



B 352/32/11



F. 87

9642

K

B 352/52/16

KÜLÖN GYŰJTEMÉNY.
KI NEM KÖLCSÖNÖZHETŐ.

i közmunkák

1906-08

Köz. nvmt. XX cs. 91. sz.

9861

A

Bp. FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK
TANÁCSÁNAK

HIVATALOS JELENTÉSE

1906. ÉVI

1191

MŰKÖDÉSÉRŐL.



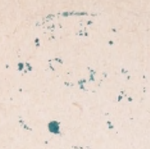
FSZEK Központi Könyvtár



0 010002 199640

Budapest, 1907.

Nyom. Heisler J. kő- és könyvnyomdájában
II., Várkert-rakpart 1. szám.



A



Ep FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK
TANÁCSÁNAK
HIVATALOS JELENTÉSE
1906. ÉVI
MŰKÖDÉSÉRŐL.



Budapest, 1907.
Nyom. Heisler J. kő- és könyvnyomdájában
II., Várkert-rakpart 1. szám.

1976

350
F 87



B352/52
9642

K

FÖVÁROSI KÖZMŰVELŐSÉG

TANÁCSÁSNOK

HIVATALOS JELENTÉS

1906. ÉVI

MŰKÖDÉSÉRŐL



T a r t a l o m.

	Lap
Bevezetés — — — — —	1
I. Szabályozás — — — — —	5
II. Építésügyi szabályzat — — — — —	15
III. Útépités — — — — —	25
IV. Vasutak — — — — —	31
V. Vízmű — — — — —	44
VI. Csatornázás — — — — —	47
VII. Közvilágítás — — — — —	50
VIII. Táviró, távbeszélő — — — — —	55
IX. A dunaszabályozási telkek — — — — —	56
X. Személyi ügyek — — — — —	61
XI. Vegyesek — — — — —	62
Befejezés — — — — —	67

M e l l é k l e t e k.

1. A fővárosi pénzalap 1906. évi zárszámadása — — — — —	70
2. Az előlegalap 1906. évi zárszámadása — — — — —	74
3. Az új hidakkal kapcsolatos rendezések alapjának 1906. évi zárszámadása — — — — —	76
4. A katonai laktanya kisajátítási alap 1906. évi zárszámadása — — — — —	78
5. Az 1907. évi belkezelési költségelőirányzat — — — — —	80

Nagyméltóságu magyar királyi Ministerium!

Hivatkozva az 1870. X. t.-cz. 27. §-ára, bátorkodunk 1906. évi működésünk-ről szóló ezen jelentésünket az alább következő fejezetekbe foglalva előterjeszteni.

A törvény oly feladatokat ruházott reánk, melyek természetüknél fogva buzgó igyekezetünkön túl szükségessé teszik, hogy megfelelő anyagi eszközök álljanak rendelkezésünkre.

Az 1870. X. t.-cz. gondoskodása a kezelésünkre bizott fővárosi pénzalap javadalmazásáról gyakorlatilag — sajnos — nagyrészt irott malasztnak bizonyult.

A főváros fejlesztésére felvett sorsolási kölcsön törlesztési forrásainak 1875. óta nincsenek feleslegei, melyek alapunkat táplálhatnák. Az évenként alig néhány százezer koronára rugó útdó képezi egyetlen rendszeres bevételi forrásunkat és így nem csodálható, ha az országos segély különböző módozataira vagyunk immár évtizedek óta utalva, hogy egyik-másik égetővé fejlődött szükséglet kielégítését munkába vehessük.

Az egymást felváltó kormányok több-kevesebb érdeklődése és áldozatkészsége a székesfőváros fejlődési igényeinek istápolása iránt, némely esetben pedig szövetkezésünk a törvényhatósággal tette lehetségessé, hogy végrehajtsunk oly rendezési műveleteket, melyek többé el nem odázhatott közvetlen céljukon túl az általános fejlődésnek is időről-időre nagyobb lendületet adtak.

Ezt várhatjuk az I. ker. Attila-körút szabályozásától is, melyet szintén csak abban a feltevésben vehettünk napirendre, hogy a vállalat lebonyolításához megkívánató forgó tőkére két millió korona kamatmentes állami előleg birtokába jutunk.

Köszönettel adózunk a miniszterelnök úrnak, hogy a kért előleget készségesen engedélyezve módot adott nekünk arra, hogy az Attila-körút szabályozásának keresztülvitelével ezen elmaradt városrész korszerű kialakulásához az alapot lerakjuk.

A miniszerelnök úr meg nem állva egy magában véve szerény kérelem teljesítésénél, mint korábbi kormányelnöksége idejében az új hidak létesítésénél és a katonai laktanyák beváltásának meglepően szerencsés műveleténél láthattuk, ezuttal is a nagyszabású kezdeményezés terére lépett.

Híven ahhoz a nemzeti felfogáshoz, mely mindjárt alkotmányunk helyreállítása után a fővárosnak, mint országos központnak fejlesztését tételes törvénnyel elsőrendű állami feladattá avatta, a nagy alkotásoknak a 90-es években mintegy megszakadt fonalát újból felvette abban a törvényjavaslatban, melyet „Budapest fő- és székváros fejlesztéséről s a háztartásának rendezése végett teendő állami intézkedésekről” a napokban terjesztett a képviselőház elé s melylyel nekünk már előbb volt alkalmunk foglalkozni.

Felöleli e törvényjavaslat:

1. az Attila-körút és környékének szabályozására adott 2 millió korona kamatmentes állami előleg jóváhagyását;
2. a Sárosfürdő vételára fejében fizetett 1,050.795 korona 23 fillér visszatérítését a székesfőváros javára;
- 3., egy új közuti dunahíd építését a Hungária-körut és a III. kerület között a vele járó városrendezési munkálattal együtt;
- 4., a Margitsziget megszerzését, összes tartozékaival és felszereléseivel együtt;
- 5., a Margitszigeten országos növénykert telepítését;
- 6., az államrendőrség költségeiből a székesfőváros hányadának évi 800.000 korona átalányban való megállapítását és a székesfőváros felmentését az 1905—1906. évek-ből származó hátralékának befizetése alul;
- 7., a helybeli italmérési illetékek átengedését a fővárosnak a folyó évtől kezdve;
- 8., a főváros némely részeiben az építkezés előmozdítását, rendkívüli állami adókedvezmény biztosításával.

Ami ezen intézkedésekből a községi háztartás javára esik, ennek méltatása nem reánk tartozik; nem hallgathatjuk el azonban örömünket a felett, hogy a törvényhatóság ezen erőgyarapítással bizonyára kedvezőbb helyzetbe fog jutni ama feladatok szempontjából is, melyekre — bár a fővárosi pénzalap rendeltetésével rokontermészetűek, — az 1870. X. t.-cz. 26. §-a értelmében rendes jövedelmeinek legalább 50 százalékát lenne hivatva fordítani.

A javaslat többi rendelkezései minket már közvetlenül is igen közelről érdekelnek. Közülök különösen kettőnek nagy jelentőséget tulajdonítunk. Az egyik a Hungária-körut irányában az V. és III. kerület között építendő új közuti híd, a másik a Margitsziget megszerzése.

A törvényjavaslat immár a nyilvánosságnak átadott indokolásában részletesen

ki vannak fejtve azok a városrendezési, gazdasági és socialis szempontok, melyek meggyőző erejére a kormány javaslata építve van.

Részünkről csupán arra kívánunk utalni, hogy Ó-Budának a fővárossal való egyesítése a tervbe vett hidösszeköttetés által fog minden tekintetben realis valósággá válni, — aminek kiszámítható hatása az lesz, hogy Ó-Buda kiemelkedve eddigi izolált és ki nem használható helyzetéből, a főváros kötelékében eljut ama szerepének betöltéséhez, mely az általános gazdasági és társadalmi érdekek szolgálatában reá vár. És az elfogulatlan ítélet bizonyára tudja méltányolni a kormány nagylelkű elhatározását, melylyel a törvényhozás elé lépett, kérve a hid építésére és a kapcsolatos városrendezési műveletre szükséges mintegy 22 millió korona költség engedélyezését, fedezetül a pénztári készleteket, elsősorban pedig azt a közel 6 millió korona tiszta nyereséget jelölven ki, melyet a laktanyák beváltásánál sikerült elérni, s melyet mint a városfejlődés gyümölcset, ezen eredetéhez képest ismét a város fejlesztésére kíván fordítani.

