén alkalmas legyen.

A rakparti ut forgalmi jelentőségét tetemesen emelni fogják a későbbi fejlemények és ezek között ama forgalmi viszonylatok, melyeket egyrészt a várkertrakparti összekötő vasutvonal, másrészt a Kelenföld már is megindult városszerű kialakulása fognak előidézni.

Ezekkel az érvekkel kapcsolatban döntő fontosságot tulajdonítottunk annak a ténynek, hogy a Dunapart mai kiképzésében városrendezésünk egyik fel nem áldozható alapját, egyszersmind pedig székesfővárosunk legszébb és legbecsesebb kincsét képezi, melynek sértetlen fentartását és azt kell kívánnunk, hogy a Rudasfürdő feltétlenül kisebb érdeke alkalmazkodjék a domináló nagy közérdekhez.

Felkértük tehát a székesfőváros közönségét, hogy a program megfelelő változtatásával a Rudasfürdő átépítésének terveire a pályázatot oly értelemben írja ki, hogy a mostani dunaparti homlokzatvonalat meg kell tartani.

Ekképpen az ügy visszatereltetvén a székesfővároshoz, újból foglalkozott vele a középítési bizottság, majd a tanács.

A székesfővárosi tanács magáévá tevén a középítési bizottság javaslatát, ragaszkodását jelentette ki ahhoz az eredeti álláspontához, hogy a Rudasfürdő telke oly módon szabályoztassék, miszerint a telek a Dunapart felől 5 m. széles beépítendő területtel kiegészítést nyerjen.

Közelebbről vizsgálat tárgyává tevén a középítési bizottság részéről felhozott érveket, azokat helytállóknak el nem ismerhettük.

Ami mindenekelőtt a középítési bizottmány azon nézetet illeti, hogy a szükíteni tervezett rakparton a forgalom előreláthatólag a távoli jövőben is csak igen kis mérvben fog emelkedni, ezzel szemben constatáltuk azt a tapasztalati tényt, hogy a rakparti-úton annak daczára, hogy a Döbrentei-tér és Rudasfürdő között az út csak makadamszerűen van burkolva, — mely burkolatot a fuvarosok tudvalevőleg nem kedvelik — a kocsiforgalom már is olyan jelentékeny, hogy a makadam úttest minduntalan javításra szorul és bár a szerződött vállalkozó a többszöri helyreállítást foganatosította, még sem volt képes a makadam utat olyan állapotba helyezni, hogy azt a székesfőváros további gondozás végett átvehette volna.

A tapasztalat igazolja továbbá azt is, hogy az Atilla-körút felől jövő teherforgalom lebonyolítása céljára előszeretettel használják a rakparti utat és előrelátható, hogy a teherforgalom itt évről-évre növekedni fog.

Teljes mértékben indokolt számot vetni azzal az igen valószínű köz-szükséglettel is, mely a rakparton közuti villamos vasut elhelyezését fogja kívánni, esetleg éppen az új Rudasfürdő forgalma érdekében is.

A középítési bizottság azon kijelentésére vonatkozólag, hogy a Ferencz József-híd budai feljárójánál a rakpart a Rudasfürdő előtti rakpartnál keskenyebb, constatáltuk, hogy a Ferencz József-hidnál a rakparti kocsi-út 14·26 m. széles, a Rudasfürdő menténi kocsi-út pedig 14·30 m. — 14·70 m. szélesség között váltakozik, vagyis a különbség annyira elenyésző csekély, hogy ennek következtében a rakparti-út mindkét szakaszán egyenlő szélességűnek tekintendő s méterekkel való szükítése akár az egyik, akár a másik szakaszon annál kevésbé engedhető meg, mert ez által a kocsi-út szélessége jóformán egy közönséges 8 öles utcza mintaszelvényének megfelelő kocsi-út szélességig csökkentetnék s a rakparti-út jellegéből kivetköztetnék.

Nem láttuk továbbá az összhangot a középítési bizottság azon álláspontjában, hogy míg a középítési igazgató részéről javasolt risalitok alkalmazását a járda szükítése miatt ellenzi, addig a rakpartnak 5 m.-rel való szükítése mellett éppen ilyen keskeny járda létesítését ajánlja.

Bárha továbbá a középítési igazgató — az eszmei pályázat eredményére hivatkozva — odanyilatkozott, hogy a rendelkezésre álló terület elégséges a programmbeli igények kielégítésére, e kérdés közelebbi vizsgálatába nem bocsátkoztunk, mert semmi szin alatt sem tudnánk megbarátkozni azzal, hogy a rakpart megcsontassék.

Kétségtelen, hogy maga a székesfőváros is hasonló álláspontot foglalna el, ha a fürdő-telek nem a saját magántulajdona volna.

Tekintettel azonban arra a fel nem áldozható közérdekre, mely a rakpartnak, mint közutnak sértetlen fentartásában nyilvánul, csak természetes, hogy a székesfőváros, mint magángazdálkodó alany sem teheti azt, hogy a főváros magánérdekét föléje helyezze annak, ami a székesfőváros közérdekét képezi.

Miután mégis figyelemmel a telek dunaparti homlokzatának 180 m. hosszúságára, bizonyosra vehető, hogy itt az épület homlokzatát tagolással kell majd kiképezni, ennek érdekében készségesen kijelentettük, hogy a járdában 3 m.-ig terjedhető risalitok lesznek alkalmazhatók, melyeknek hosszmérete a kiviteli tervek alapján, a czélszerűség és a szépészet igényeinek figyelembevételével fog megállapíttatni.

Az a nagyszabású útrendezés, mely az I. ker., Gellért-rakparton és környékén a Ferencz József-híd, majd pedig az Erzsébethid megépítése folytán fokozott mérvben fellépett közlekedési igények számbavételével lett végrehajtva, s a mely rendezésnek városfejlődési szempontból kétségkívül elsőrendű jelentősége van, nem tekinthető befejezett megoldásnak mindaddig, míg a Gellérthegy aljában, nevezetesen a rudasfürdői uszócsarnok átellenében levő hegykanyarulat és a Ferencz József-hiddal szemben levő barlang között elhuzodó terület is, a hegyoldal természeti szépségéhez alkalmazkodva nem rendeztetik.

Ez a mintegy 500 méter hosszú terület-szalag ugyanis türhetetlen állapotban van, nemcsak szépészeti, hanem közbiztonsági és köztisztasági szempontból is, bántó ellentétet képezvén az új hidak környékének rendezett képével.

Átérezve az elmaradt rendezés végrehajtásának mulhatatlan szükségét, utasítottuk műszaki osztályunkat, hogy a kérdés megoldására nézve tervezetet dolgozzon ki.

A műszaki osztály tanulmánya eredményét több, alternatív terven mutatta be. E tervek mindegyikén az az eszme vonul végig, hogy a terület parkszerűen, sétauttá képeztessek ki, elkülönítve a mindennapi forgalom lebonyolítására szánt uttesttől.

Az a körülmény, hogy a székesfőváros közönsége a régi Sárosfürdő helyén új, modern fürdő építését tervezi, másrészt, hogy a Rudasfürdő is át fog építtetni, de ezek közvetlen közelében elegendő árnyas sétahelyekről gondoskodni nem lehet, szintén egyik indító oka volt annak, hogy a műszaki osztály a Gellérthegy aljának rendezésénél arra törekedjék, miszerint a tervezés alatt álló budai fürdők egymással kellemes sétauttal legyenek összekötve.

A rendezés terveit beható tárgyalás alá vettük és miután a helyszin sajátos körülményeivel is tüzetesen számot vetettünk, kívánságaink folytán a műszaki osztály a rendezést egy újabb terven mutatta be, melyet mint sikerült megoldást a kivitelre elfogadtunk.

E terv szerint a rendezendő terület terepviszonyai a szükséghez képest módosíthattnak, s a gyalogjáró mentén egy méter magas, faragott kőből készítenő lábazat fog felállíttatni, melyre 1.3 mtr. magas, kovácsolt vaskerítés helyeztetik, úgy, hogy a parkot nemcsak az abban sétáló, hanem a járdákon közlekedő közönség is könnyen áttekintheti és élvezheti.

A hosszú kerítés egyhangúságát változatossá teszik a kapuzatok és oszlopok, melyek közbeiktatása által a kerítés tagolva lesz. Emelni fogja továbbá a rendezést az is, hogy a Ferencz József-hidnál levő, sablonos közuti vasuti várócsarnok helyett a hegy oldalában kapubejáróval és nyilvános illemhelylyel kombinált, díszes kivitelű várócsarnok van tervbe véve.

A kerítés vaskorlátja közé beillesztendő kőoszlopok egy része nagyobb méretű és gazdagabb kiképzésű lesz azért is, hogy ezek egyszers-

A Gellérthegy
keleti aljának
rendezése.

mind gázlámpa kandeláberek gyanánt szerepeljenek. A rendezés alá jövő területet egy erősen kiugró sziklatömb ketté választja; e két szakasz között az összefüggést a terv a szikla menténi járda-részlet érintetlenül hagyásával oldja meg, mely járdáról a parkokba való bejárást jobbra-balra csarnokszerű kapuk közvetítik.

A két parkon végig vonuló főúton a sétáló közönség kényelmét lépcsők nem fogják háborgatni, mert a fekszíni különbözetek enyhe emelkedésű lejtők által egyenlítettnek ki. E tekintetben csupán a várócsarnok mögött létesítendő teraszszerű nyughely képez kivételt, mely a helyi viszonyokból kifolyólag csakis lépcsős feljárón lesz elérhető.

A parkok kapui éjjelre el fognak záradni, nehogy a hegy aljában levő szikla üregek továbbra is a közbiztonságot veszélyeztető egyének búvó helyeül szolgáljanak.

Külön említést érdemel a rendezés műveletének kertészeti része, a mely részben gypszönyegek létesítéséből, részben pedig bokor-, facsoportok, és kuszó, virágzó növényeknek a természet által alkotott festői szikla csoportok közé leendő elültetéséből és elhelyezéséből fog állani.

E rendezés egész műveletét, — melynek előirányzati költsége mintegy 300.000 koronára rug — a fővárosi pénzalapból hajtjuk végre s a székesfővárosra csak a vízvezeték berendezése és a gázvilágítási csövek lefektetése, valamint a kész munka fenntartása fog háramolni.

Ami a kényelmi helylyel combinált diszes közuti vasuti várócsarnokot illeti, tárgyalásba bocsátkoztunk a budapesti közuti vaspályatársaság igazgatóságával, hogy a társaság az emeletes építmény mintegy 43.000 korona költségeihez aránylagosan járuljon hozzá.

Felhívásunk készséges fogadtatásra találván, a közuti vaspályatársaság 16.000 koronával jelentette be a csarnok építési költségeihez való hozzájárulását olyan módozat mellett, hogy 10.000 koronát az épület rendeltetésének való átadásakor fizet, míg a fenmaradó 6000 koronát évi 300 korona törlesztési részletekben fogja kiegyenliteni.

A rendezés tervéhez a székesfőváros közönsége örömmel járult hozzá, s annak megvalósításáért mér eleve köszönetét nyilvánította.

Ezekután a munkák biztosítására általános árlejtést tartottunk, melynek eredményéhez képest a rendezés keretében teljesítendő föld-, sziklabontási-, kőműves-, kőfaragó és elhelyezési munkák végrehajtásával, valamint a szükséges anyagszállítással szerződésileg Peterek és Wágner építőmesterek, budapesti bejegyzett czég bizatott meg.

A kertészeti munkával Pecz Ármin fővárosi műkertészt és faiskola tulajdonost bíztuk meg.

A munkák július havában indultak meg, megemlítvén, hogy a vasrácskerítés készítése és elhelyezése, valamint a kandelaberek előállítása külön vállalat tárgyát fogja képezni.

E park sorsa már az előbbi években sajnos bizonytalanságba jutott. A területébe eső egyik telek kisajátítása actualissá válván, terhétől a székesfőváros a tér elejtésével kívánt menekülni. Nyomatékos érveink, melyeket a jelen szempontján túl a jövő nagy érdekeiből is meritettünk, nem ellensúlyozhatták azokat a nehézségeket, melyek a finansialis akadályok leküzdésénél merültek fel. Így történt, hogy bár a park szükséges és kívánatos volta felől kétség nem volt, a belügyminister úr mégis a park elejtése

mellett döntött, ami egyuttal a szabályozásnak más irányban is a módosítását tette szükségessé.

Eredetileg ugyanis a parkon keresztül egy 13-ól széles főút vonal volt tervezve, de ez később a székesfőváros kívánságára a park szélére helyeztetett át s a parkban szükséges utak megállapítása a kertészeti munka idejére halasztatott.

A park elejtése folytán azonban gondoskodni kell arról, hogy a továbbra is magántulajdonban maradó telkek megközelíthetők legyenek, s ezért a parkon keresztül eredetileg tervezett 13-ól széles utat, a szabályozási tervbe visszaállítottuk, míg az elejtett park szélén kihasítandó út szélességét 13-ölről 6-öldre szállítottuk le.

Az I. ker., Kemenes-utca szabályozási vonalát eredetileg akként állapítottuk meg, hogy ez az utca átmetszve a 44—48 hr. sz. telkeket, a Ferencz József-híd budai lejárójának közvetlen és egyenes meghosszabbítását képezze a Kelenhegyi-útig. Ez a vonal-vezetés az említett telkek czélszerű beépítését is biztosította volna.

Időközben azonban a székesfőváros a fentemlített telkeket a Sárosfürdőnél létesítendő park czéljára megszerzvé, a Kemenes-utca vonalát is módosítani kellett, nehogy a betegek járulására szánt területen közút vonuljon végig.

Ezért készséggel járultunk a székesfőváros azon előterjesztéséhez, hogy a Kemenes-utca tetszetős görbületű elhajlással a vízvezetéki medence-felé eltolassék.

A székesfőváros budai részének jövő fejlődése szempontjából nagy jelentőséget tulajdonítunk annak a tervnek, melyet műszaki osztályunk beható tanulmányozás után a Viziváros továbbá a Vár és lejtőinek szabályozására nézve elének terjesztett.

A terv a budai belterület azon részének a szabályozását öleli fel, melyet a Királyhegy-utca, Margit-körut, Retek-utca, Krisztina-körut, Attila- és Mikó-utca, a Gránit-lépcső, Bástya-sétány, Szt.-György-utca, Lánczhid-tér, és a Margitrakpart határolnak.

A vidék fekvésénél, terepviszonyainál fogva három különálló városrész képét tárja elének, mihez képest a szabályozás megalkotásánál arra kell törekedni, hogy az egyes városrészek saját helyi igényeiknek kielégítése mellett egymással is szerves kapcsolatba hozassanak.

Számolni kell továbbá azzal a körülménnyel is, hogy Budapest egyik legrégebbi részének a szabályozásáról van szó, melynek területe egészen be van építve. Gondos körütekintést igényel tehát, hogy a szabályozás által a közegészségi, forgalmi, és aesthetikai érdekek nagyobb pénzáldozat nélkül legyenek kielégíthetők, minek egyik feltétele az is, hogy a szabályozást fokozatosan, lépésről-lépésre haladva lehessen végrehajtani.

Mindezekre a szempontokra kellő súlyt helyez az a szabályozási terv, melyet főbb vonásaiban az alábbiakban ismertetünk.

I. A. Viziváros szabályozása.

Egy új főközlekedési ér van itt tervezve, 10 öl szélességgel. Ez az utvonal a Margit körutnak a Királyhegy-utczával való találkozásából indul ki, s a Horváth- és Fazekas-utczák vonalában haladva a Batthyány-

utcza és Toldy Ferencz-utcza közé helyezett squarenél végződik. A szóban levő új ut, két parkkal, helyesebben gyermekjátszóhelylyel lesz tagolva s a Viziváros eme lapályos területének forgalmi tengelyvonalát fogja képezni.

A vidék belsejébe tudvalevőleg közuti vasut nem vezet, a Margit-köruti és Királyhegy-utcza vonal a vidéknek csak a szélét érinti, — noha általánosan érzett szükség az, hogy a Széna-tér a budai lánczhid-fővel rövidebb utvonalon, kerülő nélkül hozassék kapcsolatba.

Első pillanatra legalkalmasabbnak látszik, hogy a villamos-vasut a Batthyány-utczán át vezetessék a Széna-térig, mert ez az utvonal jelenleg a vidék főközlekedési ere.

Tekintettel azonban arra, hogy a Batthyány-utczában ma már végleges jellegű berendezéssel állunk szemben s így az utczának a vasut érdekében szükséges kiszélesítésére alig is lehet gondolni, már azért sem, mert a Margitrakpartba való bekapcsolásnak az Erzsébet apácák kolostora állja útját, mindezeknél fogva a szabályozási terv azt a megoldási módot veszi kilátásba, hogy a Csalogány-utcza egész hosszában szélesíttessék ki 13 öltre, s a közuti vasut mindkét vágánnyal ezen az utvonalon vezetessék.

E mellett szól az a körülmény, hogy a Csalogány-utcza 3.19 % maximalis emelkedése mellett, tehát kedvező lejtészini viszonyainál fogva igen alkalmas lesz két közuti vasuti vágány befogadására, s ezen felül nagyobb szélességével régén érzett közlekedési és szépészeti szükségét fog kielégíteni, másrészt kétségtelen, hogy az utvonal a városrész egészséges fejlődését is jelentékenyen elő fogja mozdítani.

A tervből kiemeljük még, hogy a most említett főutvonalak körül fekvő és ugy ezekbe, mint a Margit-körutba illetőleg Margitrakpartra torkoló mellékutczák legtöbbje 8 öltre kiszélesíttetik, míg a Gyorskocsi-utcza folytatásában a Pálffy-utczáig feltételesen tervezett utczát a terv végleg elejti.

Hasonlóképpen meg kell emlékeznünk a szabályozási terv azon részéről is, mely a főutvonalak mentén terek és parkokról gondoskodik.

A Vizivárosnak ez a része ugyanis szabad területekben felette szegény s így valódi közszükséglet lesz kielégítve az által, hogy a Margit-körutból kiágazó 10-öl széles utvonalnál tervbe vett két gyermekjátszóhelyen felül, a Vitéz-, Kacsa-, Fazekas- és Medve-utczák között nagyobb méretű, mintegy 1.400 □-öl terjedelmű park, valamint a Hattyu- és Csalogány-utczák között egy kisebb park fog létesülni, kapcsolatosan pedig az Irma-tér is kibővül.

A fekszinek megállapításánál tulnyomóan a létező állapot volt irányadó; kivétel csak a Horváth- és Fazekas-utczák vonalában tervezett főközlekedési útnál történt, hol az út majdani boulevardyszerű kiépítését véve tekintetbe, a fekszin, mely ma hullámos, szépészeti szempontból egyenletes eséssel van tervezve, minek következtében a mai fekszin némely helyen mintegy egy méterrel sülyedni fog és új építkezések esetén az út azon oldalán, hol a mai vonal érintetlenül marad, a házak mentén ideiglenesen, a teljes rendezés bekövetkezéséig aknáknak lesznek építendőek.

II. A várhegy lejtője.

A várhegy lejtőinél a már megállapított szabályozáson a következő módosítás van javaslatba hozva: 1. a Gymnasium-utczának Ilona lépcső és

Bécsi-kapu közé eső szakasza a meglevő épületek érdekében dél felé eltolatik: 2. a Gymnasium-utcában az Ilona-lépcső mellett, a volt József-laktanya telkéből az utca fekszinében nyughely létesíttetik; 3. a Halászbástyára, illetőleg a Mátyástemplomhoz felvezető monumentalis lépcső folytatásában a Corvin-térig 8 öl széles, lépcsős gyalog-ut fog épülni azon tervek szerint, melyeket Schulek építész tanár készített, s a mely tervek jelenleg a székesfővárosnál tárgyalás alatt állanak. Tervbe van véve ezenkívül, hogy a lépcsős gyalogutnak tengelyét megtartva, folytatólagosan a Fő-utca és Margitrapart között egy szintén 8 öles ut létesítessék; 4. a nyitott Jezsuita-lépcső nyugati oldalán, a Csónak-utca és Albrecht-ut sarkán fekvő 2542. hrsz. ingatlanon közpark van kilátásba véve; 5. a Csónak-utcának Magas-ut és Király-lépcső közti szakasza közbiztonsági szempontból felhagyatik és területe a Lónyay-féle telkekhez csatoltatik, helyette pedig a Csónak-utca és Magas-ut találkozásától az Albrecht-utig lépcsős feljáró létesíttetik.

III. A Vár szabályozása.

Arra való figyelemmel, hogy a vár minden oldalról főközlekedési ereken megközelíthető, továbbá, hogy a Disztértől délre eső vidék szabályozása a fokozott igényekhez képest legnagyobb részben végre van hajtva, ami pedig még hátra van, erre nézve is már végleges megállapodás történt ma már csak a Disztértől északra eső rész szorul arra, hogy szabályozása revisió alá vétessék.

Tervezve van:

1. Az Uri-utca, Országház-utca és Verböczy-utca kiszélesítése 8 öltre;
2. a Mátyástemplom északi oldalán, a régi pénzügyministerium telke egy részének igénybevételével tér, illetőleg park létesítése.
3. a Nándor-térnek a Nándor-laktanya telkéből való kibővítése és parkszerű rendezése;
4. a Bécsikapu-tér és Szentháromság-tér közzé eső bástyasétány végleges felvétele a szabályozási tervbe 6 öl szélességgel.

A fentiekben ismertetett szabályozási tervet megállapítás előtt névtani észrevételeinek közlése végett áttettük a székesfőváros közönségéhez.

A székesfővárosnak az utolsó néhány évtized alatt örvendetesen be-A Fürdő-utca
kiszélesítése.

következett nagyarányu fejlődése a multnak sok kényszerű mulasztását hozta helyre és számos előfeltételét adta meg a további haladásnak.

Ha mindamellett a székesfőváros jelen állapotát a jövő mindjobban kidomborodó igényeivel mérjük össze: a fontos újabb feladatok egész sorozatát látjuk kialakulni, tanuságául azon örök igazságnak, hogy a fejlődés, haladás és tökélyesbülés soha beféjezettnek nem tekinthető, mert a régiek kielégítésének nyomában szakadatlanul újabb és újabb kívánalmak és igények támadnak, melyeket éppen a haladás állít koronként a kielégítést váró szükségletek homlokvonalába.

Az 1870. X. t.-cikkkel alkotott fővárosi pénzalap jelen állapota, a székesfőváros ismeretes pénzügyi helyzete, de az ország általános viszonyai sem engedik — sajnos — hogy ezuttal ama nagyobb czélok körvonalazásába és osztályozásába bocsátkozzunk, melyek a fővárosban közegészségügyi

forgalmi, szépészeti s általában városrendezési szempontból megvalósítandók volnának.

Viszont az adott mostoha körülmények között sem találnók egészen igazolhatónak kitérni oly intézkedések megfontolása elől, melyek elmulasztása később vagy csak nagy áldozattal, vagy éppenséggel nem volna helyrehozható.

Ez a szempont indított bennünket arra, hogy a jelen mostoha viszonyok között is érdemlegesen foglalkozzunk műszaki osztályunk ama tervével, mely szerint az V. ker. Fürdő-utcza a déli oldalon 13 ölre szélesítendő, a Marokkai-utcza pedig ugyanazon tengelyvonal alapulvételével 28 öl szélességben térszerűen kiképzendő volna.

Vitatható az a kérdés, hogy vajjon ez a szabályozás szerves összefüggésben állónak tekinthető-e az Andrássy-úttal, fővárosunk egyik legnevezetesebb alkotásával; de kétségtelen, hogy ez utóbbinak a Váci-körutba való kitorzolása a Marokkai-utcza térszerű alakításával városrendezési szempontból igen lényegesen javulna.

Másrészt ilyen tér beiktatása a belső-körút vonalába, annál célszerűbbnek mutatkozik, mert az egészen másjellegű Deák Ferencz-téren és Kálvin-téren kívül ott más terünk nincsen. Ehhez járul, hogy a Duna és a belső körút között elterülő, teljesen beépített és sűrűn lakott városrészben a Lipót-körúttól a Kossuth Lajos-utczáig ez idő szerint nem találunk szélesebb útvonalat, mely a belső körút és a Duna közötti forgalmi viszonylatok kielégítésének szolgálatába állhatna. Ezen a hiányon a 13 ölre kiszélesítendő Fürdő-utcza gyökeresen segítene.

Ha csupán eme leglényegesebb okokat tekintjük, főleg a jövő érdekei szempontjából érdemesnek ítéltük a tervet arra, hogy közelebbi megfontolása, a kapcsolatos kérdések megvilágítása és esetleg tényleges megoldásuk keresése végett a már számos hasonló esetben üdvösnek bizonyult vegyes bizottsági tárgyalás útjára bocsássuk.

Szemünk előtt lebegett, hogy e szabályozással érintett egyik-másik telken hir szerint mihamarabb építkezni szándékoznak s hogy a megoldás később pénzügyileg sokkal nehezebbé, esetleg pedig lehetetlenné is válnék.

Nehogy tehát e miatt akár minket, akár a székesfőváros közönségét a kellő alkalom elmulasztásának szemrehányásával lehessen később illetni, a szabályozási tervet oly kérelemmel tettük át a székesfővároshoz, hogy az említett vegyes bizottság kiküldésének eszméjébe hozzájárulni és képviselőit további intézkedés végett megnevezni sziveskedjék.

Az ügy érdekében levőnek találtuk továbbá a székesfőváros közönségét felkérni, hogy az időközben netán felmerülő oly építési ügyek intézésében, melyek a fentebbi szabályozási tervet közvetlenül vagy közvetve érintik, esetről-esetre az építésügyi szabályzat 3. §-a alapján és velünk egyetértőleg eljárni sziveskedjék.

Utasításba adtuk egyuttal műszaki osztályunknak, hogy azon egész költséget, amibe a szóban forgó terv megvalósítása kerülne, tehát az útrendezési költséget beleértve, tegye számítás tárgyává, egyszersmind pedig tervet és költségvetést mutasson be a tárgyalás folyamán felvetett arra az eszmére, mely szerint megfelelő kiszélesítéssel a Mérleg-utcza volna a Váci-körutig meghosszabbítandó, másfelől arra az eszmére, mely szerint a Marokkai-utcza és a Lipótvárosi bazilika között park volna létesítendő.

A székesfőváros tanácsa megkeresésünkre adott válaszában kijelentette, hogy bár a tervbe vett nagyszabású városrendező művelet végrehajtása a fővárosi pénzalapból fedezendő s tehát a mi feladatunkat képezi, mégis tekintve, hogy a javaslatba hozott vegyes bizottság tárgyalás alá az ügyvel kapcsolatos más kérdések is fognak bocsáttatni, a vegyes bizottság megalkotásához hozzájárult, további intézkedés előtt azonban a közölt tervre vonatkozólag meghallgatja mérnöki hivatalát és a középítési bizottságot.

A Vérhalom-dűlői parkhoz hasonló sors érte a VI. ker. Lehel-utca és a Hungária-körút találkozásánál tervezett teret is. Ennek a Kohn—Gompercz-féle, mintegy 1600 □-öles telekre eső egyik részét szintén belügyministeri döntés már előbb elejtette. Miután más értelmű elhatározás a tér további részére sem volt remélhető, ezt a székesfőváros kivánságára kénytelenek voltunk a folyó évben szintén elejteni

A Lehel-tér elejtése.

A m. kir. dohányjövédéki központi igazgatóság utalással arra, hogy a m. kir. kincstár Gregersen G. és fiai cég VI. ker. Váci-út mentén fekvő 1692/a hr. számú telektömbjének felosztása folytán 9084.6 □-öl térfogattal keletkező parcellát dohányjövédéki gyár létesítése céljára megvásárolta, kérte, hogy a Janicsár-utcának az említett parcellára eső, Fóthi-út és Teve-utca közti szakasza hagyassék fel, mert különben a kincstár a megvett telket a szóban levő közczélra nem használhatná.

A VI. Kerület Janicsár utca egy részének felhagyása.

A kérelem teljesítése ellen csupán a székesfővárosi tanácsnak volt észrevétele, — városrendezési, forgalmi és közlekedési szempontokra való figyelemmel csak annyit tartván megengedhetőnek, hogy a kincstár a Janicsár-utca területét előzetesen tkvileg közterületül lejegyezve, bekerítesse és egy évi felmondás mellett mindaddig használhassa, míg az utca megnyitását a székesfőváros kívánni nem fogja.

A székesfővárosi tanács felfogását azonban magunkévá nem tehetjük. A környék átnézetű térképének megtekintéséből ugyanis könnyen megállapítható, hogy a Janicsár-utca szóban levő szakaszának városrendezési szempontból jelentősége nincsen; ez az utca fő útvonalat nem képez, egész hossza csak 270 méter, s a Fóthi-úton túl nincs folytatása, hanem vonalozása belefűt a katonai ágyraktár mellett fekvő háromszögletű telekbe. A Váci-úton túl van ugyan a Janicsár-utcának a Zsilip-utcában folytatása, azonban a Zsilip-utca is 230 méter hosszúságával szintén alárendelt utcát képez és beleütközik a körvasut Lipótvárosi pályaudvarába. De forgalmi és közlekedési szempontból sem lehet az elejteni kívánt utca szakaszának jelentőséget tulajdonítani, mert a Janicsár-utca megmaradó szakaszából a környékbeli utcákba ugyszólván kerülő nélkül el lehet jutni.

Mindezekon felül nem téveszthető szem elől, hogy a Janicsár-utca csak azért lett a szabályozási tervbe felvéve, hogy az itt keletkező telektömböket czélszerűen lehessen kisebb parcellákra osztani vagyis, hogy a magánosok érdekeinek megfelelő telekalakulások jöhessenek létre.

Minthogy továbbá a jelen esetben nem is magán félről, hanem a kincstárról van szó, s az általa képviselt közérdeknek egyenesen kárára lenne ha a Janicsár-utca egy jelentékeny ipartelepen átvonulna, mindezek alapján ismételve kértük a székesfővárost, hogy az utca szakasz elejtéséhez, megfontolva a felhozott indokokat, járuljon hozzá, annyival inkább, mert hasonló, nagyobb iparvállalatok érdekében egyes utca részek több ízben éppen a székesfőváros előterjesztésére ejtettek el.

A kérdés végre elhatározásunk értelmében nyert elintézését, a mennyiben a székesfőváros törvényhatósági bizottsága az utcaszakasz felhagyását a maga részéről is kimondotta, s csupán azt kötötte ki, hogy akkor, amikor a dohánygyár megszűnik vagy felhagyatik, a Janicsár-utca felhagyott szakasza ismét felveendő lesz a szabályozási tervbe és a kincstár köteles lesz az utcaterületet annak idején a rajta levő épületeknek kártérítési igény nélkül való eltávolítása mellett a székesfővárosnak ingyen átengedni.

A IX. ker.
Liliom-utca
egy részének
kiszélesítése.

Az érdekeltség azzal a kérelemmel fordult a székesfővároshoz, hogy a IX. ker. Liliom-utcának Tompa- és Mester-utcák közötti szakasza ott, hol az utca 10 méternél keskenyebb, szélesíttessék ki, mert különban ott III. emeletes házakat építeni nem lehetne.

Minthogy csak mintegy 150 mtr. hosszú utvonálnak 10 métert valamivel meghaladó kiszélesítéséről volt szó, melyben már két III emeletes ház amugy is áll, és a négy saroktelek közül kettő már szintén III. emeletes házzal van beépítve, sőt IV. emelettel is építhető be a másik két saroktelek, tekintettel továbbá arra, hogy a Liliom-utca többi szakaszainak szélessége — az Üllői-útba való betorkolást kivéve — a 10 métert meghaladja, a kiszélesítést a középítési bizottság javaslatára elhatároztuk akként hogy az az utca délkeleti oldalán történjék, míg a tulsó oldalon csak némi correctió hajtassék végre.

A Gyáli-úton
felüljáró és a
kapcsolatos
szabályozás-
módosítás.

A IX. ker Gyáli-út, mint a székesfővárosnak egyik főközlekedésű sugárútja, hivatva van arra, hogy a rendes gyalog- és kocsiközlekedésen felül idővel a közúti vasúti forgalom lebonyolítására is szolgáljon.

Habár ez az utvonat, jelenlegi 12 öl szélességében alkalmas volna is a hozzáfűződő forgalmi igények kielégítésére, lehetlenné teszi ezt az a körülmény, hogy az ut a magyar államvasut összekötő vonalát pályaszinben keresztezi, még pedig 5 vágányon haladva át.

Ez az állapot már ma is méltán képezi kifogás tárgyát s ha a jövőben meghagynánk, úgy a vasutüzem, mint a közforgalom biztonsága szempontjából egyaránt tűrhetetlen helyzet állana elő.

Elhatároztuk tehát, hogy az orvoslásról a szabályozási tervben már most történjék gondoskodás, mielőtt még a határos telkek egészen beépítenének.

Az utóbbi időben ugyanis a Gyáli-út mentén az összekötő vasúti vonalon kívül eső székesfővárosi telkekből már tetemes területek lettek beépítve; nevezetesen itt keletkezett a m. államvasutak munkástelepe, a a honvéd helyőrségi kórház s az orsz. posta és távirada gazdasági hivatala, sőt az utóbbi intézet kibővítése céljára értesülés szerint újabb területet kértek. Mind oly jelenség, mely nyilvánvalóvá teszi, hogy a kérdés megoldásának elodázása nagy áldozat kockázatát jelenti a közpénztárra. E kockázat elhárítása végett szükséges volt tehát már most alkalmas módot a megoldásra keresni. S miután be kellett látni, hogy aluljáróval a kérdést megoldani nem lehet, — mert az Üllői-út főgyűjtő csatornája oly magasan fekszik, hogy a vízlevezetés kellően nem volna rendezhető, — abban állapotunk meg, hogy a keresztezés felüljáró létesítése által történjék.

Az ide vonatkozó szabályozási terv szerint a Gyáli-út a Hungária-körutól az összekötő vasúton túl, a m. kir. honvéd helyőrségi kórház

telepéig 20 öltre szélesíttetnék ki, mely szélességből a középső 8 öl a felüljáró céljára szolgálna, jobbra-balra 6 öl szélesség pedig a telkekhez való hozzáférést biztosítaná; a 6 öles utak a megállapított niveauban maradnának.

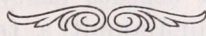
A külső részen a Gyáli-úttól jobbra-balra mintegy 21 öl széles tér volna az általános szabályozási tervbe felveendő, az utcásarkok pedig a forgalom lebonyolításának megkönnyítése érdekében letompíttatnának.

A felüljáró hossza mintegy 103 m. lenne, ebből a vasút áthidalására 5·25 m.-nyi nyílt magasság van kilátásba véve, míg Markusovszky-út 4·59 m.-nyi nyílt magassággal a külső párhuzamos út pedig 5·20 m.-nyi nyílt magassággal hidaltatnék át. Ezen az oldalon azért nagyobb a nyílt magasság, mert az orsz. pósta és távirda gazdasági telepére létesített iparvágány érdekében az 5·25 m. nyílt magasság nagyobb hosszban volt tervezendő, mint a belső oldalon, ahol csak közuti forgalom áthidalásának szüksége forog fenn.

A hid szerkezeti magassága 1 m.-re van felvéve, mihez képest a hid lejáróinak lejtője 3·29‰-os lenne, a mely emelkedés elég enyhének mondható.

A Markusovszky-út, mint belső párhuzamos út szélessége 10 öltre, a külső párhuzamos utak szélessége 8 öltre van kilátásba véve.

Mielőtt ezen szabályozási terv keretében a felüljáró kérdését közigazgatási bizottsági minőségünkben tárgyalásra kitűznék, a székesfővárost kértük fel, hogy netán fenforgó észrevételeit velünk mielőbb közölje.



A HALÁSZBÁSTYA RENDEZÉSE.

Ismeretes, hogy Schulek Frigyes műépítész tanár a Nagyboldogasszonyról nevezett koronázó templom restaurálásának befejezése után 1894-ben emlékirattal fordult az illetékes tényezőkhöz a végből, hogy a templom környezete méltóan rendeztessék.

Az emlékirat két alapvető eszméből indult ki. Az egyik volt: a történeti alap megtartásával helyreállított templomnak legalább külső keretében megörökíteni Szent-István király korszakát, mint kulturtörténetünk kezdőpontját; a másik: a műemlékszerű templom terjedelme és annak jelentősége között mutatkozott aránytalanságot megfelelő keret stílszerű hozzáadásával lehetőleg kiegyenlíteni.

E kettős feladat megoldására javaslatba hozta az emlékirat:

1. a Halászbástya megnyitását lefelé az Albrecht-utra, egy nagy szabad lépcső építésével, a kiképzésben jellemezve a román átmeneti kor sajátos nehézességét;

2. a lépcsővel két karra osztott bástya-falak kiépítését fedett folyó-sókkal és saroktornyokkal, koronájaként a terjedelmes alzatnak s keretével a bástyák alkotta udvaroknak, valamint az innen nyíló páratlan kilátásnak;

3. Szent-István király szobrának felállítását a déli bástya közepén, alul nyitott, fent süveggel boltozott csarnokban, trónon ülve;

4. végül a történeti keretet még tovább fejlesztve, a honfoglaló hét vezér szoboresoportjának felállítását az északi bástya fokán.

E tervezet költségeit az emlékirat mintegy 1,600 000 koronára tette.

Schulek tanár emlékiratát a kormány, a fővárosi közmunkák tanácsa és Budapest székesfőváros közönsége is a megérdemelt méltatással és elismeréssel fogadta.

A szobrokra vonatkozó részletek ugyan más irányu megoldást nyertek, jelesen a déli bástya udvarán Szent-István király Strobl Alajos által mintázott lovas szobrának felállítása határozottatott el, a hét vezér szoboresoportja pedig a Zala György és Schickedanz Albertre bizott mil-lenaris műemléknek fogja alkatrészét képezni; de Schulek tanár tervete egyéb részleteiben, melyek a templom környékének rendezésére, a Halászbástya építészeti átalakítására és a közlekedés érdekében is felette szükséges nagy lépcsőre vonatkoztak, a kormány megítélésében is annál nagyobb

jelentőségre emelkedett. Ennek köszönhető, hogy Tarkovich József miniszterelnökségi államtitkár elnöklete alatt a pénzügyi, kereskedelemügyi, vallás- és közoktatásügyi ministerium, a fővárosi közmunkák tanácsa, Budapest székesfőváros közönsége és a koronázó templom építőbizottságának bevonásával a terv keresztülvitele érdekében vegyesbizottság alakult, mely 1895. november 8-án tartott ülésében egyetértő megállapodásra jutott.

A terhek arányos megosztásának célzatából javaslatba hozta a bizottság, hogy a felvezető nagy lépcsőhöz szükséges területet a fővárosi közmunkák tanácsa szerezzze meg, a nagy lépcsőnek, mint forgalmi szempontból szükséges közlekedési utnak megépítése a hozzátartozó architektonikus zárórészszel együtt, a székesfővárosnak legyen feladata, a bástyafalakat szegélyező folyosók és tornyok tekintetében pedig méltányossági alapon keresve a megoldást, a déli bástyakar, mely a Szent-István szobornak fogja közvetlen környezetét alkotni, az állam, — ellenben az északi kar a székesfőváros költségén épüljön, mindez a fővárosi közmunkák tanácsa egységes intézése alatt.

Az érdekelt hatóságok a fenti javaslatokat változatlanul elfogadták, amit csakhamar a részletes kiviteli tervek kidolgozása követett. E tervek később némi módosítást szenvedtek, részben pedig lényeges kiegészítést nyertek. A módosítás abból állott, hogy a bástyafaloknak egészben kővel való burkolása a költség redukálása okából mellőztetett; a kiegészítés pedig azt célozta, hogy az északi bástyafok a többi közül kiemelve, mint kilátó terraszokkal és diszes toronynyal legyen kiképezve.

Megemlítve, hogy e tárgyalások alatt s még 1896-ban a székesfőváros külön gondoskodott arról, hogy az ezredévi ünnepek során a koronázó templomhoz várható nagy forgalom jobb lebonyolítása végett a nagy szabad lépcső — ha csak ideiglenes kiképzéssel is — a közlekedésre alkalmas állapotba jusson aminél különös gond fordított arra, hogy az értékes alkatrészek a végleges létesítménybe beolvadjanak, — a kiviteli költségelőirányzat így állapotított meg:

I. az állam költségén épülő résznél (a Jezsuita-lépcső átalakítása, a déli bástyafalban levő casamatta átalakítása, a déli bástya falainak részben kőburkolása, részben tatarozása, a déli bástya folyosóinak kiépítése, művezetői költségekkel) 301.239 korona 26 fillér;

II. a székesfőváros költségén létesülő részek után (a nagy lépcső hátralevő munkái, az északi bástya falainak részben kőburkolása, részben tatarozása, az északi bástya folyosóinak kiépítése, az északkeleti nagy sarokcsoport megépítése, művezetői költségekkel) 635.919 korona 40 fillér; vagyis a két csoport munkái után együttvéve 937.158 korona 66 fillérben.

Miután Schulek Frigyes kiviteli terveit és költségelőirányzatát a miniszterelnök úr 1898. május 26-án 5133. sz. alatt, a székesfőváros közönsége pedig 1899. márczius 1-én és 2-án tartott törvényhatósági közgyűlésében 375. sz. alatt elfogadta, a fővárosi közmunkák tanácsa az ügy további czélszerű intézésének előkészítésére és felügyeletére az érdekelt hatóságok kiküldöttjeiből vegyes bizottságot alakított, melynek néhai Rupp Imre ministeri tanácsos s utóbb Garancsy Mihály ministeri tanácsos elnöklete alatt tagjai voltak: a miniszterelnök úr részéről Dr. Romy Béla ministeri tanácsos, a fővárosi közmunkák tanácsa részéről Hauszmann Alajos műegyetemi tanár, néhai Pucher József építész, Garancsy Mihály min.

tanácsos (utóbb a bizottság elnöke) és Bakos János min. tanácsos; Budapest székesfőváros közönsége részéről: Rózsavölgyi Gyula alpolgármester, Vosits Károly tanácsnok, Heuffel Adolf középítési igazgató, Kauser János és Tolnay Lajos törvényhatósági bizottsági tagok és Holl Jenő műszaki számtanácsos; végül Schulek Frigyes tanár, mint művezető építész, Sigray János min. főmérnök, mint megbízott építési ellenőr és Dr. Zubriczky József min. titkár, mint jegyző.

A munka tényleg 1899. július havában vette kezdetét, az egyes munkanemeknek vállalatba adásával és úgy haladt előre, hogy a nagy szabad lépcső 1900. júliusban, a fedett Jezsuita-lépcső 1901. novemberben a közforgalomnak már átadottak, 1902. július végével pedig az összes építmények hozzáférhetőkké váltak a nagy közönség részére, sőt 1903. szeptember 1-től kezdve a székesfőváros az építmények felügyeletéről és az érdeklődők kalauzolásáról már egy állandó őr alkalmazásáról is gondoskodott.

A halászbástyai építkezés a maga egészében lényegesen többet, gazdagabbat és diszesebbet eredményezett, mint a minőnek az a kivitelre elfogadott tervek szerint ígérkezett.

A tervező és művezető építész ügyszeretete és az a körülmény, hogy az egyes munkanemek vállalatba adásánál a költségelőirányzatokkal szemben megtakarítások érettek el, lehetővé tették, hogy e megtakarítások magának a műnek tökéletesbitésére, részleteinek gazdagabb kiképzésére, s az egész mű keretének tágabbá fejlesztésére használtassanak fel. Az eredeti tervek e bővülésének eredménye: a régi szűk és fedett Jezsuita-lépcsőnek teljes átalakítása, mely mellett a lépcső belvilága az oldalfal elbontásával és új fal építésével 1·40 m. helyett 2·40 m. lett, teljes nappali világítást és jó levegőt adó tágas ablakokkal és stilszerű tágasabb kapuval; a nagy szabad lépcsőnek a déli bástyába való torkolásánál két oldalt 3—3 régi magyar vitéz alakjának alkalmazása, mintegy kapuőrökül (Mikula Ferencz munkája); az északkeleti sarokcsoport gazdagabb és olyan kiképzése, mely mellett a benne foglalt helyiségek, vízvezetékekkel és központi fűtéshez szolgáló csőhálózattal ellátva kioszk, kávéház vagy más gyakorlati célra használhatók; az összes kőfaragó és szobrászmunkáknak diszesebb kivitele; a folyósok burkolása plutonit lemezekkel; diszes stilszerű kandeláberek és lámpafejek alkalmazása.

Ezekon felül a megtakarítások és az építési alap időközi gyümölesztetése révén elért kamatjövedelem felhasználásával a mű főcsoportjához a következő kiegészítő munkák csatlakoztak: az Albrecht-úti régi támfal a nagy lépcsőtől délre és északra átalakított, északra jelesen új kőburkolást és kőkoralátot nyervén, az utkanyarulaton tíz méteres átmérővel körönddé fejlesztetett ki, mely az ut talaja fölé mintegy két méterrel kiemelkedve, alépitményét alkotja a Felső ajándékát képező és elhelyezésében szintén a halászbástyai mű keretébe illesztett Hunyadi János szobornak, s egyuttal alsó záródását a mögötte, a bástya tövében létesített parknak, melybe a köröndről kényelmes lépcsők készültek;

a nagy lépcső alsó szakaszának aszfaltozott pihenője jobbról és balról egy-egy ülőpados korlátfallal záratott el, egyrészt befejezésül a pihenő architektúrájának, másrészt megtámasztására a korlát mögötti talajnak; a pihenő északi oldalán fakadt természetes forrás vizét kútfulkekiképzés fogja fel és vezeti el;

a pihenő északi korlátjának végpontján a prágai Hradsinban álló, XIV. századbéli Szent-György szobornak (a magyar származású Kolozsváristestvérek művének) bronz-mása helyzetetett el;

az északi bástya felső síkján, az új őrtoronytól az Ilona-lépcsőig a talaj leásatott és kiegyenlített, a bástya mellvédfala egész hosszában egyenletesre leszállítva, új földést kapott, a bástya területen feltárt régi domokosrendi templom-szentélynek maradványai lépcsős terrass- és pergola kiképzéssel kapcsolattak be az egész mű keretébe.

Ugyancsak az elért megtakarítások és időközi kamatjövedelmekből és pedig a székesfőváros költség számlájára teljesen újból épített meg a Jezsuita-lépcsőnek az a fedetlen szakasza, a mely az Albrecht-út alsó ágát a felsővel köti össze, s a melynek helyén volt régi disztelen és rozoga lépcső méltán képezte panasz tárgyát, annál inkább, mert forgalma a nagy szabad lépcső megépítése után is igen jelentékeny maradt. Ez az új lépcsőszakasz szerkezetében, a nagy szabad lépcsőhöz, kiképzésében pedig a bástyaépítményekhez idomul, az utvonal felső szakaszához azonban a régi lépcső irányának némi változtatása folytán szélszerűben csatlakozik.

Mindezen kiegészítő és kapcsolatos munkálatok költsége további 144.400 koronában irányoztatott elő.

A fentiekben felsorolt kiegészítő munkák kivitele 1902. nyarán indult meg és a Jezsuita-lépcső új fedetlen szakasza a forgalom számára 1902. november havában már meg is nyílt.

Új lépcső készült még egyfelől a Jezsuita-lépcsőnek fedett és új fedetlen része közzé eső szakaszában, másfelől az Albrecht-út kanyarulata által képezett kis parkban.

Ezek kapcsán megemlítést igényel még az is, hogy a fővárosi közmunkák tanácsa a nagy szabad lépcső, valamint az északi bástya tövében létesítendő park céljára, az Albrecht-út és főgymnasium telke által határolt ($\frac{2616}{2}$ 2617. 2618.) hsz. 1 hold 278 30 □ öl kiterjedésű és 200.189 korona 18 fillér költséggel megszerzett ingatlant bocsátotta rendelkezésre, mely területnek parkká való kiképzéséről a székesfőváros közönsége gondoskodott.

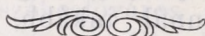
Ugyancsak a székesfőváros közönsége a mű körüli mellék munkákra, víztelenítésekre, csatornázásra, az északi bástya nyugat felé eső tornyában létesített illemhely berendezésére, légszuszvilágításra, járdákra és a bástya-udvarok parkozására még külön 40.000 korona költséget engedélyezett és gondoskodott e munkák végrehajtásáról.

Befejeztetvén úgy az eredeti főcsoportokra, mint az azokhoz járult kiegészítő részekre nézve programmba vett összes munkák, az építés intézésére alakított vegyes bizottság 1905. évi június hó 6-án tartotta meg záróülését javaslatba hozván, hogy a halászbástyai emlékmű, a maga egészében, a fővárosi közmunkák tanácsa által most már Budapest székesfőváros közönségének adassék át, további gondozás és fentartás végett.

A két hatóság küldötteiből Dr. Némethy Károly ministeri tanácsos, mint a fővárosi közmunkák tanácsa vezetésével megbízva volt tanácsstag elnöklésével alakult vegyes bizottság az átadást, illetve átvételt 1905. október hó 9-én a helyszínen és jegyzőkönyv felvételével eszközölte, mely alkalommal az elismerés meleg hangon nyilatkozott meg, úgy az értelmi alkotó: Schulek Frigyes, valamint azon tényezők irányában is, melyeknek

áldozatkészsége lehetővé tette, hogy székesfővárosunk ezzel a nagybecsű építőművészi alkotással gazdagodott.

Végezetül megemlítjük, hogy a számadást 1905. október végével lezárván, a tényleges költségek az államkincstár terhére 280.372 korona 92 fillérben, a székesfőváros terhére pedig 684.701 korona 82 fillérben mutatkoztak. Az államkincstár számláján elért megtakarítást a kormány részben átengedte a Halászbástyán a világítási felszerelés javítására és némely apróbb diszítési munkálat utólagos végrehajtására, mi iránt az intézkedés meg fog történni.



III.

ÉPÍTÉSÜGYI SZABÁLYZAT.

A székesfőváros területére az 1870. X. tez. 22. §-a alapján megalakított építésügyi szabályzat általános revisióját előkészítő munkálatokat, tekintettel az időközben szerzett tapasztalatokra és az építési technika fejlődésére, a székesfőváros hatóságának valamint az érdekelt szakköröknek bevonásával folyamatba tettük.

Az építésügyi szabályzat revisiója.

Tekintettel az anyag nagy terjedelmére, egyes kérdéseket, melyeknek új szabályozása általános meggyőződés szerint az építésügyi szabályzat egész anyagának átdolgozásáig nem halasztható, minél előbb külön, novelláris uton igyekszünk rendezni.

A legsürgősebb feladatok közé tartozott az épületek használatba vételének új szabályozása, különösen pedig a szabályzat 360. §-ának a módosítása.

A tapasztalat ugyanis igazolta, hogy e §-nak az a rendelkezése, mely szerint két vagy több emeletes házat abban az évben, melyben tető alá jutott, használatba venni nem szabad, s a mely rendelkezés annak idején a székesfőváros óhajára lett a szabályzatba felvéve, — több tekintetben nem bizonyult helyesnek és sok jogosult panaszra adott okot, főleg amiatt, hogy az építési munkákat a kevésbé alkalmas őszi hónapokra utalta, az építkezők természetesen oda törekedvén, hogy időközi kamatveszteségük minél kisebb legyen és e végből az építkezést az érvek oly késői szakában kezdjék meg, hogy december végeig éppen az épület befödését elérjék.

Miután pedig e naptári határidő esetleges elmulasztása azzal az aránytalanul nagy hátránnyal fenyegetett, hogy az épület csak több negyedévvvel később tehető jövedelmezővé, ezt a körülményt a munkások a munkaadókkal szemben tudatosított követelések támasztására használták ki.

Socialis szempontból is sürgős szükségét képezett tehát az épületek használatba vételének kérdését új alapon szabályozni, annyival inkább, mert a közegészség érdeke sem követeli meg, hogy az az épület, mely december 31-éig tető alá nem jutott, a következő egész évben ne legyen használatba vehető.

A revisionalis szakbizottság tárgyalásai alapján, melyek során behatóan megvitattuk a közegészségügy érdekeit éppen úgy, mint az építkezők

magánérdekeit, az építésügyi szabályzat XI. és XVIII. fejezeteit a belügy-minister urnak a felügyeleti jog szempontjából kikért hozzájárulása mellett hatályon kívül helyeztük és új rendelkezésekkel pótoltuk.