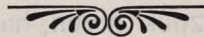
A Margitsziget köztulajdon gyanánt való megszerzésére is csak röviden kívánunk nyilatkozni, főleg azért, hogy reámutassunk ama tévhitre, melyről alkalmunk volt tapasztalni, hogy egy, éppenséggel nem kötelezettségen nyugvó, egyébként igen kellemes helyzet élvezetében a tulajdon szentségével jelen viszonylatában is számolni, feltűnően idegenkedik. Nem férhet kétség hozzá, hogy a sziget a fenséges főherczeg tulajdonában a közönségre nézve az maradna, ami eddig volt; másrészt azonban hálátlanság, sőt merénylet lenne, e kivételes helyzetből a tulajdonos szabad rendelkezésére, mely az elidegenítés jogát is magában foglalja, bármi korlátozó következtetést vonni. A kérdés tehát úgy alakul: van-e szüksége a fővárosnak a Margitszigetre, mely mint világhírű üdülő és gyógyhely, egyik legkiválóbb nevezetességét képezi, éppen mai jellegében, melynek fentartása azonban semmivel biztosítva nincsen! Mint az egészség értékét a betegségből tudjuk legjobban megítélni, a Margitsziget igazi becse is csak abban mutatkoznék híven, ha elvesztenők. Az előrelátás, mely a fővárost birtokon kívül elképzelni sem akarhatja, méltán törekszik oda, hogy ilyen eshetőségnek egyszersmindenkorra elejét vegye. A törvényjavaslat ezt különösen kedvező módok mellett oldja meg. A 11 millió korona vételár 6 millió korona erejéig telkek átengedésében egyenlített ki, amiben a kincstár 2,100.599 korona, a fővárosi pénzalap 3,899.401 korona értékkel participál. A vételár további 5 millió koronás részlete 4%-os kamat mellett évi 210.000 korona járadékkal törlesztetik és e járadék a sziget jövedelmében találja fedezetét. Miután a kincstár telkeiért bőséges ellenértékhez jut az országos növénykert révén, a Margitsziget köztulajdon gyanánt való megszerzésénél az áldozatot voltaképen az a 3,899.401 korona képviseli, melyet

a fővárosi pénzalap szolgáltató, és pedig oly telkekben; melyek eladása esetében a vételár a nagykörutra és a Kossuth Lajos-utca kiszélesítésére adott állami előlegek törlesztésére lenne fordítandó. A fel nem adható nagy célhoz viszonyítva ez az áldozat túlzottnak bizonyára nem mondható. Másrészt a fővárosi pénzalap nyomban recompensatiót is talál abban, hogy a törvényjavaslat az állam számlájára gondoskodik nemcsak egy újabb közúti hid építéséről, hanem a kapcsolatos szabályozás és rendezés mintegy 9 millió korona költségéről is. Ezek a pénzeszközök mutatják, hogy a kincstár könnyedén magát tehetné a szigetkizárólagos tulajdonosává. Figyelem a székesfőváros közönsége iránt rejlik tehát abban, hogy a 100 kataszteri holdat meghaladó sziget tulajdonjoga — eltekintve az országos növénykert céljára szükséges mintegy 36000 □ ölnyi területtől — a fővárosi pénzalapra ruháztatik, nyilvánvalóan oly célzattal, hogy a törvényhatóság, bár minden megterhelése nélkül jut az összes előnyökhöz, a sziget kezelésére és általában jövő sorsának intézésére e tanács paritásos szervezetében a kormányéval egyenlő befolyást élvezzen.

Összevéve mindazt, amit a kormány kezdeményezése felkarolt, az a meggyőződésünk, hogy a város fejlesztésében oly korszakos alkotás küszöbére jutottunk, melynek méreteihez hasonlólt Budapest multjában egyedül az 1870. X. törvenyczikkben találunk.

Megkérdeztetve tehát a törvényjavaslat felől, f. évi június 1-én tartott ülésünkben azt egyhangulag lelkes hazafiúi örömmel üdvözlöttük és hálás elismerésünket úgy a nagyméltóságu miniszterelnök úr, mint az összkormány irányában ehelyűt is tolmácsolni kívánjuk.

Óhajtva várjuk egyszersmind, hogy a törvényhozás bölcsesége a javaslatot mielőbb törvény erejére emelje.



I.

SZABÁLYOZÁS.

A székesfőváros általános szabályozási tervének folyamatba tett revízióját a múlt évben kiterjesztettük az I. ker. Koronaőr-utca és környékére is.

Az I. ker. Koronaőr-utca és környékének szabályozása.

Az elfogadott újabb szabályozási terv szerint a Koronaőr-utczának Karátsonyi-utca és a déli vasut közé eső szakasza, a mai indokolatlanul erős törés jelentékeny enyhítése mellett 10 öltre kiszélesítették és két részre osztatik akként, hogy az utca-szakasz egyik része felvezessen a déli vasut pályaudvara előtt levő térre, a másik pedig összeköttetésbe legyen hozható a jóval mélyebben fekvő Krisztina-körúttal.

Tervbe van véve továbbá az 1629. és (1630. 1631.) hrsz. telkek között, a Karátsonyi-utczával párhuzamosan haladó nyílt árok helyén egy 8 öles utczának létesítése, a mely utca össze fogja kötni a Koronaőr-utczát a Krisztina-körúttal.

Ezen a környéken ugyanis számolni kell III, sőt IV. emeletes házak építésével és ehhez legalább 8 öl széles utca szükséges.

A déli vasut pályaudvara előtti tér és a Koronaőr-utczának alatta elvouló szakasza között létező, igen jelentékeny lejtészinkülönbséget a terv közbeiglatatandó square-ek által egyenliti ki; e park folytatást nyer az 1629. hrsz. telek mentén egészen a fent említett 8 öles utczáig.

Annak érdekében, hogy a déli vasut pályaudvarához vezető ut a a Krisztina-körútra vezető uttal összeköttetésbe hozható, s ez által a pályaudvar előtti tér a Krisztina-körut felől is, kerülő nélkül elérhető legyen, a park az 1629. és 1376/1. hrsz. telkek között megszakítással van tervezve.

A szabályozási terv felöleli a környék utszínmagasságainak végleges rendezését is.

A Koronaőr-utczának a déli vasúthoz vezető fővonalán a legnagyobb emelkedés 1.275%; a vasut bérháza mentén az eddigi 4.567%-os emelkedést meg kellett hagyni, mert az épületek e niveau alapul vételével épültek, s így itt a magassági viszonyok nem bolygathatók.

A 8 öles utca 4.844%-os emelkedéssel van tervezve, ami az (1644. 1645.), (1630. 1631.) és 1629. hrsz., mély fekvésű telkek mentén nagyobb mérvű feltöltést von majd maga után.

Ez azonban sem a székesfővárosnak, sem pedig az érdekelt magánosoknak valamely kárt, vagy számbajöhető költséget nem fog okozni.

A telektulajdonosok ugyanis a magas fekszin révén építkezéseiknél a pincze részére különben szükséges föld-kiásás és a velejáró költségek alól mentesítettnek, ami pedig az uttest feltöltését illeti, az I-ső ker. előjárás a feltöltéshez szükséges földanyagot az egész környékről oda irányítja, úgy, hogy legfeljebb az egyengetés tényleges költségeiről lesz a székesfővárosnál szó, míg a jelenlegi árok vizei az amugy is létesítendő csatornában fognak elvezetést találni.

A szabályozási terv végrehajtása a szükséges területek megszerzése szempontjából sem fog nagyobb áldozatot igényelni, mert csak mintegy 120 □-ölet tesz ki az a terület, melyet készpénz-kártalanítással kell ki-sajátítani, míg a többi területhez a székesfőváros a magántelkek által nyerendő új utczahomlokzatok fejében, a fennálló szabályok értelmében ingyen fog jutni.

A fentiekben ismertetett tervet szabályozási és forgalmi szempontból nemcsak célszerűnek, hanem szükségesnek is találván, további tárgyalás és netáni észrevételeinek közlése végett áttettük a székesfőváros közönségéhez; utóbbi pedig azt egészben, és részleteiben magáévá tévén, az végleg megállapítottak tekintendő.

A gellérthegyi Gyopár-utczából elágazó gyalog-út.

Révai Mór és neje az I. ker. gellérthegyi Gyopár-utczában fekvő $(\frac{13225}{8} \frac{13225}{4})$ hr. sz. telkükön egyemeletes nyaraló építését vevén tervbe, szüksége merült fel annak, hogy a telek mögött elvonuló és gyalog-út céljára szolgáló fővárosi parlag sorsa felett végleg határozzunk.

Tárgyalásaink során megállapítottuk, hogy a szóban levő gyalog-útra a jövőben is szükség lesz különösen abból a szempontból, hogy a magasan fekvő (13230. $\frac{13231}{1}$), $\frac{13228}{1.2.3.}$ és 13227. hr. számú ingatlanokhoz legalább gyalogszerrel lehessen kerülni nélkül hozzáférni.

Ezért a gyalog-utat fentartottuk, másrészt azonban megengedtük, hogy a Révai-féle nyaraló ettől az uttól az építésügyi szabályzatban előirt 5 méter távolság helyett csupán 3 méter távolra helyeztessék, méltányos figyelemmel arra, hogy a kérdéses gyalog-út már keskeny voltánál fogva sem fog általános közlekedési ér gyanánt szerepelni és csak mint magán-ut jöhet számba.

Új utca a Gellérthegyen.

Dr. Brichta Bódog, az I. ker. Gellérthegyen fekvő (10921—10922) hr. számú telkének célszerű felosztása érdekében, szövetkezve a többi érdekelttséggel azt kérte, hogy egy 10 méter széles új út vétessék fel a szabályozási tervbe, a mely út kiindulva a Csend-utczából, az Avar-utczába torkolna.

Egyetértőleg a székesfővárossal, az új út felvételét elhatároztuk, de csak azon esetre, ha az érdekelt telektulajdonosok az utra szükséges területek ingyenes átengedésén felül magukat az útépités költségeinek viselésére is kötelezik.

A Hunyad-
oromra vezető út.

Simon Ferencz és társai azon kéréssel fordultak a székesfővároshoz, hogy az I. ker. Virányos dűlőben, a kútvölgyi útból a Hunyadoromra vezető utat illetőleg annak a 8410, (8412—8416) hrsz. telkeiken keresztül tervezett kiágazását nyissa meg és egyengesse.

Az érdekelték egyuttal kijelentették, hogy a kérdéses útra eső terjedékeket hajlandók ingyen átengedni.

A székesfővárosi mérnöki hivatal ez ügyben jelentette, hogy ezen útvonal megnyitása ellen észrevétel fenn nem forog ugyan, de célszerű

volna e tervezett útszakasz vonalát méltányosságból északra eltolni azért, hogy az út félterülete a 8410. és 8412. hrsz. telkekből, — a másik fele pedig a szemben levő telkekből vétessék. Egyuttal bemutatta a szabályozás módosítására vonatkozó térrajzot.

Miután időközben a Virányos-, Kútvölgy stb. dűlők egy részének szabályozási ügye, — mint azt az 1903. évi jelentésünkben már bővebben ismertettük — végleges megállapítást nyert és ennek keretében a kérdéses útszakasz vonala a mérnöki hivatal javaslata értelmében már módosított, ezért az érdekelt telkeknek a fenti értelemben való szabályozásához még 1903-ban hozzájárultunk.

A kérdéses, 4 öles út maximális emelkedése 9%-ban lőn tervezve; 1906-ban Simon Ferencz és társai kérték, hogy a szóbanforgó útszakasz ne vezettessék a 8413—8416. hrsz. telkek felső (északi) részének lemettségével, hanem ezt elkerülve akként, hogy az út az itt levő közterületből induljon ki.

A felek ezen újabb kérelme folytán a székesfőváros nemcsak a szóbanlevő útszakasz, hanem a Hunyadoromra vezető főútvonal szabályozásának módosítására is kiterjeszkedett, mert a Hunyadoromra vezető főút 14%-os emelkedését túlmagasnak találta.

Az elénk terjesztett terv szerint ez az emelkedés egy közbeiktatott 9%-os szerpentinával 84, illetőleg 10%-ra mérsékeltenék és a szerpentinút egy ága képeznék egyuttal a megnyitni kért útszakasz kezdetét is.

Egyuttal a 4 öles út eleje a kútvölgyi útnál 12 m.-re, további folytatása pedig a szerpentin-útig 10 m.-re való kiszélesítést nyer.

A javasolt szabályozásmódosításhoz hozzájárultunk, mert azt magunk is előnyösnek találtuk, tekintve, hogy ezáltal a fekszíni viszonyok kedvezőbb alakulása érhető el.

Egyalkalommal azonban figyelmeztettük a székesfővárost, hogy az említett módosítás folytán az útépitésnél több helyen nagyobb földmunka végrehajtásának és támfal építésének szüksége fog beállani, ami természetesen az útépitési költségek jelentékeny emelkedését jelenti; ezt részünkről az eredeti szabályozási tervvel elkerülni óhajtottuk.

Kutlány János folyamodott a székesfővároshoz, hogy az I. ker. Kelenföldön fekvő, 13466 és ¹³⁴⁷⁰/₅ hr. sz. telkein keresztül, azok czélszerűbb felosztása és értékesítése érdekében egy 6 öl széles utca engedélyeztessék, amely utca összekötné a Lágymányosi-utczát a budai külső körúttal.

Új utca a
budai külső
körút és a
Lágymányosi
utca között.

A székesfőváros az utca engedélyezését, a szokásos kikötésekkel, melyek útra szükséges terület ingyenes átengedésére, továbbá az utcának a telektulajdonos által, saját költségén eszközendő macadamszerű kiépítésére és közművekkel való ellátására vonatkoznak, javaslatba is hozta.

A magunk részéről a szóban levő 6 öles utcának engedélyezését és a szabályozási tervbe való felvételét szintén elhatároztuk, azonban szem előtt tartva azokat a városrendezési és közegészségügyi érdekeket, melyek az utca-nyitás folytán keletkezendő parcellák nagymérvű kihasználása révén szenvedhetnének, — az engedélyhez még azt a feltételt is fűztük, hogy telekkönyvi feljegyzéssel biztosíttassék, miszerint a saroktelkeken három emeletesnél, a középső telkeken pedig két emeletesnél magasabb házakat építeni nem szabad.

A II. ker.
Mecset-utca
szabályozása.

A Rézmál-, Szemlőhegy-, Vérhalom-, Pasarét- és Nyék-dűlők szabályozási terve iránt a székesfővárossal már 1898-ban megállapodásra jutotunk, mindazonáltal egyes részletkérdések tekintetében a különleges terepviszonyok és egyéb körülményeknél fogva czélszerűnek mutatkozott, hogy előzőleg a fekszinre is kiterjedő részlettervek dolgoztassanak ki és az elhatározás ezek ismerete alapján történjék.

Ilyen részletet képez a II. ker. Zárda-utczából kiinduló Mecset-utczának szabályozása.

Ezt az utcát részünkről 6 öl szélességben eredetileg csak a Niedermayer-utczáig terjedőleg vettük tervbe, míg a székesfőváros azt egészen a Kavics-utczáig kívánta meghosszabbítani különösen azért, hogy a hegyoldalon levő nyilvános park, — mely a Császár-fürdőhöz tartozik — könnyebben legyen a közönség által megközelíthető.

Minthogy a Mecset-utczának a Niedermayer-utczán túl való folytatásától csak a vele járó és a székesfővárosra háruló igen tetemes költség, miatt tartózkodtunk, a székesfővárosnak a meghosszabbításra irányuló kívánsága folytán aggályunk eloszlott és határozatba ment, hogy a Mecset-utca folytatást nyerjen egészen a Kavics-utczáig, még pedig a 4091/2 hrsz. Kiss-féle telken épített Lidi-villa megkimélése érdekében, e villa mentén, annak a Zsigmond-utca felőli oldalán kanyarulatot kiképzéssel és 3 méter széles előkert biztosításával.

Gyermek játszóhely a Lovas-út és Vár-fok-utca között.

Az I. ker. Lovas-út és Vár-fok-utca között fekvő 1931. hr. számú ingatlant a bécsi kapun át a várba vezetőleg, térszerű kiképzéssel tervezett serpentin-út czéljára még a 70-es évek elején kisajátítottuk és azóta házi kezelésben tartottuk.

Az idő viszonyosságai azonban a telken állott kis házikót, valamint a telek kerítését annyira megviselték, hogy ezeket a rozoga építményeket már biztonsági szempontból is le kellett bontani.

A puszta telket azután egyengetve és begyepesítve, gyermek-játszóhelyül engedték át a székesfővárosnak, hogy addig is, míg tulajdonképpeni rendeltetése czéljára igénybe vétetik, a közérdeket szolgálja.

A kereskedelmi bank
Fürdő-utczai
telke.

A múlt évi működésünkről szóló jelentésünkben rámutattunk az okokra, melyek arra indítottak bennünket, hogy az V. ker. Fürdő-utca kiszélesítésének eszméjével érdemlegesen foglalkozzunk.

Ezzel a szabályozással kapcsolatban áll a Fürdő-utczának a Ferencz József térbe eső torkolatában a szabályozási vonalnak olyan módosítása, melylyel a pesti magyar kereskedelmi bank sarok telkéből eszközözendő le-metszés útján a láncz-híd felől a Fürdő-utczába és a megfordított irányba törekvő, igen élénk kocsiforgalom lebonyolítása a kanyarulatnál megkönnyítenék.

Tekintettel arra, hogy a kereskedelmi bank telkén mielőbb építkezni óhajtott, a szabályozás módosításának ide vonatkozó részlete a Fürdő-utca kiszélesítésétől különválasztva volt tárgyalandó és elintézendő.