A pótszabályzatból közöljük a következő főbb rendelkezéseket:

„4. §. Minden oldalról szabadon álló épületnél nem szabad a bevakolást megkezdeni:

- a) 4 hétig azon az emeletson, ahol a legvastagabb fal 45 cmtr;
- b) 6 hétig azon az emeletson, ahol a legvastagabb fal 60 cmtr;
- c) 8 hétig azon az emeletson, ahol a legvastagabb fal meghaladja

a 60 cmtrt.

A 3. §-ban említett vizsgálat napjától*) számítandó ezen határidők 2—2 héttel meghosszabbítandók azon esetben, ha az épület nem minden oldalról áll szabadon.

5. §. A 4. §-ban megállapított határidők kétszerese szabadó ki oly épületnél, melynek a befödést megelőző falazása, vagy a befödése a november 1-től márczius 1-ig terjedő időszakba benyult.

6. §. A november 1-től márczius 15-ig terjedő időszakban vakolni nem szabad.

7. §. Oly épületnél, mely nem emberi tartózkodásra készül, a bevakolás megkezdése időbeli korlátozáshoz kötve nincs.

Ugyanez áll oly épületre is, melynek 45 cm.-nél minden fala vékonyabb.

8. §. Azon időpontot, melyben az épület bevakolását meg szabad kezdeni, tartozik az előjáróság jegyzékbe venni és arról a félnek igazolványt kiállítani.

13. §. A használati engedély csak azon esetben adható meg, ha az előzetesen megejtendő építésrendőri és egészségrendőri vizsgálat az épületet, illetve helyiséget az építési engedély értelmében megépítve és a czélhoz képest, melyre használtatni fog, megfelelő állapotban találta.

15. §. Új épületek emberi tartózkodásra rendelt helyiségeire használati engedély nem adható oly időpontra, mely a november 15-től április 15-ig terjedő időszakba esik.

16. §. Ha valamely épületnek a befödést megelőző falazása vagy a befödése benyult az 5. §-ban meghatározott időszakba, emberi tartózkodásra rendelt helyiségeire a használati engedély a következő november hó 1-jét megelőző időpontra meg nem adható.

E korlátozás nem terjed ki a földszintes és az egyemeletes házakra.

19. §. A bérlő nem köteles oly helyiségbe beköltözni, melyre a használati engedély megadva nincs s ha e körülményről bizonyítványt kíván, ezt az illetékes előjáróság állítja ki.

Ugy hisszük, hogy ezek a rendelkezések a közegészségügy érdekeinek hathatós szolgálatán kívül alkalmasak lesznek arra is, miszerint ezen-tul az építési munkák az évnek minden kedvező szakára arányosan kiterjesztve vétessenek foganatba.

A közegészség szempontja közvetve már az építkezésnek beosztásában is érvényre jut, egyébként pedig főleg abban van róla gondoskodva, hogy az épületeknek, befödésük után a körülményekhez képest, hosszabb-rövidebb ideig vakolatlan, nyers állapotban kell maradniok.

*) A kerületi előjáróság az épület befödésének bejelentésétől számítva legfeljebb 8 nap alatt az épületet nyers állapotban megvizsgálni tartozik.

Itt említjük meg a székesfőváros hatóságával létrejött azon megállapodásunkat, melynek értelmében olyan esetekben, midőn a használati engedélyek elsőfokon közegészségi szempontból tagadtatnak meg, a II. foku határozat hozatala előtt mindenkor megtartatni szokott helyszíni vizsgálat-hoz a tiszti főorvosi hivatal műszaki közegünk mellé egy orvosi közeget küld ki.

Az új szabályzat 1906. január hó 1-én lépett hatályba, azzal a méltányos átmeneti intézkedéssel, hogy a korábban megkezdett építkezésekre az előbbi szabályok maradnak érvényben.

Az építésügyi szabályzat 116. és 117. §-ai a bűzös gyárak, valamint a csont- és rongygyűjtő és osztályozó telepek létesítésére úgy a bal-, mint a jobbraton külön területeket jelölnek ki.

A IX. kerületi választmány annak idején azzal az előterjesztéssel fordult a székesfővároshoz, hogy a külső Soroksári-út a bűzös gyárak övezetéből hasítottassék ki, sőt, hogy a IX. kerület kültelke egészben vétessék ki az övezetből, mert a külső Soroksári-út már nagy részben sűrűn be van építve, a lakosságra tehát ezen a környéken igen kellemetlen volna, ha itt a szóban levő gyárak és telepek továbbra is szaporodnának.

A választmány előterjesztésének tárgyalása folyamán a székesfőváros kebelében kifejezést adtak annak, hogy a kérelem teljesítése úgy pénzügyi mint városrendezési szempontból, nemkülönben a gyáripár sajátlagos érdekei szempontjából nehézségekbe ütközik és mert a főváros jövő fejlődését tekintve a bűzös gyárak létesítésére kijelölt terület erre a célra a legalkalmasabb, csak arról lehet szó, hogy az övezetek úgy a pesti, mint a budai oldalon a lehetőséghez képest kisebbittessenek.

Ebből folyólag a székesfőváros azt határozta, hogy a bűzös gyárak övezetéből a Duna balpartján vétessék ki a terület, melyet a Kőbányai-útból kiindulva a Horog-, Bihari- és Czeglédi-utczák, a gyepmester-telephez vezető út, illetőleg ennek az útnak a Kén-utca felé egészen a Ferenczvárosi rendező pályaudvarig való meghosszabbítása, továbbá a pályaudvar keleti oldala, a Mester-utca folytatása, a soroksári határ, a soroksári Dunaág, végül a m. kir. államvasutak összekötő vonala határolnak.

Kimondotta egyuttal a székesfőváros, hogy a budai oldalon a bűzös gyárak övezetét ezentul csak az a terület képezze, mely az összekötő vasut, a Duna, a budafoki határ és a Fejérvári-út közé esik.

A magunk részéről az övezeti beosztás módosításának ügyét egész kiterjedésében beható tárgyalás alá vevén, kétségtelennek találtuk, hogy a bűzös gyárakat a főváros területéről fontos közgazdasági okokból kirekeszteni nem lehet és hogy elhelyezésükre, város rendezési szempontból, — ideértve a közegészség érdekeit is, — legalkalmasabb az a terület, melyet az építésügyi szabályzat erre a célra kijelöl.

Habár azonban ilyen viszonyok között a bűzös gyárak övezeti beosztásának gyökeres változtatásáról nem is lehet szó, részünkről sem zárkóztunk el attól, hogy az övezet határait az adott alkalomból revisió alá vegyük.

Ami első sorban a balparti városrészt illeti, a bűzös gyárak területének azt a kisebbitését, amelyet a székesfőváros kivánt, legalább egész terjedelmében aggályosnak találtuk. E szerint ugyanis az övezetből kivétnék éppen az a terület, melyen az eddig keletkezett bűzös gyárak

A bűzös gyárak új övezeti beosztása.

tényleg megtelepedtek. Eltekiutve pedig attól, hogy ezek a bűzös gyárak a vidék más irányu fejlődésének útját már magukban is szinte elzárják, e mellett lehetetlen, hogy másnemű övezeti beosztással a kérdéses gyárakat fejlődésükben, sőt esetleg fennállásukban is éppen az a hatóság támadjon meg, melynek intézkedéséből azok itt megtelepedtek.

Ezért a székesfőváros által kivonni kívánt területnek csak azt a részét találtuk a szóban levő övezetből kivehetőnek, melyet a kőbányái utból kiindulva a Horog-, Bihari- és Czeglédi-utcák, a gyepmester telephez vezető út, illetőleg ennek a Kén-utca felé való meghosszabítása a Ferenczvárosi rendező pályaudvarig, továbbá e pályaudvar keleti oldala és az összekötő vasut vonala határolnak.

Ennek a területnek az elvonása szerzett jogokat és ezekkel kapcsolatos érdekeket egyáltalán nem érint, másrészt pedig alkalmas arra, hogy a honvédkórházat, mely helytelenül bár de tényleg ott van, — a bűzös gyárak ártalmassá válható szomszédságától megóvja.

A jobbparti városrésztre vonatkozólag elfogadtuk a székesfőváros javaslatát, hogy a Fejérvári-út, összekötő vasut, a Duna és a budai külső körut által közbefogott terület megszűnjék, a bűzös gyárak övezetéhez tartozni, tekintettel arra, hogy a budai vágóhid, eszméje végleg elejtetvén, nincs többé ok arra, hogy ez a terület a bűzös gyárak övezetében legyen.

Szükségesnek találtuk azonban egy lépéssel tovább is menve, számolni a hírnevükben mind jobban gyarapodó sósfürdő és keserűviz források érdekeivel, melyek már is nemzeti vagyonnak tekintendők és ezen jellegekben remélhetőleg jelentékeny gyarapodásnak emelkedésnek is néznek elébe.

Számításba véve tehát azt a területet, mely az említett fürdő és források érdekében az övezetből kivonandó volna, továbbá azt a területet, mely a téli kikötő számára már is le van foglalva, végül számításba véve azt a területet, mely tényleg már másnemű ipari vállalatok birtokában van, megállapíthattuk, hogy a még fennmaradó s a bűzös gyárak által igénybe vehető terület oly kicsivé zsugorodik össze, mely miatt a jobbparti városrésztben a bűzös gyárak övezetét fenntartani érdemes nem volna. Ehhez járul, hogy a bűzös vállalatoknak egy helyen való összpontosítása városrendezési tekintetknél fogva csakugyan kívánatos és erre a célra a balparti oldalon kijelölt terület nemcsak alkalmas, de teljesen elegendő is.

Mindezek alapján kimondottuk, hogy a budai oldalon az összekötő vasut, Fejérvári-út, budafoki határ és a Duna által közbefogott terület csak annyiban marad meg továbbra is a bűzös gyárak övezetében, hogy ott — tisztán magánjellegetű vállalatok kizárásával — a bűzös gyárak fogalma alá sorozott oly telepek nyerhessenek elhelyezést, melyek, mint pl. légszeszgyár, csatornázási szivattyutelep stb., városi közszükséglet kielégítésére vannak rendelve.

A székesfőváros törvényhatósági bizottsága — hova az ügyet újabb tárgyalás végett visszaküldtük, — a budai oldalt érdeklőleg imént ismertett álláspontunkat teljes mértékben magáévá tette, mihez képest a bűzös gyárak településének kérdése a dunajobbparti városrésztben határozatunk értelmében véglegesen megoldottnak tekintendő.

Ami pedig a balparti városrészt illeti, a székesfőváros megmaradt abbeli álláspontja mellett, hogy a bűzös gyárak övezetéből vétessék ki az a terület is, mely a Soroksári-út és környékére: a Báránylegelő-, Alsóbika-

rét- és Gubacsi-dűlőkre esik, s a mely területet mi azon oknál fogva kívántunk a szóban forgó övezetben meghagyni, mert az eddig keletkezett összes bűzös gyárak tényleg a kérdéses területen települtek meg.

Miután a székesfővárosi tárgyalási iratokból azt vehettük ki, hogy a székesfőváros fentartott álláspontjával szerzett jogokat, s az ezekhez fűződő érdekeket sérteni nem kívánja, ilyen feltétel mellett pedig a Soroksári-út és környékének is a bűzös gyárak övezetéből való kivétele gyakorlatilag csak azt jelentheti, hogy ott új bűzös gyárak és vállalatok nem keletkezhetnek, ellenben a meglévők fennállása és terjeszkedése elé akadály nem fog görditetni, mindezeknél fogva a székesfőváros álláspontjának ilyen értelmezése mellett a további megszorításhoz elvileg hozzájárultunk, elfogadván egyuttal azt az újabb javaslatot is, hogy a X. ker. Gyömrői-út, Ujhegyi-út, Maglódi-út és az Apaffy-utcza által határolt terület a bűzös gyárak övezetéből szintén kivétessek.

Amennyiben tehát a székesfőváros is magáévá teszi azt az értelmezést, melyet a Soroksári-út és környékének az övezetből való kivételére vonatkozó kijelentésének tulajdonítottunk, ebben az esetben a balparton a bűzös gyárak stb. új övezete végleg a következő elhatárolást nyeri:

A volt soroksári, jelenleg Erzsébetfalvai határnál kezdődő Mester-utcza az illatos árokig; a Ferenczvárosi rendező pályaudvar keleti oldala a Kéu-utcza folytatásáig, a gyepmestertelephez vezető út és ennek folytatása az Üllői-utig, továbbá a Czeglédi-, Bihari-utczák, a Horog-utcza a Kőbányai-utig a Kőbányai-út a máv. czeglédi vonaláig, e vasuti vonal nyugoti oldalán egészen a Gyömrői-út és Apaffy-utcza keresztezéséig, a Gyömrői-út, Ujhegyi-út, Maglódi-út, az Apaffy-utcza folytatása a Jászberényi-utig, a Jászberényi-út rákoskereszturi, Szt-Lőrinczi, Kispesti, ismét Szt-Lőrinczi és Erzsébetfalvai határ a Mester-utczáig.

A Luxfer prismagyár magyarországi képviselői az iránt folyamodtak hozzánk, hogy az építkezéseknél a Luxfer üveget tűzbiztos anyagnak ismerjük el. A Luxfer üveg mint tűzbiztos anyag.

A megtartott tűzpróbán műszaki osztályunk arról győződött meg, hogy a gyár elektrolitikus rendszerű ablakai a hő hatása alatt kidomborodtak — és az üvegbetétek megrepedeztek ugyan, azonban a foglalatból még erős vizsugárnak rájuk bocsátása után sem estek ki.

Minthogy eszerint a szóban levő elektroüveganyag a tűzbiztonság követelményeinek megfelel, annak tűzbiztos anyag gyanánt való elismerése ellen észrevételt nem tettünk, s a székesfőváros tanácsa ilyen értelemben is határozott.

Kis J. Jenő magán mérnök arra kért a székesfőváros tanácsától engedélyt, hogy a III. ker. Zsigmond-utczában fekvő telkén vasbeton vázralit téglák. Vasbeton építkezés. Aerolit téglák. zal vasbetétes Aerolit kövekből két emeletes lakházat, egyemeletes nyaralót és földszintes melléképületet építhessen.

A székesfővárosi tanács folyamodót kérelmével elutasította azokból, mert az érvényben levő építésügyi szabályzat értelmében a menyezetet és a földél tartására szolgáló fő- és közfalakat, vagy más, teherviselésére hivatott szerkezeti falakat szilárd építési anyagból, jó minőségű égetett téglából, kőből, vagy vasból kell építeni.

Felebbezés folytán az ügy II. fokban való felülvizsgálatunk alá kerülván constatáltuk, hogy a tervezett vasbetétes pillérek, menyezete

hordó vasbetétes gerendák és vasbetétes kövekre a hatóság a figyelmet az építésügyi szabályzat alkotásánál még ki sem terjeszthette, mert ezek az építési technikának csak legujabb vívmányait képezik. A helyzet tehát az, hogy a szabályzat ezen legujabb építési módra nézve, amint pozitív irányban nem rendelkezik, úgy tilalmat sem állít fel.

Erre való tekintettel, amint egyes vasbetétes menyezet-szerkezetek és vasbetétes válaszfalak — megfelelő hordképességi kísérletek alapján — külön határozatokkal máris engedélyeztettek, éppen úgy indokoltnak találtuk a további korszerű haladás előtt is megnyitni az utat legalább annyira, hogy folyamodó a szándékukba vett új építési mód gyakorlati használhatóságának és czélszerűségének kimutatására és beigazolására alkalomhoz jusson.

Ezért az I. foku határozat megváltoztatásával felebbezőnek az építési engedélyt II. fokon megadtuk, azzal a kijelentéssel, hogy részünkről sem az építkezéshez használandó anyagok, sem a szerkezetek és hordképességi számítások vizsgálatába nem bocsátkoztunk, s e tekintetben építkezőt feltevételek, vagy kikötések megállapításával nem kívántuk befolyásolni abban, hogy a fentiek szerint jórészt csak kísérlet jellegével bíró építkezéseit legjobb tudása és belátása szerint foganatosíthassa. Viszont azonban a kockázat mellett a felelősséget is minden irányban egészen az építkezőre háritottuk, kizárva azt is, hogy külön építőmester vonassék be a szakértői felelősség viselésébe.

Amint ezen elvi álláspont mellett az ügy érdekében a jövő szempontjából is kikötöttünk, ez arra vonatkozott, hogy az épületeket nyers állapotban, minden alkatrészükben, próba terhelések útján hatóságilag, esetleg a székesfővárosi tanács megítélése szerint szükségesnek mutatkozó magán szakértők bevonásával meg kell vizsgálni, önként értetvén, hogy már elvi szempontból is csak ezen vizsgálat kielégítő eredménye esetében lesz helye annak, hogy az épületek használatba vétele is engedélyeztessék.

Ezen alkalomból, midőn a szóban levő építkezés is igazolta annak szükségét, hogy az építésügyi szabályzatba, a folyamatban levő általános revisió során a beton és vasbeton építkezésekre vonatkozólag megfelelő rendelkezések vétessenek fel, ennek érdekében vélemény adására kértük fel a kir. József műegyetemet, a magyar mérnök- és építész egyletet, valamint az anyagvizsgálók magyar egyesületét.

A vasutak
menténi épít-
kezések.

A gőzmozdonyu vasutak vagy azok pályaudvarai mentén 60 méter távolságon belül tervezett építkezések tudvalevőleg nemcsak a helyhatóság építési engedélyéhez, hanem ezt megelőzőleg az 1881: XLI. t.-cz. 16—20 §§-aival szabályozott tüztávlat szempontjából még külön engedélyhez is vannak kötve, s e tekintetben az első foku hatóság az 1876: VI. t.-cz. 29. §-a értelmében a fővárosi közmunkák tanácsa, mint közigazgatási bizottság míg a felsőbb, s egyuttal végső hatósági forumot a kereskedelemügyi minister úr képezi.

Az 1881. évi XLI. t.-cz. 16. §-a a gőzmozdonyu vasutak vonala mentén fekvő épületekre a tüztávlatot, az épületek mineműsége szerint 8-, 20-, 60- és 100 méterben állapítja meg, s a mely épületek a jelzett tüztávlaton belül esnek, azokat a vállalat a 19. §. értelmében vagy kisajátítani, vagy pedig tűzbiztossá tenni tartozik.

A törvény 20. §-a előírja, hogy a vállalat építésének megkezdése után, annak a 16. §-ban körülírt pontjához 60 méter távolságon belül eső épületek csak hatósági engedéllyel építhetők, de az engedély megadása előtt az illető vállalat meghallgatandó és netaláni felfolyamodás esetében az ügy a közmunka- és közlekedési, illetőleg ma a kereskedelemügyi miniszternek elhatározása alá terjesztendő.

Ezen törvényes rendelkezések alapján közigazgatási bizottsági minőségünkben azt az eljárást követjük, hogy amennyiben meglevő vasutak mentén 60 méter távolságon belül építkezés van tervbe véve, az építési engedély kiadása előtt a hatósági tényezők, valamint az érdekelt építkező és az érdekelt vasuti vállalat bevonásával közigazgatási bejárást tartunk. A bejárás alkalmával megállapítattik, hogy a tervezett épületre nézve az idézett törvény 16. §-ának előírásához képest mennyi a tüztávlat. Ha az épület a törvényes tüztávlaton belül esik, az építési engedély kiadását a m. kir. államvasutak részére az építkezővel szemben az 1891. évi 163. sz. keresk. ministeri rendelettel biztosított szabvány nyilatkozat kiállításának feltételéhez kötjük, egyébként pedig az építési engedély kiadása ellen tüztávlati szempontból semmiféle észrevételt nem teszünk.

A vasuti vállalat a telekkönyvileg is biztosíthatni szokott szabványnyilatkozatot rendszerint olyan tartalommal állítatja ki, a mely szerint az épület mindenkor tulajdonosa a vasut üzeme folytán az épületben és az abban levő tárgyakon tűz által okozott minden kárt tűrni tartozik.

Ujabb időben a vasuti vállalat némelyike támaszkodva a törvény 20. §-ára, a vasut mentén, minden, 60 méter távolságon belül tervezett építkezéssel szemben vagy szabvány nyilatkozatot kíván, vagy pedig a közigazgatási bejárás során jegyzőkönyvbe véteti azt a kijelentését, hogy a vasuti üzemből származható tüzkárookért szavatosságot nem vállal.

A magunk részéről azonban a vasuti vállalat olyan álláspontját, melynek nem az idézett törvény 16. §-ában foglalt rendelkezések képezik alapját érvényesíthetőnek nem találjuk s minden ilyen esetben a vasuti vállalattal szemben elutasítólag határozunk. Aggodalmat ébresztett bennünk, hogy a kereskedelemügyi ministeriumban, a vasuti vállalat felebezésének hely adatott.

A szabályszerű tüztávlat ugyanis általános érvénnyel az 1881. XLI. t.-cz. 16. §-ában van megállapítva és e helyett ugyanezen törvény 20. §-a annál kevésbbé alkalmazható, mert ez utóbbi a tüztávlat meghatározásával egyáltalán nem foglalkozik és nem is czéloz egyebet, mint a vasutak közelébe eső építkezések engedélyezése körül oly eljárásnak rendszerezését, mely mellett a 16. §-ban megállapított tüztávlatok a vasuti vállalatok javára biztosan és még idejében érvényesíthetők legyenek.

Ehhez képest téves a vasuti vállalat azon vélelme, mintha üzemben levő vasut irányában a tüztávlat a törvény 20. §-ában említett 60 mtr. volna. Ilyen rendelkezése a törvénynek nincsen; e nélkül pedig építési tilalom, illetve korlátozás alá vetni a vasut mentén fekvő területet 60 m. szélességben, a tulajdon fogalmával általában összeegyeztethető nem volna és ez természetesen fokozott mértékben áll a székesfőváros határára, ahol minden magántulajdonban levő terület építési területnek tekintendő, melyet ebbeli rendeltetésében korlátozni, a jogszerűség minden ismervét annál inkább nélkülöznél, mivel a vasuti vállalat a kor-

látozásban rejlő értékcsökkenésért a tulajdonosnak semminemű ellenértéket nem nyújt.

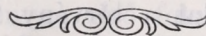
Épülő és üzemben levő vasut között a tűztávlatra nézve elvi különbség nincs, annál kevésbbé, mert a vasutnak nem az építés stadiumában, hanem az üzem idejében lehet csak szüksége a tűztávlatra. Az 1881. XLI. t. cz. 16. §-a tehát a tűztávlatokat már tekintettel a vasut üzemére szabja meg s azon rendelkezéséből, miszerint a vasuti vállalat kisajátítási tervébe a szabályszerű tűztávlat körén belül eső épületeket is köteles belefoglalni, okszerűen csak az a következtetés vonható, hogy a vasut mentén azon területnek kell építkezéstől szabadon maradnia, mely az idézett 16. §. 1, 2, 3, és 4. pontjaiban meghatározott távolságoknak felel meg.

A magántulajdonnak ezen tulmenő korlátozására hiányzik a törvényes jogalap. Ugyanezért nem lehet joghatálya a vasuti vállalat ama jegyzőkönyvi nyilatkozatának, hogy az építés engedélyezéséhez csak a szabványnyilatkozat kiállításának feltétele alatt járul hozzá és nem lehet joghatálya azon nyilatkozatának sem, hogy az üzeméből eredhető károkért felelősséget nem vállal.

Az 1881. XLI. t. cz. 20. §-a értelmében az építkezés engedélyezése előtt a vasuti vállalat meghallgatandó, ami meg is történik; hogy azonban az engedély a vasuti vállalat hozzájárulásától volna függővé téve, ennek csupán vélelmezéséhez is minden törvényes támpont hiányzik. Az okozható károkért való felelősség elhárítása pedig az általános magánjogi elvekbe ütközik, melyeknek megfelelően a m. kir. kereskedelemügyi ministerium egy konkrét esetből kifolyólag arra az elvi álláspontra helyezkedett, „hogy a vasuti vállalat a mozdony szikrája által okozott minden tüzkárért még az esetben is kártalanítással tartozik, ha a törvényt szabta tűzbiztonsági intézkedéseknek minden tekintetben eleget is tett.“

A vasuti vállalat más értelmű kikötése vagy fentartása egyébként a közigazgatási hatóság rendelkezésébe való felvétel útján sem válhatnék sikeressé, mert az érdekelt építkező elfogadó nyilatkozatának hiányában az birói figyelemben nem részesülhetne, másrészt telekkönyvi feljegyzés nélkül az érdekelt építkező elfogadó nyilatkozata esetében sem volna a későbbi tulajdonos irányában érvényesíthető.

Tehtetttel arra, hogy a szóban levő ügyek mikénti kezelése úgy a székesfőváros fejlődését, mint a magán érdekeket igen közelről érinti, a belügyminister úrhoz fordultunk, kérve, hogy a kereskedelemügyi minister úrral a törvényeknek és az általános jogelveknek megfelelő elvi megállapodást, mint a jövőre zsinórmértékül szolgáló jogszabályt létrehozni méltóztassék.



IV.

ÚTÉPÍTÉS.

Az a vegyes bizottság, mely annak idején az I. ker. Krisztina-körút Maros és Mikó-utczák közti szakaszának a közmunkák tanácsa és a székesfőváros közös költségén történt rendezése kérdésével foglalkozott, az érdekelt hatóságok előtt javaslatba hozta egyszersmind azt is, hogy egyebek közt közös költségén rendeztessék a gellérthegyi serpentin-útnak az Erzsébet-híd budai feljáróba való betorkolása is, tekintve, hogy ennek mentén a Hubert-féle ház építése már folyamatba tétetett.

A fenti javaslatot az érdekelt hatóságok elfogadván, a serpentin-utat a Hubert-féle ház mentén közös költségén tényleg ki is építettük, amint erről már az 1903. évi működésünkről szóló jelentésünkben megemlékeztünk.

A székesfőváros tanácsa már azon alkalommal, midőn a serpentin-út kiépített szakaszának rendezési tervéhez hozzájárult, hozzánk intézett átiratában utalt arra, hogy a serpenti-útnak a Hubert-féle ház mesgyéjéig történt kiépítése által a cél elérve nincsen, mert ez az útszakasz hegyoldalban való végződésével, mint Zsák-utca a forgalom céljára teljesen alkalmatlan.