Ehhez képest, a kereskedelmi bank 747. hr. számú saroktelkének új szabályozását a székesfőváros közönségével egyetértőleg akként állapítottuk meg, hogy a telek sarka egyenes vonalú le-metszéssel tompítottassék, miáltal a telekből 9·90□-öl közterületté válik.

Fischer István még 1897-ben felvetette azt az eszmét, hogy a VI. ker. Váczi-úti nagy telektömbjén családi háztelepet létesíthessen. E célból engedélyt kért arra, hogy telkét — mely különben mint IV. övezeti telek legalább 300 □-öles parcellákra volna osztható — egy 6 öles utcza nyitása mellett, 150 □-öles parcellákra oszthassa és ezeken a parcellákon azután angol mintára földszintes, vagy legfeljebb egyemeletes családi házakat építhessen.

A VI. ker.
Szegszárdi-
utcza.

A magunk részéről az eszmét helyesléssel fogadván, ennek megvalósítása érdekében a 6 öles utcának a szabályozási tervbe felvételét, valamint a telektömbnek nem ugyan 150 □-öles, hanem 200 □-öles parcellákra való eldarabolását engedélyeztük, több olyan kikötéssel, melyek a 6 öles utcának a közpénztár megterhelése nélkül leendő kihasítására és kiépítésére, valamint a keletkező parcelláknak tényleg családi háztelep céljára leendő igénybevételére vonatkoznak.

Ennek alapján telektulajdonos a telekfelosztást az előirt feljegyzésekkel telekkönyvileg is keresztülvitette és a 6 öles utcát megnyitotta. Időközben a szóban levő utcát Szegszárdi-utcának neveztük el.

A családi háztelep azonban a bekövetkezett építési válság miatt nem létesülhetvén, telektulajdonos az eszme megvalósításáról végleg lemondott és telkeinek gyári célokra való felhasználását és megalakítását vette célba.

Ennek folytán kérelmére hozzájárultunk ahhoz, hogy a Szegszárdi-utcza 6 ölről 8 öltre szélesíttessék ki, de csak azon esetre, ha a szóban levő utcza mentén fekvő telkekre telekkönyvileg feljegyeztetik az a tulajdonjogi korlátozás, mely szerint azokon a Váczi-úti homlokzatot kivéve, kétemeletesnél magasabb lakházakat építeni nem szabad.

Azokat a kötelezettségeket, melyeket a Szegszárdi-utcza területének ingyenes átengedésére, valamint az utcza kiépítésére és közművekkel való ellátására vonatkozólag annak idején megállapítottunk, az utcza nagyobb szélességére is épségben tartottuk.

Viszont azonban megengedtük, hogy az egyes parcellákra annak idején, a családi háztelep létesítése érdekében telekkönyvileg feljegyzett építési korlátozás, a Szegszárdi-utcánál előirt előkertes építési kötelezettséggel együtt, töröltessék akkor, amikor a telkeknek gyári célokra kilátásba vett újabb megalakítása telekkönyvileg keresztülvitetik.

A Rákóczy-útnak a belső köruttal, valamint a Kossuth Lajos-utcával találkozása kétségkívül a székesfőváros egyik legfontosabb forgalmi gócpontját képezi, — akár a gyalogközlekedés, — akár a kocsiforgalom, — akár pedig a közuti vasuti közlekedés mérvét tekintjük.

A Rákóczy-
út belső kör-
úti torkolatá-
nak kiszéle-
sítése.

Azok a forgalmi nehézségek és zavarok, melyek főútvonalaink eme találkozásában a különböző irányu közlekedés összetorlódása folytán állandóan napirenden vannak és amelyek főleg a gyalogszerrel itt áthaladó közönség életbiztonságát komolyan veszélyeztetik, — szükségessé teszik, hogy az illetékes hatóságok a viszonyok javításáról a jövő fejlődéssel fokozódó igények szem előtt tartásával gondoskodjanak.

Ez indította műszaki osztályunkat arra, hogy a szabályozás módosítását tanulmányozza és javaslatát concret terv alakjában elénk terjeszsze.

A bemutatott terv szerint a műszaki osztály a forgalom lebonyoli-

tásán a Rákóczy-út csak 21 méter széles torkolatának mindkét oldal felől való köríves kiszélesítésével óhajt segíteni.

Az által ugyanis, hogy a terv a nemzeti színház alapítványi telkét 31 méteres sugaru ívvel, az átellenes oldalon levő, Vigyázó-féle telket pedig 41 méteres sugaru ívvel letompítja, a Rákóczy-úti torkolat olyan mérvű kiszélesítést nyer, hogy ennek következtében lehetséges lesz a köz-uti vasuti vágány-hálózat új berendezésével a különböző irányokból jövőmenő vasuti- és az általános közuti forgalmat külön-külön uttestre terelni.

A tervbe vett megoldást, mint az egyedüli czélszerű és lehetséges módozatot, úgy városrendezési-, mint forgalmi szempontból teljes megnyugvással fogadtuk el.

Hasonló indokok szólnak a mellett, hogy a Károly-körút is, a Rákóczy-út és a Dohány-utcza közti szakaszában a keleti oldalon, a Dohány-utczai sarok letompítása mellett, 35 méterre kiszélesíttessék, mire nézve a műszaki osztály tervezetében szintén kiterjeszkedett.

A szabályozásnak a Károly-körut kiszélesítésére vonatkozó módosítása közérdekű indokát találja abban is, hogy e helyen bérkocsi állomásra a jövőben is elégedő hely jusson.

A most ismertetett szabályozás nem egyszerre, hanem esetről-esetre, új építkezések alkalmával lesz végrehajtandó. Az a körülmény, hogy a szabályozás által érintett magántelkeken jelenleg még régi házak állanak, valamint hogy a nemzeti színház telkén létező állapot is ideiglenes jellegűnek tekintendő, reményt nyújt arra, hogy a kiszélesítés eszméje a közelebbi jövőben megvalósulhat.

A szabályozás végrehajtása mintegy 210 □-ölnek közterületül való megszerzését igényli és ezt az áldozatot a veszélyes állapot megszüntetése bizonnyára megéri.

A terv most a székesfővárosnál van tárgyalás alatt, hozzájárulás végett.

A VIII. ker.
Bérkocsis-
utcza.

A székesfővárosi tanács egy érdekelt telektulajdonos kérelmére javaslatba hozta, hogy a Bérkocsis-utczának Fecske- és Conti-utczák közti szakasza a mai 5 öl-, vagyis 9.48 méterről 10 méterre szélesíttessék ki, s ekként a kérdéses utczaszakaszban fekvő négy telek tulajdonosának mód adassék arra, hogy telkeiket háromemeletes házakkal is beépíthessék.

A javaslatot el nem fogadhattuk.

A Bérkocsis-utczának szóban levő szakasza ugyanis a jelenlegi állapothoz képest csak 52 cmtrrel szélesbülne, ami annyira jelentéktelen különbség, hogy egyenesen a közérdek rovására volna, ha ezen csekélymérvű kiszélesítés révén megadatnék a lehetőség 21 méter magas háromemeletes házak építésére ott, ahol ez idő szerint legfeljebb csak kétemeletes házak építhetők.

Constatáltuk, hogy a Bérkocsis-utcza említett szakaszát határoló Fecske- és Conti-utczákban szintén legfeljebb csak kétemeletes házak építhetők, kétségtelen tehát, hogy ha a Bérkocsis-utczába a javasolt kiszélesítés révén háromemeletes épületek ékeltetnének be, ezek a határos két utcza alacsonyabb házaitól a levegőt és világosságot jelentékeny mértékben elvonnák.

A közérdek szempontjából tehát a helyzet úgy alakul, hogy jobb, ha a Bérkocsis-utcza szóban forgó szakasza a tervbe vett 52 cmtrnyi kiszélesítés helyett a jelenlegi 9.48 méter szélességben megmarad és e mellett ott csak legfeljebb 17 méter magas, kétemeletes házak fognak a jövőben

is keletkezhetni, mintha az alig számba jövő kiszélesítés folytán háromemeletes házakat kellene majd engedélyezni.

A székesfőváros szabályozásának fejlesztésénél újabb nagyobb műveletet képez az a terv, melyet műszaki osztályunk a X. ker Ujhegy- és Óhegyalja dűlők egy részének szabályozására, illetőleg a szabályozás módosítására vonatkozólag dolgozott ki, az 1870: X. t.-cz. 15. §-a alapján felölelve abban Kispest és Pusztaszentlőrincz községek határos területének szabályozását is.

A X. ker. Ujhegy- és Óhegyalja dűlők szabályozása.

Különös gondot fordított műszaki osztályunk a terv kidolgozásánál a befásítási övezetnek e vidéken való kiegészítésére, valamint a határutak kérdésének megoldására.