Arra kért tehát bennünket, inditanók meg a tárgyalásokat abban az irányban, hogy a serpentin-út további szakaszában is, vagyis a Horgony-utczába való betorkolásig kiépíttessék azon módzatok mellett, melyek alapján annak kezdő szakasza nyert végleges rendezést.

Engedve a kívánságnak, elvileg hajlandóknak nyilatkoztunk a serpentin-utat folytatólagosan egészen a Horgony-utczába való betorkolásig a székesfővárossal közös költségén kiépíteni, feltéve, hogy a kiépítéssel kapcsolatos minden kérdésre nézve az előzőhöz hasonló megegyezés jön létre.

E megegyezés érdekében ismét vegyes bizottság alakíttatván, ez egyhangulag a következőkben állapotott meg:

1. A közmunkák tanácsának műszaki osztálya által kidolgozott rendezési tervet elfogadta.
2. A rendezési terv kivitele érdekében kisajátítandó lesz 10 ingatlan.
3. Ugy a 10 ingatlan kisajátításával, mint a rendezési terv végrehajtásával kapcsolatos költséget a két hatóság közösen és egyenlő arányban viseli, a művelet tényleges keresztülvitele a fővárosi közmunkák tanácsa

feladatát képezvén, míg ellenben a többi munkákról, nevezetesen a csatornázásról vízcsőfektetésről és légszuszvilágításról, valamint a kertészeti és ezzel kapcsolatos munkáról a székesfőváros hatósága fog közvetlenül és egészen a saját költségén gondoskodni.

A közös költségen eszközözendő rendezést a fővárosi közmunkák tanácsa, a két hatóság részéről e czélra kiküldendő felügyelő-bizottság közreműködésével fogja végrehajtani.

4. A két hatóság közös számlája terhére eső költségeket a vegyes bizottság a következőképpen irányozta elő:

a) kisajátításra	157.000	korona.
b) rendezésre	200.000	„
c) előre nem látottakra	100.000	„
Összesen	457.000	korona.

Ami az előre nem látottakra felvett 100.000 koronát illeti, a bizottság e tételt az előirányzatba okvetlenül beállítandónak találta, mert hegyes, sziklás helyen végzendő munkáról van szó, ahol sokféle véletlen adhatja magát elő, és mert az előirányzat többi tételei a csupán czélszerűségi szempontra fektetett ezen eljárást a műszaki osztály számvetésének tanúsága szerint is már az ügy jelen stádiumában nemcsak teljes mértékben igazolják, de egyenesen szükségessé is teszik.

A kisajátítandó ingatlanokból értékesíthető lesz mintegy 388 □-öl; ezt a területet □-ölenként 160 koronával értékelve, megtérülő összeg gyanánt számításba vehető mintegy 62.000 korona.

5. A szóban levő rendezési műveletből folyólag a székesfőváros által viselendő költséget részére a fővárosi közmunkák tanácsa előlegezi; viszont az ekként előlegezett költséget a székesfőváros az 1906. évtől kezdve évi 50.000 korona, szóval Ötvenezer koronás részletekben fogja a fővárosi közmunkák tanácsának megtéríteni azon kamattal együtt, melyet a fővárosi közmunkák tanácsa a magyar földhitelintézetnél az előlegezés időtartama alatt tényleg és tisztán élvezett volna.

Tekintve pedig, hogy a Gellérthegy északi oldaláról a csapadék-vizek rendszeres levezetése igen sürgős szükségét képez és a székesfővárosi tanács a csatornázás tervét már el is készítette, de ennek végrehajtása két ingatlan kisajátítását tételezi fel, ennél fogva felkérte egyuttal a vegyes bizottság a közmunkák tanácsát, hogy be nem várva a jelen megállapodások hatósági jóváhagyását, az említett két ingatlan sürgős kisajátítása iránt intézkedni sziveskedjék.

7. A fővárosi közmunkák tanácsa által eszközözendő, szóban levő rendezési munkákat befejezésük után a vállalkozó jótállási kötelezettségével további gondozás és fentartás végett a székesfőváros fogja átvenni, a serpentin-út már rendezett szakaszával együtt.

A serpentin-út kezdő szakaszában a kocsit macadamszerű burkolatot nyert, a járdák pedig aszfalttal burkoltattak. A vegyes bizottság által a folytatólagos kiépítésre vonatkozólag elfogadott terv a következő rendezést öleli fel.

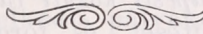
A serpentin-út a Hubert-féle ház nyugati határvonalától a Horgony-utczával való találkozásig, helyesebben a 880. hrsz. ingatlan közepéig véglegesen, innen pedig a 876. hrsz. ingatlan keleti határvonaláig ideig-

A mi a székesfőváros által eszközölt utcarendezéseket és burkolásokat illeti, melyek tervét és költségvetését előzetesen átvizsgáltuk; — ezek a következő utcákra vonatkoznak:

Kerület	Utak es terek
I.	Alkotás-utcza, Budakeszi-út, Fehérvári-út, Gellért-tér, Kemenes-útcza, Krisztina-tér, Mészáros-utcza, Mozdony-út, Névtelen-utcza (Alkotás- és Kékgolyó-utcza közt 1462—1465/1 és 1462—1465/2 hr. sz. telkek mentén), Nyárs-utcza, Sáncz-utcza.
II.	Alvinczy-út, Lövház-utcza, Margit-rakpart felső sikkja.
III.	Ó-budai rakpart, Szent-Endrei-utcza, Tanuló-utcza, Zádony-utcza.
IV.	Borz-utcza, Gerlóczy-utcza, Havas-utcza, Koronaherczeg-utcza, Magyar-utcza, Petőfi-tér, Pintér-utcza, Reáltanoda-utcza, Só-utcza, Sörház-utcza, Sütő-utcza, Szarka-utcza, Szervita-tér, Váci-utcza, Városház-utcza, Zöldfa-utcza.
V.	Bodor-utcza, Dráva-utcza, Gizella-tér, József-tér, Lipót-tér, Miatyánk-utcza, Vigadó-tér, Vigadó-utcza, Zrinyi-utcza.
VI.	Andrássy-uti Kör-tér, Béke-tér, Csata-utcza, Csengery-utcza, Dévényi-út, Diós-utcza, Érsek-utcza, Eötvös-utcza, Felsőerdősor-utcza, Frangepán-utcza, Gömb-utcza, Hajós-utcza, Hunn-utcza, Kartács-utcza, Kerekes-utcza, Lendvay-utcza, Lehel-utcza, Máglya-utcza, Mohács-utcza, Mór-utcza, Nagymező-utcza, Országbiró-utcza, Palócz-utcza, Petneházy-utcza, Próféta-utcza, Tüzér-utcza, Üteg-utcza, Városliget (Weingruber-féle kioszk előtt.)
VII.	Cserhát-utcza, Csömöri-út, Dob-utcza, Garay-tér, Kerepesi-út, Kertész-utcza, Murányi-utcza, Örnagy-utcza, Öv-utcza, Szövetség-utcza, Telep-utcza.
VIII.	Mátyás-tér.
IX.	Csepel-rakpart, Gyep-utcza, Soroksári-utcza.
X.	Gergely-utcza, Kozma-utcza.

A székesfőváros részéről 1905-ben tervezett összes útburkoló munkák mennyisége a következő:

Makadamszerű kociút	— — — —	6976.00 m ²
Trachit kociút	— — — —	41594.00 m ²
Bazalt kockakövezetű kociút	— —	10533.00 m ²
Bazalt fejkövezetű kociút	— — —	843.00 m ²
Keramit kociút	— — — —	20156.00 m ²
Aszfalt kociút	— — — —	94640.00 m ²
Faburkolatú kociút	— — — —	2267.00 m ²
Terméskő kociút és folyóka	— — —	4755.00 m ²
Atkővezés	— — — —	1576.00 m ²
Trachitjárda	— — — —	14273.00 m ²
Aszfaltjárda	— — — —	35688.00 m ²
Járdaszegélyezés	— — — —	28897.00 f.m.
Járdakavicsolás	— — — —	2515.00 m ²



V.

VASÚTAK.

Az elmúlt évben igen sok vasúti ügy került tárgyalásunk alá, tanúságot téve arról, hogy közúti vasúti hálózatunk a székesfőváros fejlődésével lépést tartva terjeszkedik, magát az üzemet pedig a fokozott igényekhez képest a modern technika vívmányai alapján tökéletesítik.

Ezeokról az ügyekről a következőkben számolunk be:

Letárgyaltuk a *budapesti közúti vaspálya társaság kelenföldi vonala* második vágányának megépítését és forgalomba helyezését, a *Fehérvári-út* rendezésével kapcsolatban, a *Gellérttér-től az Átlós-útig*;

az *ujpesti-vonal Dráva-utca* és a *Rákospatak* között átépített szakaszának forgalomba helyezését, a *Váci-út* középső szakaszának rendezésével kapcsolatban;

a *Károly-körút* és *Kerepesi-út* sarkán kerülő vágány megépítését és forgalomba helyezését;

a *Csömöri-úti vonal, Hermina-út* és *Mexikói-út* közti szakaszában, a második vágány lefektetését és forgalomba helyezését;

a *Damjanich-utcai* áramfejlesztő telep és kocsiszin vágányzatába vezető kitérő vágányok átalakítását és meghosszabbítását;

a *Pálffy-utcai* áramfejlesztő telepen, a *Tölgyfa-* és *Henger-utca* sarkán levő kezelő épület kibővítését;

a *Pálffy-téri* szivattyu-ház bővítése következtében, a szivattyu motorok részére szükséges földalatti kábelek lefektetését;

a *Pálffy-utcai* telepen accumulatorpince bővítését;

a *Zugligeti vonal* „*Városmajor*“ állomása előtti csonkavágánynál víznyelő és vízlevezető csatorna építését;

az *Üllői-út* és *gróf Haller-utca* találkozásánál, valamint a *Váci-úton*, a „*régi váci vám-nál* levő iskola előtt, szabványos vas váró esarnok fölállítását;

végül 170 drb egy motoros kocsinak mozgó tengelyű két motoros kocsikká való átalakítását.

Ugyancsak a lefolyt évben, a *budapesti közúti vaspálya társaság Ó-Buda, Főtér, Vörösvári-úti* felső vezetékes vonalára, valamint a vonal mentén létesítendő forgalmi telep és a kelenföldi forgalmi telep mellett létesítendő új forgalmi telep építésére és üzletére az engedélyokirat kiadatott, úgy hogy e vonal megépítése is a kivitel stádiumába jutott.

Megadatott a helyhatósági építési engedély a budapesti közúti vas-pálya társaság sertésközvágóhídi vonalára, azzal, hogy a Soroksári-út terü-lete egész szélességben mint közterület álljon rendelkezésre, az államvasúti aluljárók alatt pedig a vágányok akként vezetendők, hogy a nyugati vágány a hidoszloptól 1.70 m.-re; és a két vágány tengelye egymástól 3.45 m.-re legyen. Ez által a második vágány tengelye a keleti hidoszloptól 2.75 m.-re esik és itt 2.00 m. szélességű járda állítandó elő.

A tápláló vezeték a Soroksári-útig a föld alatt s ezen tul oszlo-pokra helyezendő. Ez a vasút meg is épült, de már csak a következő évben volt a forgalomnak átadható.

A Lánchíd-fő- Szarvastéri (Rudasfürdő- Várkertrakparti) villamos közúti vasut dolgában, mult évi jelentésünkben már előadtuk, hogy a részlet-kérdéseket sikerült bizottsági egyetértő megállapodással megoldásra juttatni.

Kivánságunk folytán a Lánchíd-fő mellvédfalai érintetlenül megma-radnak és az itt tervezett félkör alakú földalatti vasúti vonal tunnel-kapuzatai a jelenlegi mellvédfalon fognak kiképeztetni.

A lefolyt év végén e vasútra is a helyhatósági építési engedély kiadatott; de a kiviteli munkálatok csak a következő: a folyó év elején indították meg.

A budapesti közúti vas-pálya társaság engedélyt nyert továbbá arra, hogy a *Krisztina-körúton*, a *déli-vasúttól* a *Mikó-utcáig*, valamint a *kelenföldi vonalon*, a *Ferencz József-hidtól* a forgalmi telepig, a meglevő oszlopokon második tápláló vezetékét, az emelkedő pályákon pedig, a fölfelé haladó kocsik által használt vágányok fölött, nevezetesen: a *Vigszínház- Lukácsfürdői*, a *Széna-tér- Retek-utcái*, a *Döbrentey-tér- Hüvösvölgyi*, a *Szép-Ilona- Zugligeti*, és végül a *déli-vasút—Farkasréti* vonalon, a meglevő munkavezeték mellé, második munkavezetékét helyezhessen el.

A budapesti közúti vas-pálya társaság *Csömöri-út—Zuglói* vonala végén hurokvágányt kívánván létesíteni, a székesfőváros közönsége, a területek átengedése dolgában, oly értelmű közgyűlési határozatot hozott, hogy a tervezett vágányhurok a *Hajtsár-úton* és a *Bosnyák-utcán* át visszatérőleg vezetessék.

Együttal kimondotta azonban, hogy a *Hajtsár-úton*, a jelen esetben fektetendő vágányok nem szolgálhatnak akadályául annak, hogy a közúti vasúti közlekedés majdan az egész *Hajtsár-úton* berendeztessék. A mennyiben azonban annak idején a *Hajtsár-úton* egységes vasúti vonal engedélyztet-nék, biztosítandó, hogy a vasuttársaság a most szóban levő, visszatérő forgalmat engedély idejének tartama alatt, a *Hajtsár-úton* lebonyolthassa.

A megoldásnak ezt a módját, a magunk részéről nem találtuk elfo-gadhatónak, mert az alig 6 m. széles kocsúttal kiképzett *Bosnyák-utcát* már azért is meg kell kimélni attól, hogy oda vasút építtessék, mert a járdákat 10—15 éves fasorok szegélyezik, melyeknek lombja az utcát egészen beborítja. Ezenkívül a *Bosnyák-utcában*, az utcza mindkét oldalán az összes telkek be vannak építve, úgy hogy a sűrűn lakott utcának már most is nagy közúti kocsiforgalma van.

Együttal megállapítottuk, hogy a szóban forgó *zuglói* vonal mai végződése csupán ideiglenes jellegű, mert ez a vasúti vonal annak idején a határig lesz kiterjesztendő; tehát a mai végződés szándékba vett újabb elrendezése, bármily módon történjék is az, szintén csak ideiglenes lehet.

Ennélfogva legmegfelelőbbnek jeleztük azt, hogy a hurokvágány a *Bosnyák-utca* mellőzésével, a *Csömöri-út* és a *Hajtsár-út* találkozásánál levő téren helyeztessék el, a hol piaczi czélokra, még mindig mintegy 10.000 m.²-nyi terület maradna.

Kijelentettük ugyanekkor, hogy végső esetben nem teennék kifogást az ellen, hogy ez a kérdés, a székesfővárosi mérnöki hivatal javaslata értelmében a *Hajtsár-úton* létesítendő több kitérővel nyerjen megoldást.

A székesfővárosi közlekedési bizottság, a székesfővárosi tanács és a törvényhatósági közgyűlés a *Bosnyák-utcai* vezetés mellett foglaltak állást; míg a *Bosnyák-utcai* érdekeltek a közgyűlési határozat ellen kérvényileg tiltakoztak. A tárgyalások során kértük a kereskedelemügyi minister urat, hogy a közigazgatási bejárás az általunk javasolt megoldásra is kiterjesztessék.

*

Itt említjük meg, hogy a kereskedelemügyi minister ur a *budapesti közúti vaspálya társaság* vonalainak műszaki felülvizsgálata alkalmával megállapított hiányok pótlásának s a vasúttársaságot terhelő egyes kötelezettségek mikénti teljesítésének közelebbi megvizsgálására bizottságot küldött ki, a mely bizottság működésében résztvettünk.

*

A *budapesti villamos városi vasút részvénytársaság* hálózatát érdeklőleg a következőket emeljük ki:

A nevezett vasúttársaság a lefolyt évben engedélyt nyert arra, hogy a *Baross-utca* végén, a *Kőbányai-útnál* egy harmadik vágány lefektetésével külön végállomást létesíthessen az innen induló és itt állomásozó kocsik számára azért, hogy azok a *Baross-útczából* a *Népliget*hez indítandó közvetlen kocsiknak akadályul ne szolgáljanak.

Engedélyt nyert továbbá arra, hogy a *Baross-utcai* vonalat a *Salgótarjáni-útczában* haladó *kőbányai* vonallal a *Baross-utcai* forgalmi telepen át összeköthesse, — hogy ez által a *Baross-útczából*, a forgalmi telepen át, az új *Köztemető*be és *Kőbányára* közvetlen kocsik is járhassanak.

Ugyanekkor engedélyt nyert e vasúttársaság arra, hogy a *Baross-utcai* forgalmi telepen 5 új váltót elhelyezhessen és az ez által fölöslegessé vált tolópadot eltávolíthassa.

Mindezekon kívül a *Baross-utcai* új végállomáson várócsarnok állíttatott föl; a *Baross-utca* és *Salgótarjáni-út* közötti összekötő vonal útjába eső ideiglenes kocsiszekrényszín, a forgalmi telep belsejében lebontatott és eltávolíttatott.

Az *eskütéri* várócsarnok átalakíttatott olyképen, hogy abban a személyzet számára árnyékszék, felette pedig a kocsilakatos szerszámkamrája legyen elhelyezhető.

A *Baross-utca* és *Dobozi-utca* sarkán levő javító műhelyt kibővítették. A *Baross-utca* és a *Köztemető-út* sarkán fekvő forgalmi telep vágányzatának átalakításával a kocsiszín előtt keresztezés létesíttetett és egy új kitérő alakíttatott.

Az *Arena-út* és *Bulyovszky-utcai* forgalmi telep fényező műhelye és kocsivizsgáló műhelye, kibővítettett; a személyzet számára, öltözők és mosdók czéljára, valamint raktár czéljára toldalékokat építtettek.

A *Hungária-körút* és *Lenkey-utcza* sarkán létesített új forgalmi telepre, a *Mester-utcai* vonalból kiágazólag ideiglenes üzemvágány épült.

A *Ferencvárosi forgalmi telepet* kibővítették akként, hogy egy új kocsiszint építettek és a szolgálati épületet kibővítették, portás bódét, 3 raktárt és egy nyílt szint építettek; — a *Lenkey-utczát* átszelő vágányból kiágazólag pedig az új kocsiszinbe szükséges vágányt vezettek be.

Az *Akácza-utcza 15. sz.* alatt levő telepen 27 m. magas, vasszerkezetű hűtő tornyot, földalatti víztartányt és vasvázás udvari I. emeletes toldalékot építettek és 2 új pótdynamót állítottak föl. Az *Akácza-utcza 21. sz.* telepen egy *Dervaux*-féle víztisztító készüléket rendeztek be.

A *Kertész-utcza 14. sz. a.* telepen részben egyemeletes, részben földszintes salakfelvonót és rakodó épületet építettek.

Végül még megemlítjük, hogy a *Sertésközvágóhid* — *Erzsébetfalvai* vonal a *Gubacsi-úton*, *Erzsébetfalva* községen át *Kossuthfalváig*, — úgy kormányhatóságilag, mint a helyi hatóságok részéről is engedélyeztetvén, az *Erzsébetfalváig* való meghosszabbítás a lefolyt évben elkészült és a forgalomnak átadatott.

*

Összekötő vonalak a Hungária-körúton át.

A *budapesti villamos városi vasút részv.-társaság* még 1900. évben terveket mutatott be, melyek szerint a *Mester-utcai* vonalát a *Népligeti* vonalalal összekötni, továbbá a *köztemetői vonalából* kiágazólag a *Hungária-körúton* át a *Külső Kerepesi-utig* szárnyvonalat kíván építeni.

A lefolyt évben megtartott tárgyalások és a közigazgatási bejárás során, hozzájárulásunkkal kimondatott, hogy a *Hungára-uti* egységes vasut engedélyezése esetén a most tervezett vágányok minden kártalanítási igény nélkül eltávolítandók; — illetőleg a mennyiben azok az egységes vasut céljaira fölhasználhatók lesznek, azokat a vasuttársaság, hatóságilag megállapítandó kárpótlási összeg mellett köteles lesz az új engedélyesnek átengedni.

Megállapított továbbá, hogy a *Népliget* — *Mester-utcai* vonal a *népligeti végállomás* vágányaiból kiindulva, az *Üllői-utat* és a *Szent-Lőrinczi h. é. vasutat* keresztezve a *Hungária-körúton*, a hatóságilag megállapított mintaszelvény szerint, a balvágány a szabályozási vonaltól 11·25 m.-re, — a jobb vágány pedig a szabályozási vonaltól 10·76 m.-re fektetendő.

A *Ferencvárosi* pályaudvar felé, valamint a főváros felé kétvágányu kiágazás állapított meg.

A *Köztemetői vasúttól* a *Külső Kerepesi-utig* tervezett vonalra nézve megállapított, hogy az szintén a hatóságilag megállapított mintaszelvény szerint akként vezetessék, hogy a balvágány a szabályozási vonaltól 10·76 m.-re; — a jobb vágány pedig a szabályozási vonaltól 11·25 m.-re fekdjék, hogy a vonal végén vágányösszeköttetés létesíttessék.

A lefolyt év őszén megtartott engedélyezési tárgyalás alapján, e részvonalakra az engedélyokirat a következő év tavaszán adatott ki; nyomon követte ezt a helyhatósági építési engedély megadása és a vasuti vonalak megépítése is.

*

A köztemetői vasútból kiágazólag Rákosfalváig, illetőleg Rákos-Szent-Mihályig tervezett villamos közuti vasut.

Az 1902-ik évi jelentésünkben ismertettük azt a tervezetet, mely szerint a *budapesti közuti vaspályatársaság Kőbánya és Rákosfalva között összekötő vonalat kíván építeni.*

Mivel azonban ez a tervezet, főként a közuti vaspályatársaság által hozzáfűzött feltételek következtében a székesfővárost ki nem elégítette; ennél fogva fölhivta a székesfőváros tanácsa a budapesti villamos városi vasúttársaságot arra, hogy tegye tanulmány tárgyává azt a vonalvezetést, mely szerint a villamos városi vasúttársaság *köztemetői vonalából* kiágazólag összeköttetés létesítenék egyfelől *Rákosfalva* és a főváros központja közt, és pedig a *Ligettkidülön* elterülő *nagy Népliget* körüljárásával, másfelől pedig a vasuti vonal a *Kerepesi-utat* keresztezve, a *Zugló* felé ugyszintén a *Füredi-utcán át, Rákosfalva* mentén *Rákos-Szent-Mihályig* vezetnék. — A villamos városi vasúttársaság elvileg késznek nyilatkozott arra, hogy ez új vasút ügyében, a székesfőváros közönségével tárgyalásokba bocsátkozzék, még pedig a vonalvezetést illetőleg, azon az alapon, hogy a vasút a *köztemetői-vonalából* kiágazólag a *m. kir. államvasutak* töltésénél, a *Királyváltó* aláhidalásával a *Róna-utca* irányában tervezett 24 öles népligeti keresztutba befordulva, a 24 öles Átlós-utig haladjon; majd pedig a *rákosfalvai Füredi-utca* irányában, a *Népligeten* keresztül jusson el a *Szent-Mihályi dülőig.*

A mult évben lefolyt, ide vonatkozó tárgyalások során, városrendezési szempontból és ama cél érdekében, hogy a vasut minél közelebb jusson *Kőbányához* és így *Rákosfalva* és *Kőbánya* között minél kedvezőbb összeköttetés hozassék létre, — ama kívánságunkat fejeztük ki, hogy a vasuti vonal a *Népliget* megkerülésével vezetessék és hogy a *budapesti villamos városi vasút részvénytársasággal* a tárgyalás ennek megfelelően folytatassék.

Nem tartjuk ugyanis még ideiglenes jelleggel sem megengedhetőnek, hogy a létesítendő új *Népliget* a *Füredi-utca* irányában vasut által keresztül hasítottassék, mert ez a terület a közönség nyugalmas tartózkodásának és üdülésének van szánva s a vasuti vonalnak ily irányu vezetésére a liget belsejének könnyebb megközelítése céljából sincs szükség, a mennyiben az általános szabályozási terv szerint a *Róna-utca, Halom-utca* irányában, az új ligeten keresztül tervezett köruton, villamos közuti vasut, amugy is fog létesülni.

*

A budapesti h. é. vasutak Budapest Erzsébetfalvai vonalának villamos üzeműre való átalakítása.

A *budapesti közuti vaspályatársaság sertésközvágóhídi* vonalának megépítésével a közuti vasut a *soroksári h. é. vasut* $\frac{0}{10}$ szelv. közötti vágányain peage használatot nyervén, a *budapesti helyiérdekű vasutak részvénytársasága* elhatározta, hogy a *soroksári h. é. vasut* $\frac{9}{10}$ szelv.-től, vagyis a *sertésközvágóhídi* közuti vasut elágazási pontjától folytatólag, a $\frac{34}{35}$ szelv. között fekvő *Erzsébetfalva* állomásig terjedő részét is, valamint a *Budapest-Közvágóhíd*

állomását villamos üzeműre alakítja át; — annyival inkább, mert az 1895. évi XXI. t.-cz. 2 §-ában a helyi érdekű vasúttársaság vonalainak egészben, vagy részben, villamos üzeműre való átalakítása, már előre engedélyeztetett.

A lefolyt évben megtartott engedélyezési tárgyaláson fölvetettük azt az eszmét, hogy e nagyobb szabású átalakítással kapcsolatban a vágányok elhelyezése véglegesen oldassék meg; a székesfőváros képviselői pedig azt kívánták, hogy a vágányok az ut két oldalára áthelyeztessenek.

A kereskedelemügyi minister ur azonban a vasúttársaság kérelmére, akként határozott, hogy a vágányok továbbra is a mai helyükön, tehát a *Soroksári-ut* jobb oldalán maradjanak.

A szokásos feltételeken kívül közreműködésünkkel megállapított, hogy ez a h. é. vasút felső vezetékessé alakítandó át és hogy a villamossá átalakítandó vasút áramszükségletét a *budapesti közúti vaspályatársaság* fogja szolgáltatni.