A székesfőváros ugyanis a befásítási övezetet az Üllői-uttól a máv. czeglédi vonaláig, továbbá az Ujhegy dűlőnek a m. kir. országos gyűjtőfőházhoz csatlakozó részében, valamint a köztemető mentén már tényleg létesítette is, azonban az övezet fejlesztését 1902-ben, kedvezőtlen pénzügyi helyzetére hivatkozva, elejtette.

Részünkről így sem adtuk fel a reményt, hogy a befásítási övezet létesítésének üdvös eszméje, mely sokféle községi érdek kielégítésének képezi előfeltételét, a viszonyok kedvezőbb alakulásával mégis csak egészben meg fog valósulni.

Helyesléssel fogadtuk tehát, hogy a műszaki osztály tervezetébe a már befásított területek kapcsolatbahozatalára mintegy 600 folyó öl hosszú és 60 méter széles újabb fásítási övezetet igtatott be, úgy azonban, hogy ez a terület Pusztaszentlőrincz határába essék. Az új fásítási övezet céljára szükséges terület ugyanis a székesfőváros határában csak a budapesti gőztégla-, cement- és gypsgyár-telep egy részének a kisajátítása útján lenne biztosítható, ami tetemes költséggel járna, míg Pusztaszentlőrincz határa itt még csak gazdasági művelés alatt áll, a fásítás területe tehát a nevezett község határában aránylag sokkal csekélyebb költséggel lesz megszerezhető.

Ami a határutakat illeti, ezzel a kérdéssel már 1877-ben foglalkoztunk és akkor elhatároztuk, hogy a határutak a székesfőváros területén 4 öl szélességben hasíttassanak ki, számítva arra, hogy a szomszédos községek csatlakozó területükből szintén 4 öl szélességet fognak az utak céljára rendelkezésre bocsátani.

A tény azonban az, hogy ezek a határutak legnagyobbbrészt csak a székesfőváros területéből hasíttattak ki, 4 öl szélességben, ennek daczára az utakat a szomszédos községek is használják, sőt Kispesten a parcellázások akként történtek, hogy a keletkezett telkeknek részben egyedül a fővárosi határutakra van homlokzatuk és kijáratuk.

Számolva a folytonos fejlődéssel fokozódó forgalmi igényekkel, kétségtelen, hogy a határutakat 4 öl szélességben meghagyni nem lehet, már azért sem, mert ezek kapcsolatba hozzák az Üllői-utat a Maglódi-uttal, ezenkívül ide torkol a meghosszabbított Óhegyi-út és a Gyömrői-út is, következőleg a határutak szintén főforgalmi útvonal jellegével bírnak.

Ezért a műszaki osztály a mostani szabályozási tervbe a határutakat általában 25 m. szélességben vette fel, kivéve azt a szakaszt, mely az Óhegyi-út folytatása és a Gyömrői-út közé esik. Ennek a szakasznak szélessége az itt tervbe vett vasuti felüljáró miatt 35 méterrel volt felveendő, hogy ebből

15 méter a felüljáró czéljára jusson, míg tőle jobbra-balra 10—10 méter széles út a szomszédos területek megközelítésére szolgáljon.

Eltérés van továbbá azon határut szélességi méretében is, mely a Maglódi-út egyenes meghosszabbításában Pusztaszentlőrincz határa mentén fog haladni. Ezt az utat műszaki osztályunk 20 öl szélességgel tervezte meg, mert ennyire fog a Maglódi-út is a gyűjtőfogház mentén kiszélesítettetni.

A határutak kiszélesítése Kispest határánál majdnem kivétel nélkül a székesfőváros területéből történik, még pedig a fásítási övezet részbeni igénybevételeivel azért, mert — amint már fentebb említettük — a község a határutak felé nagyrészből már végleg berendezkedett és ennek az állapotnak a megbolygatása akadályokba ütközhetnék. Magától értedődik azonban, hogy a kiszélesítés terheinek viselésében a községnek részesednie kell.

Pusztaszentlőrincz mentén a határut czéljára szükséges területeket egy bizonyos vonalon a főváros és a község aránylagosan, majd Pusztaszentlőrincz nagyobb szélességben, míg a Maglódi-út folytatásának közelében csaknem egészben a székesfőváros szolgáltatná, ami a határút jelenlegi tört vonalainak tervbe vett kiküszöbölésében, vagyis abban találja igazolását, hogy a határut egyenes vonalozással létesüljön.

A szabályozási terv egyéb részeiben a következőket öleli fel:

1. Az Üllői-útnak Kispest község határába való betorkolásánál egy, parkszerűen kiképzendő tér van beigtatva, melyet egy 12 öles és egy 25 méter széles út tagol.

2. A Kúttódülön át haladó, s a Szláv-utca meghosszabbítását képező 8 öles út vonalozása módosul azért, hogy ez az út a Pusztaszentlőrinczi határúttal, mely szintén 8 öltre szélesbítettik, — összhangban legyen.

3. Fontosabb részét képezi a szabályozási tervnek az a megoldás, mely az Óhegyi-útnak a máv. czeplédi vonalán, valamint a Lajosmizsei h. é. vasut vonalán való átvezetésére, továbbá a Kúttódülői fásítási övezeten keresztül a kispesti Üllői-útig való meghosszabbítására vonatkozik.

A vasuti keresztezésnél a műszaki osztály 8 öl széles felüljáró létesítését vette tervbe akként, hogy a Kúttódülőben a fásítási övezet mentén jobbról-balról még 5—5 öl széles terület álljon a közlekedés czéljára rendelkezésre, míg a tulsó oldalon, vagyis az Óhegyalja dülőben a felüljárótól jobbra-balra térszerű kiképzés czéljára 35—35 méter terület hasítottassék ki, mely terület a máv. czeplédi vonalából a környékbeli iparvállalatokhoz vezetendő iparvágányok lefektetésére is igénybevehető lesz.

Az Óhegyi-út Kispest határában ugyancsak 18 öl szélességben nyer folytatást a község főútjáig, azaz az Üllői-útig, s ezen kereszt utca, mint főútvonal fogja Kispest és a főváros között a forgalmat közvetlenül lebonyolítani.

A vasuti felüljáró előtti térből kiágazólag, a Szacs-vay-utczával párhuzamosan haladó 8 öles utca folytatásaként a legközelebbi utczáig egy szintén 8 öles út van tervezve.

4. A Tarnács-utczának az Óhegyi- és Ujhegyi-utak közötti szakasza némileg eltolatik egyrészt azért, hogy a dülő út a szabályozás czéljára felhasználható legyen, másrészt, hogy az itteni utczáknak egymáshoz való távolsága arányosabban oszadjék meg.

5. A budapesti gőztégla cement és gypsgyár telepére annak idején

kilátásba vett utcák felhagyatnak, azontul pedig a szabályozás a parcellák szétdarabolásának elkerülésével történik.

6. A Maglódi-útnak a Sirkert-utcától a határig terjedő szakasza a belső szakasz szélességének megfelelően az eddigi 12 öl helyett 20 ölre szélesített ki.

7. Ugyancsak 20 öl szélességgel van a szabályozási tervbe felvéve a Maglódi-útnak délre folytatását képező fő utvonal is, mely egészen Pusztaszentlőrinczre vezet.

Ennek a főutvonalnak egy 12 öles úttal való találkozásánál 70 mtr. sugaru körtér létesítése van javaslatba hozva, szépészeti szempontból és egyéb, célszerűségi okokból.

A kérdéses főút lesz hivatva arra, hogy a „Szentlőrincz pusztá” elnevezéssel bíró, s már parcellázott telepet Kőbánya keleti részével kapcsolatba hozza.

8. A Gyömrői-út folytatást nyer Pusztaszentlőrincz határában, még pedig 20 öl szélességben, mert ez az út szintén főforgalmi eret képez, és kívánatos, hogy a főutak a székesfőváros határán túl, amint ez a külföldön is tapasztalható, lehetőleg nagy szélességgel nyerjék folytatásukat.

Ennek a szélességnek a megállapítását a műszaki osztály annyival inkább véli szükségesnek, mert a Gyömrői-út találkozik a Maglódi-úttól délfelé haladó másik főúttal s utóbbi szélessége ugyancsak 20 öl.

9. A fővárosi homokszőlők mellett elvonuló út 8 ölre szélesbítették. A fekszíneket illetőleg igyekezett a műszaki osztály lehetőleg alkalmazkodni a meglevő állapothoz, másrészt azonban az a szempont is vezérelte, hogy a vizek zavartalan lefolyását biztosítsa és hogy a főutvonalakon 2.70 %-nál nagyobb emelkedés ne legyen.