Megállapított továbbá, hogy a vonalnak villamos árammal való táplálása céljából, a vasut mentén, a munkavezetékek vasoszlopain megfelelő méretű légvezetékek feszíthetők és hogy a munkaáram legnagyobb feszültsége 500 Voltnál több nem lehet, valamint hogy a munkavezetékek a sinek fölött legalább 5·5 m. magasságban függesztendők fel.

A földfeletti tápláló vezetékek csupasz vörös rézkabelekből, vagy drótokból; — a munkavezetékek pedig keményre huzott rézdrótokból készíthetők.

A *közvágóhid* állomáson levő forgalmi telep vágányhálózata az új kocsiszinnel kapcsolatosan legalább 180 m. hosszú új vágánynyal kiegészítendő;

végül hogy a *Vágóhid* állomáson mintegy 600 m² alapterületű kocsiszin létesítendő mintegy 250 m² alapterületű műhelyépület hozzáépítésével.

Miután még a lefolyt évben az átalakításra úgy a kormányhatósági, mint a helyhatósági építési engedély is megadatott; — a vasút átépítése is megindított és befejeztetett. A villamos üzemű forgalom azonban ezen a vasúton, már csak a folyó évben volt megnyitható.

*

A Budapest—Jászkerekegyházi h. é. vasút.

1903-ban, *Olgyai Molnár Pál* budapesti és *Dr. Neumann Izidor* czegeledi lakosok a magy. kir. államvasútnak Budapest-Ferencváros állomása mellől kiindulóan, *Erzsébetfalva*, *Kossuthfa'va*, *Soroksár*, *Alsó-Némedi*, *Bugyi*, *Felső és alsó Peczér* irányában *Jászkerekegyházig* tervezett keskenyvágányu helyi érdekű vasút építésére terveket terjesztettek elő.

E tervek szerint a vasut 70 cm. nyomtávval, gőzmotoros üzemű berendezéssel, részben személyforgalom céljára, részben a fővárosnak élelmi cikkekkel való ellátása céljából létesítenék. A vasut egy vágánynyal, a *IX. Gyáli-úton* a *m. kir. államvasútnak Ferencvárosi pályaudvara* közelében levő máv. munkástelep mellől kiindulólág a *Kispest—Erzsébetfalvai határig*, illetőleg *Erzsébetfalván át* haladna, a már korábban jelzett végpontig.

Tervezők a máv. munkástelep mellett megszerzendő telken pályaudvart kívánnak létesíteni, melynek rakodója megfelelő vágánnyal, a máv. *Ferencvárosi* pályaudvarral összeköttetésbe hozatnék.

A közigazgatási bejárás 1904-ben megtartatván, az 1880. évi XXXI. t.-cz. 11. §-ára való utalással elleneztük, hogy helyiérdekű vasutak számára a főváros útterületei lefoglaltassanak, mert e célra, a közutaknak csak ama részei vehetők igénybe, melyek a közuti közlekedésre nem okvetlenül szükségesek.

Elleneztük, hogy e vasut a 12 öl szélességű *Gyáli-úton* vezetessék tova, mert a *Gyáli-út* az *Üllői-útból* kiágazó olyan elsőrangú sugár-út, mely a *Hungária-körúttal* és a *gr. Haller-utczával* való kapcsolatánál fogva arra van hivatva, hogy a körülötte fekvő külső városrészt közúti vasut segélyével, az összekötő vasut áthidalásával, a főváros belső részeivel egybekösse, ami éppen azért vált nélkülözhetetlenné, mert a fekvésüknél fogva erre alkalmas szomszédos *Soroksári-út* és a *Külső Üllői-út*, már is helyiérdekű vasutak számára foglaltattak le.

Városrendezés szempontjából pedig nem tartottuk megengedhetőnek azt, hogy a honvédhelyőrségi kórház töszomszédságában pályaudvar rendeztessék be.

A mennyiben azonban a szóban forgó h. é. vasut a főváros területén még is engedélyeztetnék ebben az esetben azt kívántuk, hogy e vasút azon a névtelen úton vezetessék tova, mely a *Ferencvárosi* rendező pályaudvar és a *Gyáli-út* között, a *Ferencvárosi* állomástól a főváros határáig húzódik el, mert ez az út a *kispesti* vonalvezetés egyenes meghosszabbításába esik, mert ennek az útnak a közelében e h. é. vasut pályaudvara is előnyösebben helyezhető el, mert ez a h. é. vasut így közelebb jutna közúti vasuthoz, t. i. a *Gyáli-úton* kiépítendőhöz és mert végül e vasut itt, a gyártelepek számára kijelölt városrész területén, a legalkalmasabban felelhet meg annak a célnak is, hogy a környéken keletkező gyártelepek iparvágányait az államvasuti hálózattal szerves kapcsolatba hozza, mívégből kértük, hogy a tervezett vasut a főváros területén harmadik sinzállal elláttassék, hogy az szabványos nyomtávu vasut gyanánt is használható legyen.

A mennyiben azonban a vasut a *Gyáli-út* irányában vezetették, kértük, hogy ebben az esetben a *Gyáli-út* megfelelően kiszélesítették.

E vasut ügyében, a lefolyt évben újabb tárgyalások indítottak meg, a mikor engedélyt kérők újabb tervezettel állottak elő.

E szerint a vasut szabványos nyomtávval a *Ferencvárosi* pályaudvar déli oldalán, a *Gyáli-útnál* kezdődnek, a hol egy váró bódé állíttatnék föl. E ponttól mintegy 200 m. hosszban a vasut vonala párhuzamosan haladna a pályaudvarral s azután egy ívben kanyarodnék a *Lenkey-utca* meghosszabbításában tervezett 12 öl széles út nyugati oldalára.

Engedélyt kérők az ív végén mintegy 300 m. hosszú állomás létesítését tervezik s innen tovább a vasut vonala egészen a határártig, közvetlenül az út baloldala mellett haladna. Az újabb tárgyalások során e vasut ellen a vonalvezetés szempontjából sem tettünk észrevételt, sőt ugy az általános, mint a helyi forgalom szempontjából, az itteni gyártelepekre való tekintettel ezt a vasutat csak előnyösnek jeleztük.

Kivántuk azonban, hogy ott, a hol a vasút vonala mentén utak tervezve nincsenek, a vasúti pályatest mindkét oldalán; ott pedig, a hol a vasút már meglévő, vagy tervezett út mellett halad, csak egy 8 m. széles párhuzamos út létesíttessék azért, hogy a vasút vonala mentén a telkek homlokzatukat el ne veszítsék.

Kivántuk továbbá, hogy a vasúti pálya a hatóságilag megállapítandó útszin magasságában építtessék meg.

Mivel pedig a vidék végleges szabályozási terve még nincs megállapítva, a szabályozási tervben már meglévő és még ezután tervezendő utak keresztezésénél szabályszerű útátjárók létesíttessenek.

A *Gyáli-út* mellett tervezett kiinduló pont és váróbodó helye, a tárgyalás alatt levő áthidalási és szabályozási tervre való tekintettel állapíttassék meg. Végül, hogy az engedélyesek által a tüztávlat leszállítása kellő időben kérelmezendő legyen.

A lefolyt év nyarán megtartott közigazgatási póthejáráson ezután egyértelműleg megállapított, hogy a vonal a *Lenkey-utca* meghosszabbításában tervezett 12 öles út közepében helyeztessék el, még pedig akként, hogy az út 39 méterre lesz kiszélesítendő, a mely elhelyezéssel a vasúti és a közúti forgalom is czélszerűen és biztosan lesz lebonyolítható.

Ilymódon ez a gyártelepek czéljára szánt vidék kellőképen lesz iparvágányokkal beköthető a h. é. vasútba és a vasút pályatestét 2 m. széles járdák fogják szegélyezni, melyeken fasor is lesz ültethető, a mi nemcsak a czélszerűségi, de a szépészeti szempontoknak is meg fog felelni.

Megállapított végül, hogy a *Lenkey-utca* meghosszabbításában 39 m. szélességgel létesítendő út 12 ölon felüli területét a h. é. vasút engedélyesei tartoznak megszerezni.

*

Különböző vasuti ügyek.

A fentiekén kívül elintézését nyertek még a következő vasuti ügyek.

A *m. kir. államvasutak Rákosrendező pályaudvara angyalföldi összekötő vágányából kiágazólag az Istvántelken levő főműhelytelepre tervezett főbejárati vágány fektetése és e vágány által átmetszett székesfővárosi határ-út ideiglenes rendezése.*

A *m. kir. államvasuti, Dunajobbparti körvasutból kiágazólag a III. ker. Lujza-gőzmalom telepére vezető iparvágány.*

A *m. kir. államvasutak Lipótvárosi állomásából kiágazólag az V. ker. Dráva-utca és a Vizafogó töltés sarkán levő balparti székesfővárosi kőtérré vezető iparvágány.*

A *m. kir. államvasutak nyugatipályaudvarából kiágazólag a Budapest balparti gőzmozdonyu körvasut kiegészítéseül, a VI. Lőportár-dűlön levő katonai élelmező raktárhoz és sütödéhez vezető iparvágány.*

A *m. kir. államvasutak fővámházi vonalának $\frac{15}{16}$ szelv. között, valamint ennek folytatásaként, a zárógát vágányainak $\frac{3}{4}$ szelv. között előállított gyalog-út átjárók ügye.*

A *m. kir. államvasutak Rákosrendező pályaudvarán eszközrendő feltöltéshez szükséges munkavágány és ugyanitt a Rákos patakon át fektetendő ideiglenes vasutihid ügye.*

A *m. kir. államvasutak Czeplédi vonalán*, a *Budapest Lajosmizsei h. é. vasuton* és a *magyar keramiai gyár iparvágányán* át, a *X. Kőbányai Vasgyár-utca* és a *kispesti Lehel-utca* irányában létesítendő útátjáró.

A *m. kir. államvasutak Budapest-báziási vonalának* 270·2—270·3 szelv. közt, az *Erzsébet királyné-úti* átjáró berendezésének és a „*Városliget*“ jelzésű megállóhelyen várócsarnok építésének ügye.

A *cs. kir. szab. déli vaspálya társaság budapesti teherpályaudvarának I. ker. Avar-utcai határvonalán* a $329/150$ — $329/250$ km szelv. közt létesítendő sodronykerítés.

A *cs. kir. szab. déli vaspt. I. Hegyaljai-út* mellett levő vasuti alagútja fölötti vasuti terület bekerítése.

A *budapesti h. é. vasutak r.-t. Budapest-Vágóhid* állomása és a *m. kir. államvasutak Dunaparti teherpályaudvara* közötti összekötő vágányból kiágazólag az összekötő vágány mentén fektetendő ideiglenes helyiérdekű vasúti tartalékvágányok ügye.

A *budapesti h. é. vasutak Szent-Endrei vonalából* kiágazólag az „*Ujlaki téglá és mészégető gyár*“ telepére vezető gőzüzemű iparvágány.

A *budapesti h. é. vasutak Erzsébet-falvai vonalából* kiágazólag *Kollár Ferencz és társa Soroksári-úti* vegyészeti gyártelepére vezető iparvágány és ugyanitt egy útátjáró ügye.

A *budapesti h. é. vasutak Szent-Endrei vonalának* $4/5$ szelv. közötti útátjáró.

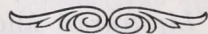
Az „*Első magyar keramiai gyárnak*, a *m. kir. államvasutak czeplédi vonalával* párhuzamosan haladó iparvágányából kiágazólag a *szab. parafakő és parafakőépitményi r. t. gyártelepére* vezető iparvágány folytatásában a „*Reichel és Heiszler*“-féle vegyészeti gyártelepre vezető iparvágány.

A *Budapest Szt.-Lőrinczi h. é. villamos vasút kispesti Sárkány-utcai szárnyvonalán* a 0—2 szelv. között tervezett vonaláthelyezés ügye.

A *Budapest—budafoki h. é. villamos vasút Gellért-téri végállomásának*, a *Ferencz József-hid* mellé való meghosszabbítása.

Az *V. ker. Váci-úton* létesített *Hirsch Mihály*-féle ideiglenes kavicsszállító munkavágány ügye.

A „*Melocco Péter*“ cementsgyári ipari telepeit összekötő, a *VI. ker. Lőportár-utczát* keresztező, keskenyvágányú iparvágány.



VI.

VIZMŰ.

A székesfőváros vízműveinél az elmúlt esztendőben csak kisebb jelentőségű rendezési munkálatokat foganatosítottak, nevezetesen a káposztásmegyeri vízműnek vasbeton kerítését és a gellérthegyi vízmedence környékének parkozását fejezték be. Ezekkel a munkálatokkal a vízműveknél tervbe vett összes építkezések befejezést nyertek.

A Margithidon alul, az V. ker. Rudolfrakparton levő u. n. Markó-utczai vízműtelepet illetőleg a fővárosi közmunkák tanácsa és a székesfőváros között, a dunaszabályozási telkek tulajdonjogának telekkönyvi rendezése alkalmából az a telekkönyvileg is feljegyzett megállapodás jött létre, hogy e vízműtelep által elfoglalt ingatlanokat, a melyek a fővárosi pénzalapnak képezik tulajdonát, a székesfőváros a vízmű czéljára a végleges vízmű teljes elkészülte és használatba adása napjától számított még egy évig használhatja.

Mínthogy a dunabalti parti végleges vízműtelep teljesen készen 1904. április 21-vel a használatnak átadatott, a székesfőváros közönségének abbéli megkeresésére, hogy a Markó-utcza vízműtelep használata a fenti lejáraton túl még egy további időre hosszabbtassék meg, kijelentettük, hogy miután a fővárosnak a káposztásmegyeri vízműben ma már egy minden tekintetben kifogástalan minőségű vizet termelő oly telep áll rendelkezésére, a mely a jelenlegi szükségletnél lényegesen többet képes termelni s az ily művek építésénél számbavehető időn belül felmerülhető vízszükséglettel is számol s ezen felül a távolabb jövőben fellépő szükségletnek megfelelően tovább is fejleszthető, — és így a Markó-utcza ideiglenes vízmű fentartása a közszükséglettel alig látszik helyesen indokolhatónak,

és miután e vízműtelep további ideiglenes meghagyása kérdésének elbírálásánál a város fejlődés adott helyzete és követelményei is számbaveendőek, s e szempont különösen az 1108. helyr. sz. telken levő szivattyútelepnél lép előtérbe, az országház épülete, a cultusministerium által a szomszédba foganatba veendő építkezés és a Személynök-utcza keleti oldalán levő telkek értékesítése s beépülése miatt: ragaszkodnunk kell azon kívánalmunkhoz, hogy a szóban levő szivattyútelep erről a helyről rövid idő alatt eltávolíttassék, s hogy a mennyiben a székesfőváros e vízművet továbbra is fentartani óhajtja, gondoskodás történjék részéről az iránt,

hogy a vízszintes szűrőkútban termelhető víz kiemelésére szolgáló szivattyú-állomás egy más alkalmas helyen és módon állíttassék fel.

Felkértük tehát a székesfővárost, hogy ez irányban olykép sziveskedjék gondoskodni, hogy a szivattyútelep által elfoglalt 1108. hr. számú ingatlan a vízmű használat alól legkésőbb 1907. november 1-re felszabaduljon.

A főváros elhatározásának még nem vagyunk birtokában.

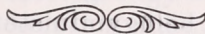
Az 1905. év folyamán engedélyezett vízvezeteki csövek a következő helyeken voltak lefektetendők.

Kerület	Utak es terek
I.	Budafoki-út, Gellérthegyi sétány, Kondorosi-út, Mártonhegyi-út melletti dűlő-út, Kemenes-út Gyopár-utca, Mányoki-út, Orlay-utca, Melinda-út, Budaörsi-út, Szarvas-út, Királyhágó-utca, Kútvölgyi-dűlő.
II.	Marczibányi-tér, Törökvész-dűlő, Margit-rakpart, Jégverem-utca, Csalogány-utca, Pálffy-tér, Mecset-utca, Ákos-utca.
III.	Pusztaszeri-út, Tanuló-utca, Szt.-Endrei-utca, Szemplóhegy.
IV.	Városház-utca, Aranykéz-utca, Gerlóczy-utca, Sütő-utca, Zöldfa-utca, Szerb-utca Magyar-utca, Koronaherczeg-utca, Szervita-tér.
V.	József-tér, Lipót-tér, Ipoly-utca, Gizella-tér, Ujpesti-rakpart, Árbócz-utca, Vigadó-utca, Dagály-utca.
VI.	Csengery-utca, Eötvös-utca, Lázár-utca, Andrássy-út, Felső Erdősor, Gömb-utca, Dévényi-út, Csata-utca, Kartács-utca, Diós-utca, Kerekes-utca, Pala-utca, Nagymező-utca, Hajós-utca, Lőportár-utca.
VII.	Szegényház-tér, Ovoda-utca, Kertész-utca, Kazinczy-utca, Garay-tér, Dob-utca.
VIII.	—
IX.	Vágóhid-utca, Simonyi-utca, Gyep-utca, Soroksári-utca, Tóth Kálmán-utca.
X.	Ihász-utca, Harmat-utca, Külső Jászberényi-út, Salgótarjáni-utca.

Az engedélyezett elővonalak hossza a következő ;

26 mm. belső átmérőjű cső	240 méter hosszban
30 " " " "	719 " "
40 " " " "	476 " "
50 " " " "	40 " "
75 " " " "	705 " "
100 " " " "	1985 " "
125 " " " "	8645 " "
150 " " " "	5375 " "
200 " " " "	610 " "
250 " " " "	190 " "
275 " " " "	10 " "

Összesen: 18995 méter hosszban.



VII.

CSATORNÁZÁS.

Az elavult s még 1847-ből való régi szabályzat helyébe alkotott új csatornázási szabályrendelettel a belügyminister úr kivánságára a magunk részéről is behatóan foglalkoztunk és észrevételeinket, illetőleg javaslatunkat a következőkben terjesztettük elő:

1. A szabályrendelet magáncsatornáknak ugyanazon utczában, vagy téren fekvő más magáncsatornába való ideiglenes bevezetésére és a bevezetés megváltoztatására, vagy megszüntetésére vonatkozó engedélyek kiadását a kerületi előljáróságok hatáskörébe utalja.

E helyett a székesfővárosi tanács illetékességét javasoltuk megállapítani, mert magáncsatornának más magáncsatornába való bevezetése szükségképpen attól függ, vajjon az a magáncsatorna, melybe a bevezetés czéloztatik, bir-e megfelelő emésztőképességgel s e kérdés elbirálását czél-szerű a székesfővárosi tanács illetékességébe utalni.

2. A közterületen létesített magáncsatornák tekintetében a szabályrendelet olyan rendelkezést foglal magában, hogy amennyiben ezek a csatornák városrendezés, szabályozás, útrendezés, vagy a főváros számlájára szóló munkák érdekében módosítandók, áthelyezendők, vagy megszüntetendők volnának, ilyen esetekben a felmerülő költségeket a székesfőváros viselje.

Ezzel szemben a magunk részéről, a tisztí főügyész ide vonatkozó felelősségében kifejtett okokból azt a módosítást javasoltuk, hogy a költségeket az ingatlanok tulajdonosai viseljék.

Viszont a székesfőváros terhére találtuk felveendőnek a gyűjtő csatornák fentartását és tisztítását is.

3. Azt a rendelkezést, hogy a városrendezés, szabályozás, vagy útrendezés miatt átépített, vagy az előbbi helyen ujonnan épített utczai közcsatornák stb. költsége, a régi csatorna hatósági átvételétől számított 50 éven belül a székesfővárost, 50 éven túl azonban az ingatlantulajdonosokat terhelje, módosítani javasoltuk akként, hogy a költség a régi csatorna átvételétől számított 30 éven belül telerezésben, 30 éven túl pedig egészben az ingatlantulajdonosokat terhelje.

4. Az új szabályzat egyik rendelkezése a következőleg szól: A csatornázási költségek, amelyek az ingatlantulajdonosok által megtérítendőek, a közcsatornával ellátott út, utca vagy tér mentén, a csatorna hosszvonalának mindkét oldalán fekvő ingatlanok, között homlokzataik hosszúságának arányában felosztatnak és az egyes ingatlanokra így eső csatornázási járulékokat az illető ingatlantulajdonosok kötelesek a székesfővárosnak megfizetni, — „kivéve azokat az ingatlantulajdonosokat, akiknek házi csatornái mélyebben fekszenek a közcsatornánál; ezeknek fizetési kötelezettsége csak akkor áll be, amikor a betorkolás műszakilag lehetővé válik.“

A jelzett kivételt helyesnek nem találtuk.

A kérdéses rendelkezés alapjául szolgáló az a feltevés ugyanis, hogy a házi csatorna mélyebben feködnék, mint az utcái közcsatorna nem helytálló, mert a házi csatorna előbb nem keletkezhetik, míg azt valamely utcái közcsatornába műszakilag helyesen betorkoltatni nem lehet. Másrészt a szóban levő rendelkezés fentartása lehetetlenné tenné a szabályrendeletben kimondott azon alapelv következetes alkalmazását, mely szerint ha valamely ingatlan több homlokzattal bír, mindegyik homlokzat után a csatornázási járulék külön-külön megfizetendő. Két utcái homlokzattal bíró ingatlannál ugyanis a házi csatorna vagy az egyik, vagy a másik utcái közcsatornájába vezet, de a tulajdonos a homlokzat arányában mindkét utca csatornázási költségeihez hozzájárulni tartozik, akkor is, ha pl. lejtős fekvésű teleknél nincs is meg a műszaki lehetőség arra, hogy a házi csatorna a felső utca közcsatornájába legyen bevezethető. A homlokzat képezvén a kulcsot a járulék kivetéséhez, a szabályrendeletbe nem volna helyes olyan intézkedést felvenni, melyből egyik, vagy másik homlokzatnak mentességére lehetne következtetni éppen oly ingatlanok javára, melyek több homlokzat birtokában kétségtelenül értékesebbek és ennél fogva teherviselési képességük is nagyobb. Mindezekhez járul, hogy különben megoldatlan kérdésnek maradna, ki viselje az esetleg mentességhez jutó homlokzatra eső járulékot?

5. Végül kívánatosnak tartottuk a szabályrendeletben kifejezésre juttatni azt is, hogy az általunk valamely nagyobb városszabályozási művelet végrehajtása keretében létesített közcsatornák eseteiben a járulékokat a főváros veti ki és szedi be, amint ehhez hasonló rendelkezés a közterületek burkolásáról alkotott szabályrendeletbe is felvétellett.

Arról, ami a múlt évben a csatornahálózat fejlesztése érdekében történt, az alábbiakban számolunk be.

A Duna balparti főgyűjtő hálózat építése terén az elmúlt évben határozatba ment az eredetileg az V. ker. Wahrmann-utczáig tervezett dunaparti főgyűjtőnek meghosszabbítása 100 méterrel a Wahrmann-utczában a Kárpát-utczáig 2.10/1.40 méteres tojásszelvényvel, hogy ott képes legyen a Wahrmann- és Kárpát-utczában kiépítendő mellékgyűjtőket magába fogadni. A köruti főgyűjtő V-ik szakaszának részletes építési tervei már a megelőző évben letárgyaltattak, annak építését azonban csak az elmúlt esztendő október havában kezdték meg és az év végéig kiépült 37.20 m. hosszú csatornaszakasz.

A Duna balparti mellékgyűjtő hálózatból az év folyamán hozzájárultunk a Wahrmann-utczai mellékgyűjtő építésére bemutatott tervekben. Ez a mellékgyűjtő a Kárpát-utczánál csatlakozik a dunaparti főgyűjtőhöz és vízgyűjtő területét a Dunapart, Csanády-utca, a m. kir. államvasutak váczi vonala, Hungária-út Fóthi-út vonala, Dévai- és Garam-utczák közé eső mintegy 157 hektár terület képezi. Erről a területről 25 mm. intenzitású zápor esőnél hektáronként és másodpercenként 11 liter vétetett fel a csatornában lefolyó csapadékvíz gyanánt, ami az egész területen összesen 1782 litert tesz ki. A mellékgyűjtő a Wahrmann-utczán végig haladva a Ferdinánd-tér keresztezésénél a Fóthi-uton a Botond-utczáig, a Botond, Tüzér, Hunn és Vágány-utczákon keresztül a Hungária-körutig terjedőleg terveztetett, de az elmúlt évben csupán a Botond-utczáig terjedő szakasz kiépítése képezte engedélyezés tárgyát. Az engedélyezett mellékgyűjtő a Botond-utczánál + 4.20 Duna sempont feletti fenékmagassággal bir és $\frac{18}{100}$ méteres tojásszelvénynyel, 1:1500 eséssel, 1300 méter hosszban halad a Fóthi-uton a Ferdinand-téren és a Wahrmann-utczának a Pannonia-utczáig terjedő részében. A mellékgyűjtőnek végső szakasza a Pannonia- és Kárpát-utczák között szintén 1:1500 esés mellett $\frac{21}{100}$ méteres tojásszelvénynyel terveztetett akként, hogy a mellékgyűjtő a dunaparti főgyűjtőnek Wahrmann-utczai szakaszába a Kárpát-utczánál + 3.29 m. dunasempont feletti fenékmagassággal torkol be.

Az elmúlt évben járultunk hozzá a Kelenföldnek árvíz elleni védelme szempontjából bemutatott részletes tervekhez. A tervek szerint a Kelenföldön az összekötő vasuti hid alatt építendő téli kikötőhöz csatlakozólag volna 810 méter hosszú ideiglenes töltés építendő a Dunapart mentén a Budafoki utig. A töltés korona magassága + 8.00 m., szélessége 4.00 m.; a Duna felőli fagyálló mészkővel burkolandó rézsűje 1:1½, a part felőli rézsűje 1:1 lejtéssel terveztetett. A töltés beköttetnék a Budafoki útba, a mely itt már megfelelő magassággal bir és a határig terjedő 340 m. hosszúságban védőtöltésül szolgál. A budafoki határ mentén fekvő, jelenleg + 7.30 m. korona-magassággal bíró védőtöltés 900 méter hosszban + 8.00 m. magasságra emelendő és annak korona-szélessége hasonlóan a meglevő töltéshez 2.00 méter szélességgel, rézsűje pedig 1:1½ lejtéssel terveztetett.

A 100.000 korona költséggel előirányzott munkálatnak végrehajtása a téli kikötő építésével egyidejűleg volna foganatosítandó.