Ez a törekvés sikerrel is járt, kivéve az Óhegyi-út irányában tervezett felüljárónak Kőbánya-felé eső lejáróját, a hol 2.82 %-os emelkedés van. Nem volt itt ez az emelkedés elkerülhető azért, mert a műszaki osztálynak a felüljárónál alkalmazkodnia kellett a szabványos magassághoz, és mert a felüljáró a legközelebbi párhuzamos uton túl meghosszabbítható nem volt, miután különben ez által a kérdéses utcában az átmenő forgalom megszakadt volna.

Megjegyezni kívánjuk, hogy a legnagyobb emelkedés is, mely egy rövid mellékutcában van, nem haladja túl a 4.12 %-ot.

A főbb vonásaiban fentebb ismertetett szabályozási tervet további tárgyalás végett áttettük a székesfővároshoz, azzal a kérelemmel, hogy netáni észrevételeit velünk mielőbb közölni sziveskedjék, mert csak ezután fogjuk a tervnek a vasuti érdekeket, valamint a szomszédos községeket érintő részletei iránt a tárgyalásokat a m. kir. államvasutakkal, illetőleg az érdekelt községekkel és a megyei hatósággal megindítani.

A VII. ker. Francia út, Csömöri-út és Egressy-út közti szakaszának egy része még megnyitva nincsen, holott annak kinyitását nemcsak forgalmi, de főleg közegészségi érdekek követelik, amennyiben csak az utrendezéssel kapcsolatosan válik lehetségessé a csatornázást megoldani, s ezzel a környéket megfertőző mocsarak és egyéb vizek levezetésének módját ejteni.

A székesfővárosi tanács ezt constatálva és utalással arra, hogy az érdekelt ingatlan tulajdonosok csak az esetben hajlandók az utra szükséges

A Hungária-körut és Francia-út egyrésztének megnyitása.

területeket telkeikből ingyen átengedni, ha egyidejűleg a Hungária-körut megfelelő szakaszának megnyitása iránt a kisajátítási eljárás megindíttatik, — azt a kérelmet terjesztette elénk, vinnők keresztül azokat a kisajátításokat, melyek a Hungária-körut, Csömöri- és Egressy-út közé eső szakaszának kinyitása érdekében még szükségesek.

Foglalkozva e kívánsággal, annak teljesítésére, — sajnálatunkra — nem vállalkozhattunk.

Az 1870: X. t.-cz. 14. §-ának b) pontja szerint általában feladata ugyan a közmunkák tanácsának egyebek közt az is, hogy az egész fővárosra, vagy egyes városrészekre kiterjedő nagyobb szabályozási munkákat hajtson végre; e feladat konkrét terjedelmét azonban a fővárosi pénzalap anyagi ereje szabja meg, ennek határán belül pedig ez idő szerint nincs mód arra, hogy a Hungária-körut szabályozásának végrehajtását elhatározhassuk.

A Francia-út illető szakaszának megnyitása egyébiránt a Hungária-köruttal ilyen kapcsolatba okszerűen nem is hozható.

A székesfőváros hasonló kívánságával a Hungária-körut szabályozását illetőleg már több ízben találkoztunk, még pedig olyan alkalmakkor, a midőn egy teleknek a tulajdonos részéről megindított parcellázásáról volt szó.

Miután az u. n. terjedék-egyezményt, mely a telekrendezéseknél felmerülő beváltási kérdéseket szabályozta, a székesfőváros a saját akaratából megszüntette, ezzel egyszersmind elvonta a jogi alapot attól, hogy az ilyen kisajátítások terhét a fővárosi pénzalapról tartozó számadásunk szempontjából elvállalhassuk.

Mindezeket a szempontokat, a terjedék egyezmény megszüntetéséből származó hátrányokkal együtt a székesfőváros előtt tüzetesen megvilágítottuk.

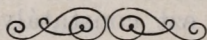
A Francia-út és a Hungária-körut szabályozásának kérdése szoros kapcsolatban áll a Herminamező és Istvánmező dűlőkre vonatkozólag még 1899-ben készült szabályozási tervvel, melyre a székesfőváros eddigelé sem nyilatkozott.

Egyidejűleg felkértük tehát a székesfővárost, hogy a szóban levő szabályozási tervet mielőbb tárgyalja le és megállapodását velünk közölje.

A Francia-út újabb szabályozásánál vasuti érdekekkel is találkozunk; ugyanis ezen út mentén halad a m. kir. államvasutak Budapest—czeplédi vonala és tekintettel a vasuti terület szabálytalan elhatárolására, a Francia-útnak még a 70-es évek elején megállapított szabályozási vonala helyenként benyulik a vasut területébe is.

Hogy a vasut- és a szabályozás érdekei lehetőleg már előzetesen, a szabályozás műveletének folyamatba tétele előtt összhangba legyenek hozhatók, a szabályozó hatóságok tájékoztatásra szorulnak a Francia-úton, illetőleg annak mentén tervbe vett vasuti létesítményekről, valamint általában a vasut itteni szükségletéről.

Kapcsolatosan felterjesztést intéztünk tehát a kereskedelemügyi minster úrhoz, kérve, hogy a fentiek tekintetében bennünket közelebbről tájékoztatni méltóztassék.



II.

ÉPÍTÉSÜGYI SZABÁLYZAT.

Az 1894. január 1-én életbe lépett „Építésügyi szabályzat“ revízió-
jának munkálata a múlt évben is foglalkoztatta az előkészítő bizottságot,
melybe be van vonva: A szabályzat
revíziója.

1. a székesfőváros tanácsa, tiszti főorvosa, főügyésze, középítési
bizottsága, mérnöki hivatala s a tűzoltó főparancsnok;
2. a magyar építőmesterek egyesülete;
3. a budapesti építőmesterek, kőmives-, kőfaragó- és ácsmesterek
ipartestülete;
4. a magyar mérnök- és építészegylet;
5. a magyar építőművészek szövetsége.

Az anyag nagy terjedelme s a sok tanulmányt igénylő, bonyolult,
nehéz kérdések halmaza teszi megérthetővé, hogy a bizottság csak lassan
tud feladatában előbbre jutni. Fő dolognak tekintvén, hogy a munkálat ne
elhamarkodva, hanem jól készüljön, az építésügyi szabályzat egyes, sürgő-
sebb orvoslást igénylő hiányain időközileg novellaris úton iparkodunk segí-
teni, mint ezt az alábbi esetek mutatják.

A székesfőváros területére szóló építésügyi szabályzat 13. §-ának
e) pontja szerint az I. ker. Gellérthegyen az Orom-utczára, Sáncz-utczára,
valamint a Hegyalja-útra 300 □-öl térfogatu parcellák is alakíthatók. Családi házak
a Gellért-
hegyen.

A Gellérthegyenek ez a része, már a központhoz való közelségénél
fogva is, igen alkalmas arra, hogy ott állandó tartózkodásra szolgáló családi
házak keletkezzenek.

Hogy ennek a lehetőségét még inkább megkönnyítsük, az érdekelt-
ség kérelmére, az építésügyi szabályzat idézett rendelkezésének kiegészíté-
sével kimondottuk, hogy a Gellérthegyen 300 □-öl térfogatu parcellák
alakíthatók azon az egész területen, melyet a Hegyalja-út, az ennek folyta-
tásában tervezett 4 öles út, valamint az Orom- és Sáncz-utca határolnak.

A „Rózsadomb és vidéke“ egyesület még 1902-ben azt a kérelmet
terjesztette a hatóság elé, engedné meg, hogy a III. ker. Szemlőhegy-,
Törökvész- és Vérhalom dülőben a nyaraló telkek 10 öles homlokzat mel-
lett, az új vámvonalon belül 300 □-öltre, azon kívül pedig 450 □-öltre legye- Családi házak
a Szemlő-
hegyen.

nek feloszthatók, szemben az építésügyi szabályzattal, mely az osztási minimumot a Szemlőhegyen 600 □-ölben, a Vérhalom- és Törökvézdülőben pedig 1000 □ ölben állapítja meg.

A kérelmet annak idején a székesfővárosi középítési bizottság javaslatával egyetértőleg nem teljesíthettük.

A közérdek ugyanis az építésügyi szabályzatnak az érdekeltég kérelme szerint való módosítását nem igényli; a magánérdek alapján pedig már elvi szempontból csak úgy lehetne szó a kívánt módosításról, ha kérvényezők, illetőleg az érdekelt ingatlantulajdonosok a következmények terhét viselnék.

A tárgyalás során már a székesfőváros kebelében helyesen utaltak arra, hogy városrendezési és közegészségi szempontból a parcellázási minimum leszállításának az képezi szükségszerű előfeltételét, hogy a szennyvizek rendszeres levezetéséről kellően gondoskodva legyen. Miután továbbá e cél biztosítása, esetleg sűrűbb uthálózat létesítését is kívánni fogja és az ekként felmerülő terhek viselése tekintetében az érdekelt a további érdemleges tárgyalásra alkalmas nyilatkozatot megkérdezésre sem tettek, nem voltunk abban a helyzetben, hogy az építésügyi szabályzatot az egyesület kérelme szerint módosíthassuk.

Később az egyesület újabb beadványokkal fordult a hatósághoz, melyekben azonban az osztási minimum leszállítását már csak a Szemlőhegyre vonatkozólag kérelmezte.

Az ennek folytán megindult újabb tárgyalások során a székesfővárosi tanács hajlandónak nyilatkozott a kérelmet odáig teljesíteni, hogy a Szemlőhegyen az előírt 600 □-öl helyett 400 □-öles parcellák legyenek alakíthatók.

Részünkről, az újabb tárgyalásaink során constatáltuk, hogy a környék csatornahálózatát időközben annyira fejlesztették, miszerint a Szemlőhegyen létesítendő csatornahálózat az előbbibe szervesen bekapcsolható lesz. Erre való tekintettel, másrészt figyelemmel arra, hogy a Szemlőhegy legtávolabb pontja is csak mintegy 1 kilométer távolra esik a főközlekedési vonalaktól, nevezetesen a Zsigmond-utczától és az Ürömi-utczától, vagyis oly közel van a III-ik kerület sűrűn lakott belterületéhez, hogy a vidék, már ebbeli közelségénél fogva is, éppen úgy, mint a Gellérthegy alkalmas arra, miszerint ott télen-nyáron lakható családi házak keletkezzenek, e cél előmozdítása érdekében és méltányolva a „Rózsadomb és vidéke“ egyesület újabb kérvényében is felhozottakat, elvileg hajlandóknak nyilatkoztunk a parcellázási minimumot 600 □-ölről, a székesfőváros részéről javasolt 400 □-öl helyett egészen 300 □-öltre leszállítani, de csak olyan feltételek mellett, melyek egyrészt a sűrűbb építkezésnek közegészségi szempontból szükségszerű folyományát képezik, másrészt pedig az építendő családi házak ebbeli jellegét maradandóan biztosítják.

Nevezetesen kívántuk, hogy előzőleg a Szemlőhegy csatornahálózati terve kidolgoztassék és megállapíttassék, mert az alakítandó kisebb parcellák beépítése, azonfelül hogy rendszeres hozzáférhetőség legyen, még a lecsapolás biztosításának feltételéhez lesz kötendő.

E mellett kimondtuk, hogy az egyes telkek területének legfeljebb csak 30 %-át szabad beépíteni, továbbá, hogy az épületek egy emeletnél magasabbak nem lehetnek és emeletsonorként legfeljebb 2—2 lakásra oszthatók be.

Ami a székesfővárosi tanács által kívánt 400 □-öles osztási minimumot illeti, ezzel szemben célszerűnek mutatkozott 10 folyó öl homlokzat mellett 300 □-öles parcellák engedélyezését kilátásba helyezni azért, mert 400 □-öl villaszerű építkezésre kevés, családi ház céljára pedig sok, önként érthető azonban, hogy a 300 □-öles minimum nem zárja ki a 400 □-öles vagy ezeknél nagyobb parcellák alakítását sem.

Felkértük a székesfővárosi tanácsot, hogy a vidék csatornahálózati tervét kidolgoztatni és elénk terjeszteni sziveskedjék.

A székesfőváros mérnöki hivatala által kidolgozott csatornahálózati tervet a székesfővárosi tanács letárgyalván és elénk terjesztvén, abból arról győződünk meg, hogy a vidék csatornázása kedvezően a hozzáfűződő közegészségi érdekeknek megfelelően oldható meg.

Ezért a tervet általában, készséggel elfogadván, a Szemlőhegy egész területén a telkek osztási minimumát, a fentebb ismertetett feltételek és kikötések mellett, 600 □-ölről 300 □-öldre szállítottuk le s az építésügyi szabályzat 14. §-ának c) pontja ehhez képest módosult.

A VI. ker. Nagy János-utcának déli oldala és a VII. ker. Damjanich-utca északi oldala az építésügyi szabályzat 7. §-ával a III. nyaraló övezetbe van sorozva, azonban az erre homlokzattal bíró telkek beépítése tekintetében a szabályzat 134. §-a azt a kivételt állapítja meg, hogy ezeken a telkeken a II. övezet építési módja szerint, vagyis az utcái vonalon zárt sorban kell építkezni, a hátsó, szomszédos és nyaralószerűen beépítendő városligeti telkektől 3 méter távolság betartásával.

Uj építési mód a Nagy János-utca déli- és Damjanich-utca északi oldalán.

Tekintettel arra, hogy úgy a Nagy János-utca déli oldalán, mint a Damjanich-utca északi oldalán fekvő telkek igen nagy, átlag mintegy 100 méter mélységgel bírnak és a fent idézett szabályok mellett a hátsó szomszédtól betartandó 3 méter távolság leszámításával egész mélységükben négyemeletes házakkal is beépíthetők, amint ez egyes Damjanich-utcai telkeken már tényleg bekövetkezett, — teljesen indokoltnak találtuk műszaki bizottságunknak azt az álláspontját, hogy a telkek ilyen nagymérvű, üzletszerű kihasználásának a jövőre nézve eleje vétessék, mert ezt úgy a közegészség és tűzbiztonság szempontja, mint a szomszédos fasorbeli nyaralók tulajdonosainak méltánylást érdemlő magánérdeke megköveteli.

Ezen ügy beható tárgyalása során felmerült az az eszme, vajjon nem volna-e lehetséges nagyobb anyagi áldozatok nélkül a kérdést a városrendezés szempontjából előnyösnek mutatkozó olyan módon megoldani, hogy egyfelől a Damjanich-utca és a Városligeti-fasor között, másfelől a Nagy János-utca és a Városligeti-fasor között fekvő telkeken keresztül egy-egy utca nyíttassék, s ez által a nagy mélységgel bíró telkek megosztassanak?

Az ez iránt folytatott tanulmányok azonban arról győztek meg bennünket, hogy az utcák nyitása igen jelentékeny akadályokba ütköznék, mert az utcák nagyobbára ujabban keletkezett értékes épületeket kívánának áldozatul.

Ezért az utcanyitás eszméjéről lemondva, visszatértünk ahhoz az eredeti állásponthoz, hogy a kérdés az amúgy is igen mély telkek tulságos kihasználásának korlátozásával oldassék meg.

Ehhez képest és figyelemmel arra, hogy a Nagy János-utca déli oldalán fekvő telkeken az újabb építkezések az utcái vonaltól számított 50—60 méter mélységig történtek, míg a Damjanich-utca északi oldalán

az építkezéssel ennél jóval nagyobb mélységig mentek el, — az építésügyi szabályzat 134. §-át a következő új rendelkezésekkel egészítettük ki:

„1. A Nagy János-utca déli oldalán fekvő telkeken való építkezésnél a hátsó határvonaltól legalább 20 méter távolságot kell tartani és e mellett a telek beépítése az utcái vonaltól számított 50 méteren túl nem terjedhet, maga az épület pedig III. emeleténél magasabb nem lehet.

2. A Damjanich-utca északi oldalán fekvő telkeken való építkezésnél a hátsó határvonaltól legalább 20 méter távolságot kell tartani és e mellett a telek beépítése az utca vonalától mért 70 méteren túl nem terjedhet“.

Új építési mód
az István-út,
Bálint-utca,
Abonyi-utca
és az Arena-
út által hatá-
rolt területen.

A budapesti építésügyi szabályzat a VII. ker. Arena-út, Csömöri-út, Hermina- és István-utak által közbefogott területet a III-ik, vagyis nyaraló övezetbe sorozza, mégis azzal a különleges intézkedéssel, hogy az Arena-útra homlokzattal bíró telkeken, továbbá az István-út déli oldalán az Arena-úttól a Pálma-utczáig a II. övezet építési módja szerint, de az övezeti átmenet érdekében a hátsó szomszédától legalább 3 méteres távolság betartásával kell építkezni.

Kleckner Mihály és érdektársai hozzánk intézett beadványunkban előadták, hogy az építésügyi szabályzat fenti rendelkezése mellett az Arena-úti és István-úti homlokzatvonalon a házak zárt sorban, több emelettel építhetők, s csupán a hátsó szomszédok felé kell 3 méter széles területet szabadon hagyni, míg e házsorok mesgyéivel határos telkeken villarendszerben kell építkezni, ami az ekként tűzfalakkal és udvarokkal körülvett utóbbi telkeken, a nyaralószerű építkezést nemcsak kényelmetlenné, hanem illuzoriussá is teszi, annyival inkább, mert ezek a telkek a városligettől is elzártnak.