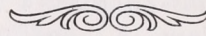
Az 1905. év folyamán a következő útvonalak csatornázásához adtuk meg hozzájárulásunkat :

Kerület	Ú t v o n a l	Csatornahossz méterekben
I.	Alkotás-utcza, Fehérvári-ut, Csiki-utcza, Gyopár- utcza, Lenke- és Daróczi-ut keresztezésétől délre vezető névtelen ut, Szirtes-út, Bercsényi-utcza, Kékgolyó-utcza és Alkotás-utcza közötti névtelen ut, Csórsz-utcza, Kelenhegyi-ut.	2175
II.	—	
III.	—	
IV.	Aranykéz-utcza, Koronaherczeg-utcza, Városház- utcza, Gerlóczy-utcza, Zöldfa-utcza, Szerb-utcza, Havas-utcza, Váczi-utcza, Szarka-utcza.	1606
V.	Erzsébet-tér nyugoti oldala, Gizella-tér keleti oldala, Wahrmann-utcza, Váczi-út, Huba-utcza, Zrinyi-utcza.	1884
VI.	Nagymező-utcza, Hajós-utcza, Ferdinand-tér, Fóthi-út.	2195
VII.	Bosnyák-utcza, Róna-utcza, Kövér Lajos-utcza, Angol-utcza, Szugló-utcza, Kazinczy-utcza, Ker- tész-utcza, Franczia-út, Cserkesz-utcza, Garay-tér, Murányi-utcza, Szegényház-tér déli oldala, Óvoda-utcza.	4575
VIII.	—	
IX.	Simonyi-utcza.	120
X.	Alkér-utcza.	175

Az engedélyezett csatorna-vonalak keresztmetszévények szerint következőleg csoportosíthatók.

220·0 méter hosszú 0·2 m. körmszévényyel					
10947.0	"	"	0.9	"	tojás-
			0.6	"	"
105.0	"	"	1,2	"	"
			0.8	"	"
1300.0	"	"	1.8	"	"
			1.2	"	"
258.0	"	"	2.1	"	"
			1.4	"	"

Összesen : 13.730,0 méter hosszban.



VIII.

KÖZVILÁGÍTÁS.

Választott bíróság minőségében foglalkoztunk a lefolyt évben az általános osztrák-magyar légszesztársulatnak négyrendbeli olyan felebbezésével, a melyek a város légszeszvilágítása tárgyában a székesfőváros és a társulat között fennálló szerződésből folyólag, a székesfőváros tanácsa által a társulatra kiszabott konvencionális pénzbüntetések ellen irányultak. E felebbezések a légszesznek szerződésileg megállapított fényerőssége kérdéséből merültek fel, melynek jogerős eldöntése a szerződés értelmezése révén a légszeszvilágítás ügyében elvi jelentőséggel bír.

Tájékoztató előrebocsátani kívánjuk, hogy a székesfőváros köz- és magánvilágítása iránt a székesfőváros közönsége és az általános osztrák-magyar légszesztársulat között fennálló szerződés a főváros tereinek, utcáinak és utainak légszeszvilágítására a szerződésnek 1910. december 15-én bekövetkező lejártáig a társulatnak kizárólagosságot biztosítván, előírja, hogy a világítógáz fényerejének a szerződésben meghatározott mérés szerint, havi átlagban naponként 14 gyertyafénnyel, naponként pedig föltétlenül és kivétel nélkül legalább 12 gyertyafénnyel egyenlőnek kell lennie; ezen havonkénti napi átlag és illetőleg napi minimum hiánya esetére pedig konvencionális pénzbüntetéseket állapít meg a társulat ellenében, mind a két esetre meghatározott részletes rendelkezésekkel.

Az ezen fényerőt ellenőrző, photometerrel való kísérletek a szerződés szerint csak meghitelt szakértők által tehetők s más időben nem kezdhetők, mint csak legalább is egy órával a nyilvános lángok felgyújtása után és egy fél óráig folytatandók. Az alkalmas photometerről ez alatt öt percnyi időközökben történendő hat leolvasás számadatainak átlaga képezendi a kísérleti vizsgálat eredményét. A légszesz ezen nemű vizsgálatánál a Bunsen-féle photometernek Evans-féle javítmánya használandó.

A fővárosnak joga van a Duna mindkét oldalán fekvő területén, a gázfogyasztásnak általa meghatározandó középpontjain, a világító légszeszt a fentebbi módon megvizsgáltatni, mely célra a szükséges légszeszt a társulat ingyen szolgáltatni köteles.

A világítási hibák constatalása tekintetében, melyek a légszesz minőségére vagy fényerejére vonatkoznak, a főváros által kinevezendő

meghitelt szakértő közegek láttelele mindaddig mérvadó, míg a társulat — mely jogosítva van saját közegei által magát a megtartandó vizsgálatnál képviseltetni — a törvényes ellenbizonyítékot szolgáltatni nem képes.

A konvencionális pénzbüntetéseket a székesfőváros, mint szerződő fél alkalmazza, szabadságában áll azonban a társulatnak azok ellen a fővárosi közmunkák tanácsához felebbezni, mely a szerződés 17. §-ában felsorolt összes konvencionális büntetések eseteiben mindkét szerződő fél irányában végérvényesen határoz.

Meg kell még említeni, hogy a fényerő vizsgálatot a főváros részéről 1901. január 1-ig megbízott székesfővárosi tanárok, innen 1902. október végeig a székesfővárosi mérnöki hivatal tagjai végezték, ez óta pedig a székesfővárosi vegyészeti és élelmiszervizsgáló intézet látja el.

A szerződésnek a fentiekben ismertetett rendelkezésein alapuló konvencionális pénzbüntetéseket a székesfőváros tanácsa 1904. évben több esetből kifolyólag alkalmazásba vette, jelesen először 1904. február 4-én 225434/1902. sz. határozatával az 1901. április, május, június, augusztus, szeptember, október és november havi légszeszvilágítás miatt a mikor a főváros jobbjartján a havonkénti napi átlag a 14 gyertyafényen alul maradt, április, június és november hónapokban pedig több napon, a napi 12 gyertyafény minimumot sem érte el.

A székesfőváros tanácsának most jelzett elsőfoku határozatát s a társulatnak az ellen igénybe vett jogorvoslata folytán hozott közmunkatanácsai határozatot az alábbiakban közöljük.

1902. évi 225434. szám.

II. ügyosztály.

Vég-határozat

A tanács az általános osztrák-magyar légszesztársulat budapesti légszeszgyárainak helyi igazgatósága budapesti bejegyzet czéget a Duna jobbjarti légszeszgyárban termelt *légszesz fényerőssége havi átlagának és a légszesz napi fényerősségének hiányosságai miatt* a vele kötött és a székesfőváros törvényhatósági bizottsága által az 1879. évi április hó 16-án hozott 237. kgysz. határozattal jóváhagyott szerződés (alapszerződés) 17. pontja alapján *összesen 28.450 K. azaz Huszonnyolczvezernégyszázötven kor.* conventionális pénzbüntetéssel bünteti és utasítja a számvevőséget, hogy ezt az összeget ennek a vég-határozatnak a jogerőre emelkedése után, amire nézve a tanács újabb értesítése várandó be, a legközelebb eső havi fizetés alkalmával a társulat számára járó összegből vonja le.

Ez ellen a vég-határozat ellen a kézbesítéstől számított 15 nap alatt a székesfőváros polgármesterénél előterjeszhető felebbezéssel a fővárosi közmunkák tanácsához lehet felebbezni, amelynek határozata ebben az ügyben végérvényes lesz.

Megokolás.

Az általános osztrák-magyar légszesztársulat a budapesti légszeszgyárak helyi igazgatóságával kötött és a székesfőváros törvényhatósági bizottsága által 1879. évi április hó 16-án hozott 237. kgysz. határozattal jóváhagyott s az 1891. évi június hó 10-én hozott 615. kgysz. határozattal meghosszabított szerződés 17. pontja szóról-szóra a következőket tartalmazza :

„Mint hogy a világítógáz fényerejének a jelen szerződés 12-ik pontjában meghatározott mérés szerint havi átlagban naponként 14 gyertyafénytel, vagyis a hónap napjainak száma szerint egy hónapon át 30-szor, vagy 31-szer 14 gyertyafénytel, naponként pedig föltétlenül és kivétel nélkül legalább 12 gyertyafénytel egyenlőnek kell lenni: ennél fogva a társulat, valahányszor a világítógáz fényereje szerződésszerűleg mérve, valamely napon 12 gyertya fényének meg nem felel, — minden hónapban első esetben 25 forinttal, azaz huszonöt forinttal o. é., ugyanazon hónapban második esetben 50 forinttal, azaz ötven forinttal o. é. s minden további, ugyanazon hónapban ismétlődő hason esetben 100 forint, azaz egyszáz forinttal o. é. büntettetik. Es ez minden hónapban újra kezdődik.

Ha pedig a havi átlag, vagyis az egy hónapon át szolgáltatott légszesz összes gyertyafényének száma nem lenne annyi, hogy azt, t. i. az egy hónapon át szolgáltatott légszesz összes gyertyafényét, az illető hónapban levő napok számával elosztva, egy napra 14 gyertyafény essék a 12-ik pontban meghatározott próbamérések szerint: — akkor a társulat minden ilyen hónapért — az egyes napok miatt fentebbiek szerint netán már esedékes bírságokon felül még 300 frt, azaz háromszáz forint o. é. bírságot tartozik fizetni.“

A szerződésnek e helyütt idézett 12. pontja ötödik és hetedik bekezdésében pedig a következők foglaltatnak:

A légszesz másnemű szerződésszerű tulajdonságainak biztosítása czéljából megállapittatik, hogy egy óránként 141.5 liter gázt elfogyasztó láng fényerejének, az ez idő szerint Angolországban szokásos 24 nyílású argandégővel mérve (Sugg's: London News Nr. 1.) 14 angol normális spermacet gyertyaláng fényerejével egyenlőnek kell lenni.

A photometerrel való kísérletek csak meghitelt szakértők által tehetők s más időben nem kezdhetők, mint csak legalább is egy órával a nyilvános lángok felgyújtása után és egy fél óráig folytatandók. Az alkalmas photométerről ezalatt öt percznyi időközökben történendő hat leolvasás számadatainak átlaga képezendi a kísérleti vizsgálat eredményét. A légszesz ezen nemű vizsgálatánál a Bunsen-féle photometernek Evans-féle javítmánya használandó.

Ezeket a photometrikus vizsgálatokat az 1901. évi január hó 1-étől kezdve 1902. évi október hó 31-éig (a törvényhatósági bizottság közgyűlésének ily irányu intézkedése folytán) a mérnöki hivatalnak véglegesen alkalmazott, eskü alatt szolgáló tagjai végezték.

A mérnöki hivatal a vizsgálatok foganatosításáról bemutatott jelentéseiben bejelentette, hogy a jobbparti légszeszvizsgáló állomáson megállapított fényerősség havi átlaga az 1901. évi április hóban 13.38, május hóban 13.47, júniusban 12.9, augusztusban 13.71, szeptemberben 13.7, októberben 13.69, novemberben 12.83 gyertyafény volt, tehát alul marad a szerződés 12. pontjában meghatározott havi 14 gyertyafény átlagon.

Bejelentette továbbá a mérnöki hivatal, hogy a jobbparti vizsgáló állomáson megejtett vizsgálatok szerint a légszesz fényerősségének napi átlaga 1901. évi április hó 14. 15. 19. és 20-án június 15-én és 25-én, valamint november 13. 18. 27. és 28. napjain szintén alul maradt a szerződés 17. pontjában meghatározott napi 12. gyertyafény átlagon.

Javasolta ezek alapján a mérnöki hivatal, hogy a tanács a szerződés 17. pontjának a büntetésekre vonatkozó részét alkalmazza.

A fentelődött részletezés szerint a szerződés 17. pontja alapján, 1901. április hóra a havi átlag hiánya miatt (300 frt.) 600 K., a napi átlag hiánya miatt $(25+50+100+100=275 \text{ frt.})=550 \text{ Kor.}$, összesen tehát $(575 \text{ frt.})=1150 \text{ Kor.}$

1901. május hóra a havi átlag hiánya miatt (300 frt.) = 600 Kor.,

1901. június hóra a havi átlag hiánya miatt (3000 frt.) = 6000 K. és a napi átlag hiányai miatt $(25+50=75 \text{ frt.})=150 \text{ Kor.}$ összesen 6150 K.

1901. augusztus szeptember és október hóra a havi átlag hiányai miatt (5000 frt.) = 10.000 Kor.

1901. november hóra a havi átlag hiánya miatt (5000 frt.) = 10.000 K. a napi átlag hiánya miatt $(25+50+100+100=275 \text{ frt.})=550 \text{ kor.}$ összesen tehát $(5275 \text{ frt.})=10550 \text{ K.}$ mindössze pedig

1901. áprilisra	1150 K.
„ májusra	600 „
„ júniusra	6150 „
„ aug. szep. okt. . . .	10.000 „
„ novemberre	10.550 „
	<hr/>
	28.450 K.

szóval huszonnyolcvezernégyszázötven korona conventionális pénzbüntetés rovandó ki.

A főlisorolt hiányok a szerződött társulattal közöltetvén, ez a tanácshoz intézett hosszabb nyilatkozatban tagadása veszi, hogy az eltérések tényleg előfordultak, hogy tehát a szerződés büntető rendelkezései alkalmazhatásnak időpontja beállott volna.

Kifogást emel a társulat első sorban a vizsgálatnak már ismertetett ama módja ellen, hogy azt a székesfővárosi mérnöki hivatal tagjai végezték.

A mérnököket a szerződésben említett, a székesfőváros közönsége által kinevezendő meghitelt szakértőknek el nem ismeri, mert azok más és más szakmában nyerték kiképeztetésüket, nem birnak kellő tapasztalattal és jártassággal a photométrikus mérések megejtése, valamint a szükséges mérőeszközök ismerete és azok mikénti alkalmazása körül.

E tekintetben több concret esetet is főlisorol, megjegyezve, hogy ugyanezen esetekben a légszeszgyárban eszközölt vizsgálat a fényerősséget megfelelőnek találta.

Második fontosabb észrevétele a társulatnak az, hogy a szerződés értelmében csakis a Duna jobb és balpartján lévő mindkét gázvizsgáló állomáson talált fényerő középértéke szolgálhat alapul a légszesz fényfokának megállapításánál és pedig minden egyes napra, valamint az egész hónapra is, — már pedig a napi és havi átlag ilyen számítás mellett a kifogásolt esetekben is megfelelő volt. Ezt a kifogást a társulat arra alapítja, hogy a szerződés 12. pontja a főváros egész területén termelt légszesz vizsgálatáról tesz említést.

Kiemeli végül a társulat, hogy a légszeszt mindenkor egyenletesen gyártja, a fényerősséget a légszeszgyárakban naponta lelkiismeretes mérésti; az ellen tehát, ha a mérés alaposan és szakszerűen foganatosítottatik, kifogás nem lesz emelhető.

Mindezeknek a kifogásoknak elvetésével a tanács a légszesztársulat terhére a mulasztást megállapította és a szerződésben előirt konvencionális pénzbüntetéseket az eljárás tárgyát képező összes esetekben kirovandóknak találta.

A photometrikus vizsgálatokat az 1901. évig a tanácstól nyert megbízás alapján a jobbparti állomáson már az 1867. év óta dr. Hankó Vilmos főreáliskolai tanár, a balparti állomáson pedig az 1887. évig a belvárosi községi főreáliskolának egy tanára, az 1887. évtől kezdve pedig Hahóthy Sándor polgári leányiskolai tanár végezte, kik közül az utóbbiak fővárosi alkalmazottak voltak, de külön szakértői esküt egyikük sem tett, de akiknek ekként történt alkalmaztatása ellen a légszesztársulat soha semmiféle kifogást nem emelt. A szerződésnek a szakértőkre vonatkozó rendelkezése tehát állandóan, még pedig a légszesztársulat tudtával és hozzájárulásával akként magyaráztatott, hogy a szakértőket a főváros — és pedig saját alkalmazottai közül is — rendel ki és ezek külön esküt nem tesznek.

Mínthogy pedig a tiszti eskü alatt szolgáló székesfővárosi mérnökök, kik már hivatásuknál fogva is a világitási kérdésekkel állandóan foglalkoznak, mindenesetre birnak annyi szakértelemmel, mint az előbb alkalmazva volt tanárok; az azoknak szakképzettsége ellen emelt kifogások figyelembe vehetőek nem voltak, a szerződés büntető rendelkezéseinek mellőzésére pedig elegendő indokul nem szolgálhatnak.

Ami a légszesztársulatnak azt az ellenvetését illeti, hogy a különböző városrészekben gyártott légszesz átlagos fényereje a szerződés értelmében csakis az összes vizsgálati állomásokon talált fényerősségek középértéke alapján állapitható meg, ily magyarázatot a szerződésnek tulajdonítani nem lehet; éppen az által, hogy a főváros a szerződés megkötése előtt is főnállott 2. vizsgáló állomást föntartotta, kifejezte azt a szándékát, hogy a légszesz fényerősségét egyszerre több helyen is külön-külön akarja megállapítani; azt pedig, hogy a légszesz a főv. egész területén birjon az előirt fényerősséggel és ezt a körülményt minden egyes állomás méretei igazolják, a főv. a szerződés alapján jogosan követelheti.

Ha a társulat magyarázata egyáltalán megállhatna, akkor bekövetkezhetnék az az eset is, hogy például a badai oldal majdnem teljesen sötét volna, a pesti oldalon ellenben a légszesz fényerőssége az átlagot fölül mulná, úgy hogy a középérték a szerződésben megállapított átlagot még elérné; a székesfővárosnak ebben az esetben sem volna joga a szerződés büntető rendelkezéseit alkalmazni, holott pedig a szerződésszegés ebben az esetben kétségtelen lenne.

Ellentmond különben a légszesztársulat fölfogásának a szerződés 12. pontja is, amely a Duna mindkét oldalán fölállítandó vizsgáló középpontokról tesz említést; ha a szerződés csak egy központot és több vizsgálati állomást kontemplált volna, erre nézve különös intézkedéseket kellene tartalmaznia, mert ebben az esetben rendelkezni kellett volna arra nézve is, hogy az egyes állomások a vizsgálati eredményeket a központtal közöljék hogy a középérték megállapitható legyen. Ily rendelkezést azonban a szerződés nem tartalmaz, mert annak fölvétele a szerződő feleknek nem is állott szándékában.

Jóllehet tehát, hogy a székesfőváros a légszesz szerződés szerű vizsgálatának módja tekintetében időközben másként rendelkezett, azzal a székesfőváros vegyészeti és élelmiszer vizsgáló intézetet bizván meg és jóllehet a légszesz fényerőssége ellen azóta alapos kifogás nem emeltetett: ez a körülmény a multa nézve mentségül egyáltalán nem szolgálhat és a társulatot a multa előfordult és a fentiek szerint beigazolt hiányokért való felelőssége alól föl nem mentheti.

Ámbár a társulattal szemben a szerződés büntető rendelkezései már az előadottak szerint is föltétlenül alkalmazandók voltak; a tanács mindamellett vizsgálat tárgyává tette azt a körülményt is, hogy a többször említett eltérések okai nem vezethetők-e vissza a jobbpárti vizsgáló állomáson használatban volt vizsgáló készülék esetleges szerkezetbeli hiányosságaira.

Az erre nézve meghallgatott szakértő, nevezetesen a vegyészeti és élelmiszer vizsgáló intézet igazgatója, jelenti, hogy a jobbpárti vizsgáló központban az Elster-féle készülék volt használatban, továbbá ennek az eszköznek Argandégője 32 nyílású volt, míg a szerződés a Bunsen-féle készüléknek Evans-féle javítmányát írja elő és Sugg-féle 24 nyílású égőt követel.

Az égő egyébiránt a mérnöki hivatal által eszközölt vizsgálatok tartama alatt a szerződésnek megfelelően kicséreltetett.

A vegyészeti és élelmiszer vizsgáló intézet igazgatójának véleménye szerint a szerződésben előírt Bunsen—Evans-féle fotométer nem tekinthető jobb készüléknek a használatban volt Elster-féle photométernél, sőt mindazon hiányok, melyek az utóbbinál fennforognak a Bunsen—Evans-félénél még fokozottabb mértékben vannak meg; a 32 nyílású égő pedig nagyobb lángot adván a 24 nyílásúnál, a mérés a légszesztársulatra nézve kedvezőbb eredményre vezetett.

Minthogy pedig a nevezett igazgató véleménye szerint a photométer szerkezetbeli eltérései, helyes kezelést tételezve föl, a társulatra nézve kedvezőbb eredményekhez vezettek, és minthogy a kezelés helyessége ellen emelt kifogások már a fentebbiekben megczáfoltattak, — kétségtelen, hogy a mérnöki hivatal tagjai által megállapított eredmények hiteleseknek tekintendők és azok alapján a conventionális pénzbüntetések jogosan kiróhatók voltak.

Egyébiránt azonban a légszesztársulat is ismerte az alkalmazásban volt készülékeket és mert a vizsgálatoknál a szerződés szerint saját közegeivel képviseltethette magát és képviseltette is, kétségtelen, hogy a készülékek hiányosságai ellen, ha erre alapos oka lett volna, kifogást is emelt volna, amit azonban soha sem tett meg.

Mindezek után kétségtelen, hogy a tanács jogosan rótt ki a conventionális pénzbüntetések, melyeknek számszerű kiszabásnál minden tekintetben a szerződés 17. pontja volt irányadó.

A véghatározatnak az a rendelkezése, mely szerint a föllebbezés a főv. közmunkák tanácsához történik, amelynek intézkedése végérvényesnek tekintendő, a szerződés 17. pontjának utolsóelőtti bekezdésében foglalt intézkedésen alapszik.

Ez a véghatározat az általános osztrák-magyar légszesztársulat Budapesti légszeszgyárai helyi igazgatóságával mihez tartásul, a tanácsai II.

ügyosztálylyal, a tisztí főügyészszéggel, a mérnöki hivatallal, a számvevőszéggel és a székesfővárosi vegyészeti és élelmiszervizsgáló intézet igazgatóságával pedig tudomásvétel céljából közöltetik.

Kelt Budapestén, a székesfőváros tanácsának 1904. évi február 4-én tartott üléséből.

3272/1905. sz.

Határozat.

A fővárosi közmunkák tanácsa Budapest légszeszvilágítása iránt 1879. évi június hó 9-én kelt alapszerződésben, illetőleg a törvényhatósági bizottság 1891. évi június 10-diki közgyűlésének 615. kgy. sz. határozatával elfogadott pótszerződésben részére megállapított illetékességet elfogadván, a székesfővárosi tanács 1904. évi február 4-én 225434/1902. sz. a. kelt határozatát, melylyel az általános osztrák-magyar légszesztársulat budapesti légszeszgyárainak helyi igazgatósága budapesti bejegyzett czéget a dunajobbparti légszeszgyárban termelt légszesz fényerőssége havi átlagának és a légszesz napi fényerősségének hiányosságai miatt összesen 28450 kor. azaz huszonnyolcvezernégyszázötven kor. conventionális pénzbüntetésben marasztalta, a nevezett czég részéről előterjesztett felebbezés folytán felülvizsgálat alá vette és ennek eredményéhez képest az idézett határozatot megváltoztatva, felebbező czéget a reá kiszabott fenti conventionális pénzbüntetés alól felmentette.

Megokolás.

Az eset elbírálásánál jogforrássul az érvényben álló szerződés szolgált.

A felebbezett határozat e szerződés értelmében megállapítottnak veszi azt, hogy 1901. évi április, május, június, augusztus, szeptember, október, és november hónapban a légszeszfényereje havi átlagban a naponként 14 angol normális spermacet gyertyaláng fényerejét nem érte el, ezenfelül pedig 1901. áprilisban négy napon, júniusban két napon és novemberben szintén négy napon a 12. gyertyaláng fényerején is alul maradt.

A szerződés 17. pontjának 4. alpontja kétségtelenné teszi hogy a világító légszesz büntetés terhe alatt követelhető fényfokára nézve kétféle minimum van megállapítva.

Az egyik a naptári hónapra vonatkozik és napi átlagként 14 angol gyertya fényerejében van meghatározva. A másik a naptári hónap egyes napjaira vonatkozik és ezen utóbbi minimumnak feltétlenül és kivétel nélkül el kell érnie a 12 gyertyafényt. Convencionális büntetésnek nincs helye addig, míg a világító légszesz fényfokának ingadozása e kétféle minimum határai között mozog. Amint azonban a fényfok akár a havi, átlag számításon nyugvó minimumot, akár a napi abszolút minimumot nem éri el, joga van a fővárosnak a vele szerződésben álló czéget büntetés alá venni, és pedig a kétféle minimumnak megfelelő kétféle mérték szerint, melyek az esetleg párhuzamosan constatált hiányokhoz képest, párhuzamosan, tehát együttesen és a netáni ismétlődéshez igazodó fokozat szerint alkalmazandók.

A két minimum jellegében mutatkozó szembeszökő különbség, mely a szerződés 17. pontjában szabályozott pénzbüntetések rendszerében is pregnans kifejezésre jut, nyilvánvalóvá teszi, hogy a havi minimum hiá-

nyának a város egész világitására vonatkoztatott jelentősége van és ebben az értelemben képez okot a büntetésre. Ellenben a napi minimum hiánya, ha nem terjed is ki az egész város világitására, feltétlen ok a büntetésre. A szerződés megelégszik azzal, hogy a főváros egész területén a világitó légszesz fényereje egy naptári hónapban napi átlagként 14 gyertyafénynek feleljen meg, de sehol sem tűri el, hogy bármely napon 12 gyertyafényen alul legyen.

Ebből következik, hogy a főváros több pontján eszközölt fényfokmérések adatai külön-külön nem alkalmasok a tényleg produkált fényfok havi minimumának szerződés szerű megállapítására, ami csak ezen adatok egybevetésével és nevezetesen a középérték kiszámításával érhető el.

Miután pedig az adott esetben a felebbezett határozat kizárólag a főváros jobbparti oldalán teljesített mérések eredményére támaszkodik és a balparti mérések eredményét egészen figyelmen kívül hagyja: a fényfok havi minimumának oly hiánya, mely az e czímen kiszabott pénzbüntetés jogi igazolását képezhetné, megállapítottanak nem mutatkozik.

Ellenben helye volna a büntetésnek az abszolút napi minimum hiánya miatt, ha a megállapítás más tekintetben is megfelelné a szerződés határozatainak.

Az alapszerződés 12. pontjának hetedik bekezdése mondja: „A photométerrel való kísérletek csak meghitelt szakértők által tehetők.“

A 17. pont pedig a főváros által kinevezendő meghitelt szakértő közegek látletének mérvadó voltáról intézkedik.

A világitási hibák megállapításának tehát szakértőtől és pedig a főváros által kinevezett oly szakértőtől kell erednie, aki ezen minőségben meghiteltetett.

A jelen esetben a megállapítás a főváros saját mérnöki közegeitől származik, akik a világitó légszesz fényerejének vizsgálatával 1901. január 1-től 1902. október 31-éig megbizva voltak.

A légszesztársulat a főváros ezen intézkedésében a szerződés sérelmét látja, nem tekintvén a főváros mérnökeit olyan szakértőknek, aminők a szerződés értelmében alkalmazandók volnának. E fölfogásának a társulat nemcsak felebbezésében, hanem már jóval korábban ama beadványaiban is kifejezést adott, melyeket 1901. márczius 20-án, tehát még a vitás látletek előtt és később augusztus 10-én 19367. illetőleg 53666 iktató sz. alatt terjesztett a székesfővárosi tanács elé.

A tárgyalási iratok nem nyujtanak felvilágosítást e beadványokra annak idején netán tett érdemi intézkedés felől; de a társulat jelzett fölfogásával szemben tény az, hogy a főváros szabadon, esetleg a saját közegei közül is nevezhet ki szakértőt és a társulatnak nem lehet más igénye, mint az, hogy a kinevezett csakugyan szakértő és ebben a minőségben meghitelve legyen.

Hogy a főváros mérnökei oklevéllel igazolt műszaki képzettségük révén photometricus vizsgálatokra a szakértői minősítésnek érdemileg birtokában lehetnek, ezt a fővárosi közmunkák tanácsa kétségbe nem vonja. Szóban forgó megbizatusukra nézve mindamellet egy szerződés szerű kellék hiányában voltak: szakértői minőségükben meg nem hiteltettek. Tekintettel az eskü garantialis jellegére az említett hiányt a köztisztviselői minőségben letett eskü nem pótolhatja, annál kevésbbé, mert a tisztviselői eskü az

illető közeget a székesfővároshoz a szolgálati függés és alárendeltség viszonyába hozta, a szakértő esküjének pedig épen ellenkezőleg az a célja, hogy a szakértőt pártatlanságában a szerződő felek fölé helyezze.

A fényfok büntetés alá eső hiányosságának megállapításánál a szerződéssel szemben az a további eltérés mutatkozik, hogy a mérés nem az előirt műszerrel és részben nem az előirt módon történt. A szerződés 12. pontjának hetedik bekezdése szerint ugyanis a Bunsen-féle photométernek Evans-féle javítmánya lett volna használandó, még pedig ugyanezen 12. pont ötödik bekezdése szerint 24 nyílású Argand-égővel. E helyett tényleg az Elster-féle műszer használtatott és pedig 1901. május 13-ig, 32 nyílású égővel. A vegyészeti és élelmiszer vizsgáló intézet oda nyilatkozott ugyan, hogy ez az eltérés a szerződéstől a társulat érdekeire csak előnyös lehetett; ámde tekintettel a társaság kifogására, melylyel felebbezésében találkozunk, e vélemény nem vizsgálta belső igazságának erejével sem válhatnék érvényesíthetővé az, amire nézve a felek, kölcsönös akaratának összhangja sem a szerződésből, sem későbbi egyezményből meg nem állapítható.

A mondottakhoz járul, hogy a mérnöki hivatalnak 1901. december 30-án 10796. sz. alatt tett jelentése szerint „különösen a jobbpárti készülék szerkezete nem felelt meg annak a feltételnek, melyet ilyenmő pontos vizsgálatok megkövetelnek.“ A mérések eredményeiben tehát már ezen oknál fogva hiányzik a bizonyosságnak és biztosságnak az a mértéke, mely a szerződés büntető határozatainak alkalmazásában nem nélkülözhető.

Sulyt fektet a társulat felebbezésében arra a körülményre is, hogy az 1901. évi augusztus, szeptember, október és november havi látleletek jegyzékeit a székesfővárosi tanács vele nem közölte. A közlésnek azt a módját, melyet a székesfővárosi tanács az 1901. április, május és június havi látleletek jegyzékei másolatának kiadásával követett, a szerződés nem is írja elő; ilyen eljárásra tehát, melynek a szóban forgó esetben egészen más célja volt, a társulat igényt sem támaszthat. Ellenben megállapítja a szerződés 17. pontjának tizenötödik bekezdése, hogy „minden a főváros közegei által észlelt, büntetés alá eső világítási hiány vagy hiba a társulatnak e célra külön kirendelt közegeinél bejelentendő, még az azon este, vagy azon éjjet követő nap délelőttjén, melyen a hiány vagy hiba észleltetett, hogy azok annak rögtöni megszüntetése iránt intézkedhessenek, vagy esetleg észrevételüket megtehessek.“

Hogy azonban a szerződésnek ez a rendelkezése a vitássá tett esetben teljesített-e és mi módon, az iratokból meg nem állapítható.

Az ügy vizsgálatánál nem kerülhetett el továbbá a figyelmet, hogy a szerződés 17. pontjának harmadik bekezdése szerint a conventionális büntetések alkalmazhatóságának az az alapfeltétele, hogy „a társulat vagy közegei bebizonyíthatólag hibásak vagy mulasztást követtek el.“ Ily hiba vagy mulasztás fenforgását a büntető határozat nem is állítja.

Hasonlókép minden jel hiányzik, melyből a társulat terhére bárminő roszhiszeműséget vélelmezni lehetne.

Mindezeknél fogva a rendelkező rész értelmében kellett határozni.

A felülvizsgált határozatban a szerződés szerű pénzbüntetés számításánál tévedés forog fenn, mely a megokolásból is kitűnik. Az 1901.

augusztus, szeptember és október hónapokra ugyanis havi átlag hiánya miatt együttesen van 10,000 korona számba véve, holott ez az összeg a 17. pont 9-dik bekezdése értelmében havonként lett volna számítandó. Az itt mutatkozó 20,000 korona különbözet figyelembe vételével a pénzbüntetés végösszege tulajdonképp nem az a 28,450 korona, melyben a társulat marasztaltatott, hanem 48,450 korona lett volna. A fentiek szerinte számítási hiba érdemi kiigazításának szüksége nem forog fenn. Hogy mégis az elkövetett tévedés valamikor homályt ne vethessen a szerződés különben világos intézkedésére, szükséges volt arra ezennel rámutatni.

A jelen határozat a székesfőváros tanácsa és az általános osztrák-magyar légszesztársulat budapesti légszeszgyárainak helyi igazgatósága budapesti bejegyzett cég részére egy-egy eredeti példányban adatott ki.

Kelt Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsának 1905. évi december hó 11-én tartott üléséből.

A többi esetek közül azokban, a melyekben arról volt szó, hogy 1904. január és február hónapokban a balparton a fényerő napi átlagként a szerződéses 14 gyertyafény helyett csak 13·90 gyertya volt, a bírságot mellőztük, a fenti határozatával egyező azon indokolással, hogy a tényleg produkált fényfok havi minimumának megállapítása csak az összes vizsgálati állomásokon talált adatok egybevetésével, nevezetesen a középérték kiszámításával történhetik, e középérték pedig mindkét hónapban meghaladta a 14 gyertyafényt.

Ellenben 1904. február 24-én és márczius 6-án a balparton a fényerősség 11·6 és 11·5 gyertyafénnyel constatáltatván, tehát a szerződéses 12 gyertya minimumot nem érvén el, ezekben az esetekben a bírságolást helybenhagytuk.

Az 1905. év folyamán engedélyezett légszecső fektetések és lámpafelállítások a következő helyekre vonatkoznak.

Kerület	U t c z a é s t é r
I.	Mohai-út, Naphegy-lépcső, Fehérvári-út, Budafoki-út, Szarvas-utcza, Árok-utcza, Sáncz-utcza, Lenke- és Daróczi-út keresztezésétől délre vezető névtelen út, Kemenes-út, Gyopár-utcza, Fehérsas-tér, Aranykakas-utcza, Fehérsas-utcza, Gellérthegyi sétány, Városmajor-utcza, Kékgolyó és Alkotás-utczáat összekötő névtelen út, Csaba-utcza, Mihály-utcza, Ecsedi-utcza, Hadnagy-utcza, Hegyalja-utcza, Csend-utcza
II.	Marczibányi-tér, Alvinczi-út, Orgona-utcza, Rókushegyi-lépcső, Retek-utcza, Pálffy-tér.
III.	Lelkész-utcza, Szemlőhegy-utczából kiágazó névtelen út, Ó-budai-rakpart, Szt.-Endrei-út, Tanuló-utcza, Kolossy-tér, Bécsi-út.
IV.	Sütő-utcza, Gerlóczy-utcza, Városház-utcza, Máriai Valéria-utcza, Borz-utcza, Szarka-utcza, Magyar-utcza, Szervita-tér, Központi városház.
V.	Lipót-tér, József-tér, Miatyánk-utcza, Zrinyi-utcza, Wurm-utcza, Gizella-tér, Eötvös-tér.
VI.	Érsek-utcza, Próféta-utcza, Csengery-utcza, Gömb-utcza, Felső Erdősor, Róppentyü-utcza, Béke-tér, Csaba-utcza, Mór-utcza, Hun-utcza, Mohács-utcza, Országbiró-utcza, Petneházy-Tüzér-utcza, utcza, Hajós-utcza, Városliget, Aréna-út, Balzsam-utcza, Lehel-utcza.
VII.	Szegényház-tér, Dob-utcza, Telep-utcza, Hungária-körut, Cserei-utcza,
VIII.	Zsibárus-telep, Fecske-utcza.
IX.	Laczkovich-utcza, Soroksári-utcza, Lenkey-utcza, Markovszky-út, Bakács-tér.
X.	Apaffy-utcza, Mázsa-utcza, Mázsa-tér Cserkesz-utcza.

A magyar villamossági részvénytársulat az 1905. év folyamán a következő vonalokon fektetett kábeleket.

Kerület	Utak és terek.
I.	Kelenhegyi-út, Krisztina-körút, Városmajor-utcza.
II.	Oszlop-utcza, Széna-tér, Tudor-utcza, Retek-utcza, Fillér-utcza, Főherceg Albrecht-út.
III.	Zsigmond-utcza.
IV.	Királyi Pál-utcza.
V.	Nagy Korona-utcza, Visegrádi-utcza.
VI.	Bajnok-utcza, Izabella-utcza, Lehel-utcza, Nagy János-utcza, Gyár-utcza, Lőportár-utcza, Nagymező-utcza, Váci-út, Eötvös-utcza, Vigadó-tér.
VII.	István-út, Elemér-utcza, Vörösmarty-utcza, Izabella-utcza, Holló-utcza, Hernád-utcza, Rózsa-utcza, Józsika-utcza.
VIII.	Népszínház-utcza, Baross-tér, Teleky-tér, Röck Szilárd-utcza, Kőfaragó-utcza, Aggteleki-utcza, Baross-utcza, Gyöntyük-utcza.
IX.	Drégely-utcza, Soroksári-ut.

A magyar villamossági részvénytársulat által 1905. évben lefektetett kábelek árok hossza: 4320 méter.

Ezen kívül épített a magyar villamossági részvénytársulat az 1905. év folyamán kis feszültségű (secundär) áram vezetésére szolgáló légvezeteket a II. ker. Niedermayer-utczában, Levél-utczában, Szemlőhegy-utczában és Aldás-utczában összesen 700 méter hosszban.

A budapesti általános villamossági részvénytársaság az 1905. év folyamán a következő vonalakon fektetett kábeleket.

Kerület	Utak és terek
I.	Alagut-utcza, Fehérvári-út, Disztér, Kemenes utcza, Logody-utcza, Attila-utcza, Pauler-utcza.
IV.	Képiró-utcza, Borz-utcza, Váczi-utcza, Fővám-tér, Molnár-utcza, Veres Pálné-utcza, Vármegye-utcza, Ujvilág-utcza.
V.	Kálmán-utcza, Váczi-körut, Katona József-utcza, Csáky-utcza, Szabadság-tér, Gorove-utcza, Báthory-utcza, Nádor-utcza, Visegrády-utcza, Kádár-utcza, Sólyom-utcza, Markó-utcza.
VI.	Bulyovszky-utcza, Izabella-utcza, Dessewffy-utcza, Aréna-út, Nagy János-utcza, Városliget, Munkácsy-utcza, Szondy-utcza, Király-utcza, Ó-utcza, Szerecsen-utcza, Lovag-utcza, Eötvös-utcza, Felső-erdősor, Sziv-utcza, Uj-utcza.
VII.	Dembinszky-utcza, Stefania-út, Csömöri-út, Izsó-utcza, Damjanich-utcza, Akácza-utcza, Szövetség-utcza, Csengery-utcza, Dob-utcza, Rózsa-utcza, Ilka-utcza, Wesselényi-utcza, Józsika-utcza, Nyár-utcza, Kazinczy-utcza, Huszár-utcza, Sajó-utcza, Dohány-utcza, Kerepesi-út.
VIII.	Népszínház-utcza, Baross-utcza, Nap-utcza, Esterházy-utcza, Stáhly-utcza, József-utcza, Aggteleki-utcza, Déry-utcza, Konti-utcza, Baross-tér, Festetics-utcza, Mosonyi-utcza, Luther-utcza, Tisza Kálmán-tér, Bezerédy-utcza, József-körút, Főh. Sándor-utcza, Német-utcza.
IX.	Tüzoltó-utcza, Lónyay-utcza, Soroksári-utcza, Üllői-út, Páva-utcza.

A budapesti általános villamossági részvénytársaság által 1905. év folyamán lefektetett kábelek árokhossza 1305840 méter.

Az 1905. év folyamán engedélyezett kőolajlámpás felállítások a következő helyekre vonatkoznak.

Kerület	U t c z a é s t é r
I.	Kútvölgyi-út és Dániel-út közötti névtelen út, Zugligeti-út, Németvölgyi-úttól a zsidó temetőig vezető névtelen-út, Birsalma-utcza, Csaba-utcza, Biró-utcza, Agnes-utcza, Gellért-hegyi sétány, Csermely-útból kiágazó névtelen út, Labancz-út, Diana-út, Báró Eötvös-út.
II.	Pázsit-utcza, Törökvész-dülő, Bimbó-utcza, Bimbó-utczát és Aranka-utczát összekötő névtelen út.
III.	Bécsi-út, Ó-budai rakpart, Szépvölgyi-út folytatását képező névtelen út.
IV.	—
V.	Bodor-utcza, Ujpesti-rakpart, Csáklya-utczától kiágazó névtelen út.
VI.	Fáy-utcza, Városliget, Dévay-utcza.
VII.	Gyarmat-utcza, Hajtsár-út, Pascal malom melletti két névtelen út, Mogyoródi-út.
VIII.	—
IX.	Lenkey-utcza.
X.	Mogyoródi-út, Dömsödi-út, Heves-utcza, Juhász-utcza, Pilisi-utcza, Külső Kerepesi-út, Cziráky-utcza, Szt.-Mihályi-út, Juhász-utcza, Ujhegyi-út, Kozma-utcza, Hajtsár-út, Kántorné-utcza, Zsivora-utcza, Szigligeti-utcza, Megyeri-utcza, Mázsá-utcza, Mázsá-tér, Apaffy-utcza.

Az engedélyezett lámpások száma:

Egész éjjeli 165

Féléjjeli 59

Azonkívül engedélyeztük 12 nyári féléjjeli lámpás felállítását, 64 lámpás áthelyezését, 7 féléjjeli lámpásnak az egész éjjeli közé, 16 nyári féléjjeli lámpás közül 8 lámpásnak az egész évi egész éjjeliek közé, 8 lámpásnak az egész évi féléjjeliek közé sorolását.

IX.

TÁVIRÓ, TÁVBESZÉLŐ.

Az 1905. év folyamán következő táviró és távbeszélő vonalak képezték közigazgatási bejárás, illetőleg engedélyezés tárgyát.

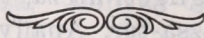
Telefon hirmondó vonal módosítása a Gellérthegyen és a Lágymányoson.

Távbeszélő kábelvonal az V. ker. tőzsde épülethez.

Táviró kábelvonal a Budapest—Kassa—Zboroi állami-útnak a főváros határába eső külső Kerepesi-úti részében.

Az I. III. IV. V. VI. VII. és IX. kerületekben távbeszélő kábelvonalak és légvezetékek.

Az 1905. év folyamán végrehajtott építkezések és kábelfektetések révén az év végéig a föld alatt elhelyezett távbeszélő kábelek hossza 160.158 méterre, a kábelek elhelyezésére szolgáló csőcsatornákkal bíró betontömbök vonalhossza 40.554 méterre, a felvezető pontoktól az előfizetők állomásáig vezető légvezetékek hossza pedig 11,667.055 méterre növekedett.



SZEMÉLYI ÜGYEK.

Báró Podmaniczky Frigyes, belső titkos tanácsos az alelnöki állás alól, melyet 1873. óta viselt, saját kérésére felmentetvén, a múlt év július végével nyugalomba vonult. A mély sajnálat és az őszinte kegyelet érzésével emlékezünk e tényről. Aki egy hosszú életet töltött a közügy önzetlen szolgálatában; akinek élettörtérete a nemes cselekedetek szakadatlan láncolatából áll; akit jellemtulajdonságainál fogva mindenki csak tisztelni és becsülni tud; aki még életében a puritánság eszményített alakjává vált: attól megválni nagyon fájdalmas volt főleg nekünk, mert hiszen egy emberöltővel tovább állt élünkön és magas műveltségének minden előnyével vezette az intézményt, feladatainak utain. Lelkes szeretete az ország székesfővárosa iránt tényező lett abban a csodaszerű fejlődésben, melyet Budapestnek aránylag rövid idő alatt elérnie sikerült. Ezt a haladást nem mulaszthatja majd el a történetírás Báró Podmaniczky Frigyes nevével és működésével érdemszerűen összefűzni, épp úgy, mint nem mulaszthatjuk el részünkről ehelyütt is tolmácsolni iránta táplált legtisztább kegyeletünket és azon hő kívánságunkat, hogy életének alkonyát árassza el a Mindenható bőséges áldása.

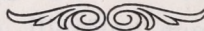
Az alelnöki teendőket 1905. augusztus hó 1-től kezdve a ministerelnök úr megbízása folytán ideiglenesen Dr. Némethy Károly belügyministeriumi ministeri tanácsos látta el, akit a kormány a múlt év elején nevezett ki a tanács tagjává. Alelnöki megbízatása a f. évi április hó közepéig tartott, amikor is buzgó fáradozásainak köszönő elismerésével felmentetvén, az alelnöki állásra Ö cs. és Apostoli királyi felségének legmagasabb engedélyével a m. kir. kormány báró Gromon Dezső, belső titkos tanácsost, honvédelmi ministeriumi nyugalmazott államtitkárt nevezte ki, aki hivatalát f. évi ápril 19-én tényleg elfoglalta —

A múlt év elején nevezte ki a kormány a tanács tagjává Balla Gyula, minisrelnökségi ministeri tanácsost is.

Elhunytak tagjaink sorából a mult év folyamán Scheich Károly, kislaludy Liphay Sándor és gr. Andrassy Tivadar. Az első hosszu évtizedeken át volt a székesfőváros érdekeinek buzgó és önzetlen harczoza; kislaludy Liphay Sándor is mindig előljárt a közjó munkálásában és tevékenységével minden téren megérdemelt tiszteletet és becsülést vivott ki magának; gr. Andrassy Tivadarban pedig politikai életünknek is egyik kiváló alakját gyászoljuk. Legyen áldott emlékük!

Még 1904-ben elhunyt Pucher József, továbbá Scheich Károly helyére a székesfőváros törvényhatósága Freund Vilmos és Dr. Heinrich Kálmán bizottsági tagokat választotta meg.

Freund Vilmos a középítési bizottság részéről előbb is tagja lévén a tanácsnak, helyébe a középítési bizottság Wellisch Alfréd műépítésztt küldötte ki.



XI.

VEGYESEK.

A vallás- és közoktatásügyi minister úr a saját ministeriumának az alája rendelt több hatóság- és hivatalnak befogadására alkalmas épület létesítését határozta el. Az építési hely megválasztása iránt folyt tárgyalások arra az eredményre vezettek, hogy a vallás- és közoktatásügyi tárca a szóban forgó célra megvette tőlünk az V. ker. Rudolfrakparton fekvő 1109. hrzi sz. telket 858·10 □-öl térfogattal és az 1120. hrzi sz. telket 1021·23 □-öl térfogattal; mindkettőt a közczélra való tekintetből leltári becsáron, az előbbit □-ölenként 500, a másikat □-ölenként 400 koronáért, a kettőt együtt tehát összesen 837,542 koronáért engedték át. E két telek között vezet a rakpartra a Klotild-utca, mely természetesen fel nem hagyható. Az építkezés mindamellett egységesen úgy lesz megoldva, hogy a nevezett utca vonala csak az első emelettől kezdve lesz elépíthető.

A cultusministeri palota

Az 1894. XIV. t.-cz. alapján létesítendő egyetemi közkórház az Üllői-úton levő egyetemi fűvészkertben fog épülni, minek következtében új fűvészkertre kell gondoskodni. A múlt évi október 27-én a vallás- és közoktatásügyi minister úr értekezletet hívott e tárgyban össze, melyben küldötteink is részt vettek. A hely tekintetében más concret eszme ott nem jött megvitatás alá, mint az, hogy a Boráros-téri hid jobbparti kitorolásánál, ettől jobbra-balra tervezett két park területén telepíttessék az új fűvészkert. A szükséglet mérve a jelenlegi fűvészkert 28,000 □-öl területével szemben körülbelül 20,000 □-öl volna. A két park mintegy 16,000 □-ölnyi területe valamiképp tehát még kiegészítendő lenne. Ez a mellékkérdés azonban egészen háttérbe szorult az eszmecsere során, mert a figyelmet tulnyomóan az a körülmény kötötte le, hogy a kiszemelt területen hozzávetőleg 8 méteres feltöltés válnék szükségessé, ami igen tetemes költségbe kerülne. Az kitűnt, hogy a közoktatási tárca ezt a nagy terhet, melyet hozzávetőleg 1—1½ millió koronára becsültek, nem viselheti és éppen az innen eredő akadályok leküzdésére alkalmas módokat keresni, lett volna az értekezlet feladata, de positiv eredményhez nem juthatott.

Egyetemi fűvészkert.

Küldötteink az említett két park területét fűvészkert czéljára annál ben helyezték kilátásba, mert a fűvészkert a parkkal rokonal-
Ámde a legmesszebbmenő jó indulattal sem vélték elhárít-

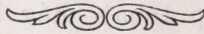
hatni azokat a nehézségeket, melyek egészen kizárják azt, hogy az egyébként is felette mostoha viszonyokkal küzködő fővárosi pénzalap a feltöltési költség viselésénél egyik tényező gyanánt legyen számba vehető.

A feltöltési anyag szerzését illetőleg az eszmecsere arra a felvilágosításra vezetett, hogy a Duna szabályozása végett kotrásokat eszközölni már nem szükséges; a téli kikötőnél nyerhető kotrási anyag a partok kiképzésére nélkülözhetetlen; ugyanez az eset áll fenn a Csepel-szigeten létesítendő kereskedelmi kikötőnél is. A földmivelésügyi ministerium képviselői azonban előszeretettel állították ismét előtérbe azt a módozatot, hogy a téli kikötőhöz tervezve volt felső medencze helyén volna czélszerű kotrásokat eszközölni. Nem hiányzott ezen eszmének az ellentétje sem, mely mélyítés helyett ezen egész területet, illetőleg az egész lágymányosi vízterületet inkább feltölteni tartja szükségesnek, nemcsak esetleges kiállítási czélokra, hanem a közegészség nagy érdekeinek okából is.

Ezen előzmények után egyelőre csupán abban történt megállapodás, hogy a vallás- és közoktatásügyi kormány szűkebb bizottságot alakítson feladatává tevén, hogy a fűvészkeret céljára a főváros határában másutt is keressen alkalmas területeket. Ez a bizottság tényleg megalakult, de feladatát még meg nem oldhatta.

A IV. Calvin-téren illemhely.

A budapesti közúti vaspályatársulatnak a Calvin-téren várócsarnoka volt. A forgalmi viszonylatok átalakítása következtében a közönség szempontjából a várócsarnok itt megszűnt okvetlen szükségét képezni. Ellenben a vasuti társulat azt továbbra is czélszerűen használhatta volna, különösen szerszámkamrának. Miután másfelől e ponton a nyilvános illemhely hóvatovább nélkülözhetetlennek tűnt fel. Kísérlet történt tehát arra, hogy a vasuti társulat és a Beetz-féle vállalat közös költségen oly építményt létesítsenek, mely az aestetikai kívánalmak kielégítése mellett mind a két czélnek megfelel. A vasuti társulat vonakodása következtében az eszme meghiusult, maga után vonva egyrészt a régi várócsarnok végleges eltávolítását, másrészt a Beetz-féle nagyobb és diszesebben kiállított nyilvános illemhely felépítését.



Nagyméltóságú magyar királyi Ministerium!

A működésünkről szóló jelentés kiegészítésére az 1870. évi X. t.-cz. 27. §-a értelmében bemutatjuk az általunk kezelt alapok 1905. évi zárszámadásait is, kérve, hogy ezeket megvizsgáltatni és részünkre a felmentvényt megadni méltóztassék.

Végül megemlítjük, hogy e jelentésünket a zárszámadásokkal és 1906. évi belkezelési költségelőirányzatunkkal együtt nyomtatásban közzétettük és az országgyűlés mindkét házának, valamint Budapest székesfőváros hatóságának is megküldöttük.

Kelt Budapesten, 1906. évi június hó 21-én.

Báró Gromon Dezső,

alelnök.

Garancsy Mihály,

ministeri tanácsos.

I. A fővárosi pénzalap

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B e v é t e l	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
I. Valódi bevételek.						
<i>a) Rendes bevételek.</i>						
1	1—3	Ház- és telekbérbéjvédelem	2.350	78		
2	4—8	Kamatjövedelem	74.582	94		
3	9—10	Útadójövedelem	435.410	57		
4	11	Kiszökelléki és használati díj	1.688	94		
5	15—16	Évi használati díjak	83	81		
6	17—19	Terjedékeladás	901	68		
7	22—23	Fővárosi közmunkák tanácsa palotájának házbérbéjvédelme	11.940	—		
		Együtt			526.958	72
<i>b) Rendkívüli bevételek.</i>						
8	25—26	Budai körút jövedelme	69	—		
9	28—29	Budapest székesfőváros tartozásai és járulékai	611	01		
10	30	Gellértraktart utépitési költségeinek felerésze fejében a székesfőváros által megtérítendő összeg	46.882	67		
11	32—34	Háztelekeladás épület és utépitési anyag eladás	32.650	35		
12	37	Gellértraktart utépitési költség térítvények	554	92		
13	20—21	Gellérthegyi szerpentinút jövedelme	49	03		
		Együtt			80.807	98
		Valódi bevételek főösszege			607.766	70
II. Átfutó bevételek.						
<i>a) Megtérített bevételek.</i>						
1	43—52	Adott megtérítendő s elszámolandó előlegek	23.336	13		
15	60—61	Magyar földhitelintézet által megtérítendő előlegek	436.851	18		
16	62—63	Fizetési előlegek	3.276	15		
		Együtt			463.463	46
<i>b) Idegenpénzek.</i>						
17	64—66	Visszafizetendő egyéb idegenpénzek	381	98		
18	69—70	Tiszti adó és szolgálati díj	6.627	92		
19	67—68	Fizetés letiltás	40	—		
20	13	A Halászbástya déli bástyájának építési költségeire az államkincstártól nyert javadalmazásból fennmaradt s a fővárosi pénzalap átutalt összeg	491	62		
21	14	A „Hunyadi szobor“ új talapzatának költségeire az államkincstártól nyert javadalmazásból fennmaradt s a fővárosi pénzalapba átutalt összeg	77	05		
		Együtt			7.618	57
		Átfutó bevételek főösszege			471.082	03
		Valódi bevételek főösszege			607.766	70
		Valódi és átfutó bevételek főösszege			1,078.848	73
		Átvitel			1,078.848	73

1905. évi zárszámadása.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K i a d á s	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
I. Valódi kiadások.						
<i>a) Rendes kiadások.</i>						
Ügyviteli költségek.						
<i>a) Személyi járandóságok.</i>						
1	1—2	Fizetések, lakpénzek és pótlékok	136.250	01		
2	3—4	Rendes díjnokok díjazása	5.743	69		
3	5	Ruhailletmények	800	—		
4	6	Hídbérek	180	—		
5	7 és 10	Jutalmak és segélyek	1.565	—		
6	39	Végleges nyugdíjak	5.250	—		
7	40	Özvegyi nyugdíjak	9.480	33		
8	41	Nevelési járulék	72	—		
9	42	Kegydíj	400	—		
Együtt . . .					159.741	03
<i>b) Dologi kiadások.</i>						
10	8—9	Fűtésre	2.619	40		
11	11—13	Hivatali helyiségek világítására	472	10		
12	14—15	Hivatali helyiségek tisztogatására	553	69		
13	16—17	Papir-, író- és rajzszerekre	782	77		
14	18—19	Nyomatványok és könyvkötésre	1.957	13		
15	20—22	Rajzeszközök és szakkönyvek beszerzésére	356	06		
16	23—24	Leltári tárgyak beszerzésére és fenntartására	371	24		
17	25—27	Egyéb irodai szükségletre	574	45		
18	28—34	Bérek és küldöncdíjakra	350	86		
19	35—37	Felméréseknél szükséges napszámosok bérei	239	60		
Együtt . . .					8.277	21
Belkezelési előirányzat összegei . . .					168.018	24
<i>c) Kezelési és egyéb kiadások</i>						
20	49—53	Fővárosi közmunkák tanácsa házának fenntartási költségei	2.516	10		
21	43—45	Buda és egyéb szabályozási költségek	16.575	48		
22	46—47	Épület fenntartási és házkezelési költségek	284	05		
23	54—56	Ház-, telekadó, vízdíj és tőkeamatadó	7.523	33		
24	57—60	Ház- és telekvételár	63.912	13		
25	61—62	Kamatkiadás	531	41		
26	65—68	Különféle költségek	13.660	31		
27	69—74	Terjedék beváltás	22.343	40		
28	75—76	Útadó behajtási költségek, jutalomdíjak	6.900	—		
Együtt . . .					134.246	21
Rendes kiadások főösszege . . .					302.264	45
<i>b) Rendkívüli kiadások.</i>						
29	77—79	Budai körút építési és egyéb költségei	41.639	27		
30	82	Gellérthegyi serpentin út építési költsége	21.691	67		
31	125-127	Gellérthegy aljának rendezési költsége	51.731	18		
Együtt . . .					115.062	12
Valódi kiadások főösszege . . .					417.326	57
Átvitel . . .					417.326	57

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K i a d á s	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
		Áthozat . . .			417,326	57
II. Átfutó kiadások						
<i>a) adott előlegek.</i>						
32	88—89	A magyar földhitelintézetnél elhelyezett összeg	606,765	05		
33	90—91	Fizetési előlegek	1,048	—		
34	92-106	Megtérítendő és elszámolandó előlegek	33,582	81		
35	108—109	Az új országház környékének rendezése czéljára adott s a m. kir. pénzügyministerium által megtérítendő előleg	2,636	40		
		Együtt . . .			644,032	26
<i>b) Idegen pénzek.</i>						
36	118—124	Fizetés letiltás	40	—		
37	110—111	Tiszti adó és szolgálati díjak	6,627	92		
38	114—117	Visszafizetendő egyéb idegenpénzek	10,821	98		
		Együtt . . .			17,489	90
		Átfutó kiadások főösszege . . .			661,522	16
		Valódi és átfutó kiadások főösszege . . .			1,078,848	73

december hó 31-én.

tanácsának számvevősege.

Haluska Lajos s. k.,
min. számellenőr.

tett egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

bizottságának, 1906. évi május 16-án tartott üléséből.

báró Hakányi Frigyes s. k., **Mihalovits Antal** s. k.

2. Az új hidakkal kapcsolatos rendezésekre

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B e v é t e l	Egyenként		Összesen	
			korona	fill.	korona	fill.
I. Valódi bevételek.						
<i>a) Rendes bevételek.</i>						
1	1—3	Kamatjövedelem	2.537	81		
2	10—11	Különféle bevétel	200	—		
		<u>Együtt</u>			2.737	81
<i>b) Rendkívüli bevételek.</i>						
3	12—14	Ferencz József- és Erzsébethid feljáróinak építési költség térítménye	5.523	71		
		<u>Együtt</u>			5.523	71
		<u>Valódi bevételek összege</u>			8.261	52
II. Átfutó bevételek.						
4	6—7	A magyar földhitelintézet által visszafizetett cselekvő tőke	73.727	46		
5	8—9	Adott és megtérítendő előleg	1.508	—		
		<u>Együtt</u>			75.235	46
		<u>Valódi és átfutó bevételek főösszege</u>			83.496	98

Budapesten, 1905. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferenc s. k.
ministeri számtanácsos.

Ezen zárszámadást, egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben

Kelt Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsa

Heltai Ferenc s. k., **báró Gromon Dezső** s. k.,

szolgáló alap 1905. évi zárszámadása.

Tételszám	Főkönyvi szám	K i a d á s	Egyenként		Összesen	
			korona	fill.	korona	fill.
I. Valódi kiadások.						
<i>a) Rendes kiadások.</i>						
1	1	Házadó és tőke-kamatadó	253	78		
2	4—5	Különféle kiadás	415	72		
		<u>Együtt</u>			669	50
<i>b) Rendkívüli kiadások.</i>						
3	9—11	Eskütéri hid feljáróinak építési költsége	74.802	74		
4	2—3	Kisajátítási költség	20	—		
		<u>Együtt</u>			74.822	74
		<u>Valódi kiadások összege</u>			75.492	24
II. Átfutó kiadás.						
5	15	A magyar földhitelintézetnél elhelyezett cse- lekvő tőke	8.004	74		
		<u>Együtt</u>			8.004	74
		<u>Valódi és átfutó kiadások főösszege</u>			83.496	98

december hó 31-én.

tanácsának számvevősége.

Molitorisz Gyula s. k.
ministeri számellenőr.

tett egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

pénzügyi bizottságának 1906. évi május hó 16-án tartott üléséből.

báró Harkányi Frigyes s. k., **Mihálovits Antal** s. k.

3. A katonai laktanya telek kisajátítási

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B e v é t e l	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
I. Valódi bevételek.						
<i>a) Rendes bevétel.</i>						
1	1—2	Kamatjövedelem.	28.051	37		
		<u>Együtt.</u>			28.051	37
<i>b) Rendkívüli bevételek.</i>						
2	3—4	Telekeladás	111.602	—		
3	5—6	Flórián-laktanya vételára	25.000	—		
4	7—8	Ujépületi telektömb értékesítése folytán befolyt vételárak	227.754	—		
5	9—10	Kövezési és csatornázási járulék	364	30		
		<u>Együtt.</u>			364.720	30
		<u>Valódi bevételek összege.</u>			392.771	67
II. Átfutó bevételek.						
6	11—12	A magyar földhitelintézet által visszafizetett cselekvő tőke	349.088	79		
7	18—19	Visszafizetendő idegen pénz	100	—		
		<u>Együtt.</u>			349.188	79
		<u>Valódi és átfutó bevételek főösszege</u>			741.960	46

Badapesten, 1905. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferencz s. k.
ministeri számtanácsos.

Ezen zárszámadást, egyes kiválasztott tételeinek a fő-

Kelt Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsa

Heltai Ferencz s. k. **báró Gromon Dezső** s. k.

alap 1905. évi zárszámadása.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K i a d á s	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
I. Valódi kiadások.						
<i>a) Rendes kiadások.</i>						
1	1—2	Házadó és tőkekamat adó	459	54		
2	3—4	Különféle kiadás	51	28		
		<u>Együtt . . .</u>			510	82
<i>b) Rendkívüli kiadások.</i>						
3	5—6	Ujépületi telektömb értékesítése folytán be- folyt vételárakból a m. kir. pénzügyminis- terium rendelkezésére bocsátott összeg .	204.298	—		
4	10	Telekeladás czimén befolyt összegekből a m. kir. pénzügyministerium rendelkezésére bocsátott összeg	10.702	—		
5	9	Flórián-laktanya vételárából a m. kir. pénzügy- ministerium rendelkezésére bocsátott összeg	25.000	—		
		<u>Együtt . . .</u>			240.000	—
		<u>Valódi kiadások összege . . .</u>			240.510	82
II. Átfutó kiadások.						
6	7—8	A magyar földhitelintézetnél elhelyezett cse- lekvő tőke	392.306	13		
7	18—15	Megtérített összeg	109.143	51		
		<u>Együtt . . .</u>			501.449	64
		<u>Valódi és átfutó kiadások főösszege .</u>			741.960	46

december hó 31-én.

tanácsának számvevősége.

Molitorisz Gyula s. k.

ministeri számellenőr.

könyvben tett egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

pénzügyi bizottságának 1906. évi május hó 16-án tartott üléséből.

báró Harkányi Eriyes s. k.

Mihálovits Antal s. k.

4. Az előleg alap 1905.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B e v é t e l	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
I. Valódi bevételek.						
<i>a) Rendes bevételek.</i>						
1	1—2	Kamat	4.140	32		
2	3—5	Különféle bevétel	2.355	35		
		<u>Együtt</u>			6 495	67
<i>b) Rendkívüli bevételek.</i>						
3	8—9	Dunaszabályozás által nyert telkek eladása .	888.921	20		
4	10	Járadafektetési járulék	684	08		
5	12—13	Kisajátítási járulék	7.206	66		
6	14—15	Telekbérbjövedelem	126	—		
		<u>Együtt</u>			896.937	94
		<u>Valódi bevételek összege</u>			903.433	61
II. Átfutó bevételek.						
7	16—17	A magyar földhitelintézet által visszafizetett cselekvő tőke	122.906	35		
		<u>Együtt</u>			122.906	35
		<u>Valódi és átfutó bevételek főösszege</u>			1.026.339	96

Budapesten, 1905. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferenc s. k.,
ministeri számtanácsos.

Ezen zárszámadást, egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben

Kelt Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsa pénzügyi

Heltai Ferenc s. k., — **báró Gromon Dezső** s. k.

évi zárszámadása.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K i a d á s	Egyenként		Összesen	
			korora	fillér	korona	fillér
I. Valódi kiadások.						
<i>a) Rendes kiadások.</i>						
1	1—3	Különféle kiadás	3.265	—		
2	4—5	Tőkekamat adó	394	79		
3	8—9	Állami előleg	947.542	—		
		<u>Együtt . .</u>			951.201	79
<i>b) Rendkívüli kiadások.</i>						
4	12—13	Csatornázási járulék	882	09		
5	14	Kövezési járulék	8 765	26		
		<u>Együtt . .</u>			9.647	35
		<u>Valódi kiadások összege .</u>			960.849	14
II. Átfutó kiadások.						
6	10—11	A magyar földhitelintézetnél elhelyezett cse- lekvő tőke	58.284	16		
7	6—7	Hébelt Karolina	7.206	66		
		<u>Együtt . .</u>			65.490	82
		<u>Valódi és átfutó kiadások főösszege .</u>			1.026.339	96

december hó 31-én

tanácsának számvevősége.

Molitorisz Gyula s. k.,
ministeri számellenőr.

tett egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

bizottságának 1906. évi május hó 16-án tartott üléséből.

bárá Harkányi Frigyes s. k., **Mihálovits Antal** s. k.

5. A halászbástya rendezésére szánt alap

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B e v é t e l	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
I. Valódi bevételek.						
<i>a) Rendes bevétel.</i>						
1	7—9	Kamatjövedelem	303	69		
		<u>Együtt . . .</u>			303	69
<i>b) Rendkívüli bevétel.</i>						
2	5—6	Épületi anyag-vételár	700	—		
		<u>Együtt . . .</u>			700	—
		<u>Valódi bevételek összege . . .</u>			1.003	69
II. Átfutó bevétel.						
3	10	A magyar földhitelintézet által visszafizetett cselekvő tőke	8.134	62		
		<u>Együtt . . .</u>			8.134	62
		<u>Valódi és átfutó bevételek főösszege . . .</u>			9.138	31

Budapesten, 1905. évi
A fővárosi közmunkák
Szuppán Ferencz s. k.,
ministeri számtanácsos.

Ezen zárszámadást, egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben
Kelt Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsa
Heltai Ferencz s. k., **báró Gromon Dezső** s. k.,

1905. évi zárszámadása.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K i a d á s	Egyenként		Összesen	
			korona	fill.	korona	fill.
I. Valódi kiadások.						
<i>a) Rendes kiadások.</i>						
1	1—2	Halászbástya északi bástyájának építési költsége	2.991	39		
2	4—5	Különféle kiadás	273	88		
3	6	Kamat kiadás	550	05		
4	7—9	Tőkekamat-adó	10	67		
5	16—17	Halászbástya nagy szabad lépcsőjének és kútszarnokának építési költsége	131	09		
6	18	Hunyadi szobor új talapzatának létesítési költsége	920	—		
		Együtt			4.877	08
<i>b) Rendkívüli kiadások.</i>						
7	11	Államkincstárból a Halászbástya déli bástyájának építési költségeire nyert javadalmaszából fenmaradt és a fővárosi pénzalapba átutalt összeg	491	62		
8	12	Államkincstártól a Hunyadi szobor új talapzatának létesítési költségeire nyert javadalmaszából fenmaradt és a fővárosi pénzalapba átutalt összeg	77	05		
9	3	Pénzügyministeriumtól átvett államépületi felügyelőségi épület átalakítási költsége	750	48		
		Együtt			1.319	15
		Valódi kiadások összege			6.196	23
II. Átfutó kiadások.						
10	10	A magyar földhitelintézetnél elhelyezett cselekvő tőke	96	08		
11	13—15	Visszafizetett idegen pénz	2.846	—		
		Együtt			2.942	08
		Valódi és átfutó kiadás főösszege			9.138	31

december hó 31-én.

tanácsának számvevősege.

Molitorisz Gyula s. k.

ministeri számellenőr.

tett egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

penzügyi bizottságának 1906. évi május hó 16-án tartott üléséből.

báró Harkányi Frigyes s. k.,

Mihálovits Antal s. k.

A fővárosi közmunkák tanácsa belkezelési költségelőirányzata az 1906. évre.

Rovat	Alrovat	Tétel	1905. évi előirányzat		1906. évre megállapított költségvetés	Tétel
			Egyenként	Összesen		
K o r o n a						
I. fejezet. Rendes kiadások.						
I. czim. Ügyviteli költségek.						
<i>Személyi járandóságok.</i>						
1						
	1	Fizetések, lakpénzek és pótlékok		142.867	141.200	1
	2	Rendes díjnokok díjazása		5.840	5.840	2
	3	Ruhaillesmények		800	800	3
	4	Hidbérek		180	180	4
	5	Jutalmak és segélyek		1.200	1.200	5
		Összesen		150.887	149.220	
<i>Dologi kiadások.</i>						
2						
	1	Hivatali és irodai költségek				
	1	Fűtésre	2945		2.945	1
	2	Hivatali helyiségek világítására	580		580	2
	3	Hivatali helyiségek tisztogatására	600		600	3
	4	Papir-, író- és rajzszerekre	1600		1.600	4
	5	Nyomatványok és könyvkötésre	3200		3.200	5
	6	Rajzeszközök, szakkönyvek stbi beszerzésére	800		800	6
	7	Leltári tárgyak beszerzésére és fenntartására	500		500	7
	8	Egyéb irodai szükségletekre	750	10.975	600	8
	2	Bérek és küldöncdíjakra		500	500	2
	3	Felméréseknél szükséges napszámosok bérei		400	400	3
		Összesen		11.875	11.725	
<i>Nyugdíjak.</i>						
3						
	1	Ideiglenes nyugdíj		—	—	1
	2	Végleges „		12.600	—	2
	3	Özvegyi „		10.132	9.332	3
	4	Nevelési járulék		316	72	4
	5	Kegydíj		400	400	5
		Összesen		23.448	9.804	
Kiadások főösszege				186.210	170.749	

Kelt Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsának

A vezetéssel meg-

Szuppán Ferencz s. k.

ministeri számtanácsos.

Dr. Némethy

ministeri

5386

M. E.

II. Ezen előirányzatot az 1905. évi december hó 21-én tartott ministertanács határozata alapján

Budapesten 1905. évi

A személyi járandóságok részletezése.

Létszám		Fizetés	Személyi pótlék	Működési pótlék	Lakpénz	Lakpénz pótlék	Rendes díjok díjazása	Ruha-illetmény	Hidbér	Jutalmak és segélyek	Összesen
		K o r o n a									
I. Elnökség.											
1	Alelnök	12.000	3.000		2.000						17.000
1	Ministeri tanácsos	8.000	1.600		2.000						11.600
1	Ministeri titkár	4.000	800		1.200						6.000
2	Ministeri segédtitkár á 2800 K. fizetés, á 800 K. személyi pótlék, á 1000 K. lakpénz	5.600	1.600		2.000						9.200
II. Műszaki osztály.											
1	Ministeri tanácsos	8.000	1.600	2.000	2.000						13.600
1	Ministeri osztálytanácsos	5.000	1.400	1.600	1.600						9.600
3	Műszaki tanácsos:										
	1. 4.800 K. } 600 K. } személyi pótlék, á 1.200 K. lakpénz és	4.800	600	1.200	1.200						7.800
	2. á 4.000 K. } á 800 K. } á 1.200 K. műk. pótlék.	8.000	1.600	2.400	2.400						14.400
3	Ministeri főmérnök:										
	2. á 3.200 K. } á 800 K. személyi pótlék	6.400	1.600	2.000	2.000						12.000
	1. 2.800 K. } fizetés, á 1.000 K. lakpénz és	2.800	800	1.000	1.000						5.600
1	Ministeri mérnök	2.600	300	800	800						4.500
III. Számvevőség.											
1	Ministeri számtanácsos	3.200	800		1.000						5.000
2	Ministeri számellenőr:										
	1. 1.800 K. } fizetés, á 400 K. személyi pótlék és	1.800	400		700						2.900
	1. 1.600 K. } á 700 K. lakpénz	1.600	400		700						2.700
IV. Segédhivatal.											
1	Segédhivatali igazgató, főigazgatói illetményvel	3.600	400		1.000						5.000
3	Ministeri irodatiszt:										
	1. 2.000 K. } 200 K. } személyi pótlék	2.000	200		700						2.900
	1. 1.800 K. } fizetés, 400 K. } á 700 K. lakpénz	1.800	400		700						2.900
	1. 1.600 K. } 400 K. } á 700 K. lakpénz	1.600	400		700						2.700
1	Ajtónálló	1.000	200		240	60		160	36		1.696
4	Szolga:										
	1. 800 K. } 200 K. } személyi pótlék } á 240 K. lakpénz,	800	200		240	60		160	36		1.496
	2. á 700 K. } 100 K. } pótlék } á 60 K. lakp. pótl.	1.400	200		480	120		320	72		2.592
	1. 600 K. } 100 K. } pótlék } á 160 K. ruhapénz,	600	100		240	60		160	36		1.196
	1. 600 K. } 100 K. } pótlék } á 36 K. hidpénz										
	Az 1904. I. t.-cz. alapján az 1906. évben folyósítandó pótlékokra		1.467								1.467
	Rendes díjok díjazása						5.840				5.840
	Jutalmak és segélyek									1.200	1.200
26	Összesen	86.600	20.067	11.000	24.900	300	5.840	800	180	1.200	150887
		142.867									

1905. évi november hó 21-én tartott üléséből

bizott tanácsstag:

Károly s. k.,
tanácsos.

Garancsy Mihály s. k.,
ministeri tanácsos előadó.

186.210 K., azaz: Egyszáznyolcvanhatezerkettőszáztíz korona végösszeggel ezennel jóváhagyom.

december hó 29-én.

(P. H.)

Fejérváry s. k.,
m. kir. ministerelnök.

A

Budapest

FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK

TANÁCSÁNAK

HIVATALOS JELENTÉSE

1905. ÉVI

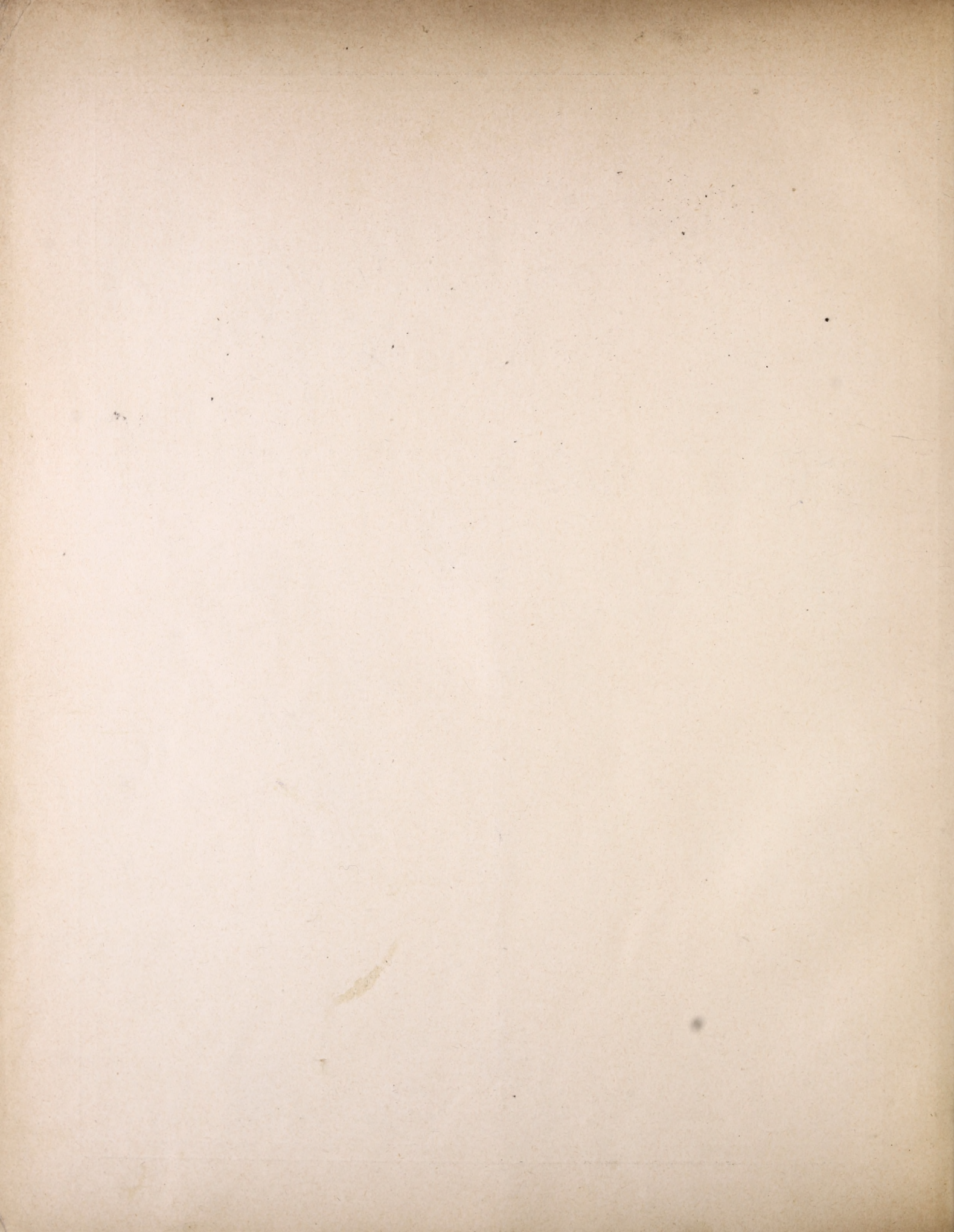
MŰKÖDÉSÉRŐL.



Budapest, 1906.

Nyom. Heisler J. kő- és könyvnyomdájában

II., Várkert-rakpart 1 sz.



2002]

2003 JUL 14