Az érdekelt telektulajdonosok tehát az iránt fordultak hozzánk, hogy a Csömöri-út, Arena-út, István-út és a Szabó József-utca által határolt, s az Abonyi- és Bálint-utczákkal keresztezett tömbökbe eső telkekre, vagy legalább az Arena-út, István-út, Bálint- és Abonyi-utca által határolt tömbbe eső telkeken a III. övezetre megszabott építkezés helyett a II. övezeti zárt sorú és előkertes építkezés engedessék meg.

Beható tárgyalás alá véve a folyamodók által felhozottakat és mérlegelve a helyi viszonyokat, úgy találtuk, hogy az Arena-, Csömöri-út, valamint a Bálint- és Abonyi-utczák által határolt telkeknél az övezeti beosztás és illetőleg az építési mód megváltoztatására ok nincsen, mert az Abonyi- és Bálint-utczákra homlokzattal bíró telkek teljesen elengedő mélységűek arra, hogy az ezeken építendő nyaralók az Arena-úti zárt sorú építkezéstől a kellő távolságra legyenek elhelyezhetők, s ez által a nyaraló jelleg megóvassék.

Hasonló helyzetben vannak az István-út, Bálint- és Abonyi-utczák, valamint a Sacré Coeur ingatlana által határolt ingatlanok tulajdonosai, míg a Bálint-, Abonyi-, Szabó József-utczák és a Csömöri-út által határolt tömbön levő telkek tulajdonosainak panaszra annál kevésbbé lehet okuk, mert a szóban levő telkek legnagyobb részét nyaralókkal már be vannak építve.

Ellenben méltányosnak, s a helyes övezeti átmenet érdekében városrendezési és aesthetikai szempontból indokoltnak találtuk, hogy az István-út, Bálint-utca, Abonyi-utca és az Arena-út által határolt telkek beépítési módja revízió alá vétessék, különös tekintettel az István-úti 2829/a hrsz.,

közel 1458 □-öl térfogatu telekre, mely 58 folyó öl mélységével beékelődik a nyaraló övezetű területbe, s a mely telek a jelenlegi szabályok alapján egész nagy terjedelmében zárt sorban és négy emelettel is beépíthető lenne.

Az utóbb említett telekcsoporthoz, továbbá kapcsolatosan az István-út és Bálint-utca sarkán fekvő 2833/6, valamint az István-úti 2835. és 2836. hrsz. telkek beépítésére nézve a műszaki osztály, műszaki bizottságunk e részben felmerült kívánságainak figyelembevételével tervezetet dolgozott ki, a mely az emelendő házak magasságának bizonyos mérvű korlátozásán és előkertek hagyásán felül a telkek belsejében is kertek létesítését czélozza.

A tervezetet a magunk részéről a számbajöhető köztekintetek szempontjából helyes és czélszerű megoldásnak ítélvén, annak elfogadása iránt szóbeli tárgyalások után érintkezésbe léptünk az egyes, érdekelt telkek tulajdonosaival, akik a terv megismerése után kinyilatkoztatták, hogy benne a maguk érdekét és kívánságait kielégítetteknek látják.

Ezek alapján az építésügyi szabályzat kiegészítéséül az alábbi rendelkezéseket állapítottuk meg és léptettük életbe:

„A fővárosi közmunkák tanácsa a Budapest székesfőváros VII. kerületében, az István-út, Arena-út, Abonyi-utca és a Sacré Coeur tulajdonát képező ingatlan által közbefogott, a székesfőváros területére fennálló építésügyi szabályzat 7. §-a szerint a III. övezetbe tartozó területen fekvő 2829/a, 2830/1, 2830/2, 2830/3, 2830/4, 2830/5, 2830/6, 2829/c, 2829/b, 2833/6, 2835 és 2836. helyrajzi számú tizenkét rendbeli ingatlan beépítésének módját az általános szabályoktól eltérően a következőképen állapította meg:

1. Az István-úti 2867. sz. betétföld 2829/a helyr. számú ingatlanra nézve:

a) Az ingatlanon az István-útra a telek homlokzatvonalán s a szomszédokhoz zárt sorban csatlakozva kell építkezni. Az emelendő ház legfeljebb három emeletes és legfeljebb 13 (tizenhárom) méter mélységű lehet; ehhez csatolva építhető a telek belseje felé két, legfeljebb háromemeletes udvari szárny, jelesül a teleknek az Arena-út felé eső részében egy, az ingatlan István-úti vonalától mérve legfeljebb 37 (harminczhét) méter mélységig terjedhető és 13 (tizenhárom) méter széles udvari szárnyépület a szomszédos 2826/1 hrsz. telek felől 3·86 (három egész és nyolczvanhat századrész) méter szélességben huzódó területszalagnak beépítetlenül hagyásával; az ingatlan a Bálint-utca felé eső részén pedig egy, a telek István-úti vonalától mérve legfeljebb 19 (tizenkilencz) méter mélységig terjedhető és 13 (tizenhárom) méter széles másik csatlakozó udvari szárnyépület, a szomszédos 2830/1. hrsz. telek határa felől 3·86 (három egész és nyolczvanhat századrész) méter szélességben maradó terület szalag beépítetlenül hagyásával, úgy, hogy e két szárny egymásnak néző oldalai közt legalább 14 (tizennégy) méter szélességű kertrész legyen;

b) a telek belsejében azonkívül építhető: az Arena-út felé eső részben egy legfeljebb 20 (husz) méter hosszú és 13 (tizenhárom) méter széles, továbbá a Bálint-utca felé eső részben egy legfeljebb 24 (huszonnégy) méter hosszú és 13 (tizenhárom) méter széles, szabadon álló és legfeljebb egyemeletes épület; az Arena-út felé esőnek a telek István-úti homlokzatvonalától számított 67 (hatvanhét) méter távolságban, a Bálint-utca felé eső-

nek pedig ugyanazon homlokzatsvonalától mért 40 (negyven) méter távolságban kell az István-út felé néző oldalával elhelyezve lennie olykép, hogy az Arena-úti részen fekvőnél a 2826/3—5. hrsz., a Bálint-utczai részen fekvőnél pedig a 2830/2. és 2830/3. hrsz. szomszédos telkek határa felé egy, 3·86 (három egész és nyolczvanhat századrész) méter szélességű terület szabadon maradjon;

c) valamennyi épületnél a szabadon hagyandó telekrészekre néző mindenik épületrész homlokzatszerűen képezendő ki és nyeregtetővel látandó el;

d) a teleknek beépítetlenül hagyott részei kertté alakítandók.

2. Az István-út és Bálint-utca sarkán fekvő, 2868. sz. betétbeli 2830/1. helyr. számú ingatlanra nézve:

a) a telken egy egységes, legfeljebb háromemeletes sarokház építhető 13 (tizenhárom) méter mélységgel, az István-útra a homlokzatsvonalon és zárt sorban csatlakozva a szomszédos 2829/a. helyr. sz. telek határáig, a Bálint-utca felé pedig 5 (öt) méteres előkertnek, továbbá a Bálint-utczai 2830/2. hrsz. szomszédos telek határától egy 3 (három) méter széles beépítetlenül maradó területszalagnak hagyásával;

b) a szabadon maradó területekre néző valamennyi épületrész homlokzatszerűleg képzendő ki és nyeregtetővel látandó el;

c) a teleknek beépítetlenül hagyott részei kertté alakítandók.

3. A Bálint-utczai 13139. sz. betétbeli 2830/2. helyr. számú ingatlanra nézve:

a) a telken a Bálint-utca felől 5 (öt) méteres előkert hagyásával, egy legfeljebb kétemeletes épület emelhető 13 (tizenhárom) méter mélységgel, a 2830/3. hrsz. telek felé a határig zárt sorban, a 2830/1. hrsz. telek felé pedig a határtól számított 3·55 (három egész és ötvenöt századrész) méter széles beépítetlenül maradó területszalag hagyásával; az épületből a telek belsejébe egy udvari szárny nyulhat a telek Bálint-utczai vonalától mért legfeljebb 24 (huszonnégy) méter mélységig és oly elhelyezéssel, hogy egyfelől e szárnynak a 2830/1. hrsz. telek felől szintén 3·55 (három egész és ötvenöt századrész) méter távolságban, a főépülettel egy vonalban kell maradnia, másfelől a szárnynak a 2830/3. hrsz. telek felé néző oldala és a teleknek ezen 2830/3. hrsz. telek felé eső határvonala között egy 10 (tíz) méter szélességű területszalag maradjon beépítetlenül;

b) a szabadon hagyandó területekre néző valamennyi épületrész homlokzatszerűleg képzendő ki és nyeregtetővel látandó el;

c) a teleknek beépítetlenül hagyott részei kertté alakítandók.

4. A Bálint-utczai 13140. sz. betétbeli 2830/3. helyrajzi számú telekre nézve:

a) az ingatlanra a Bálint-utca felől 5 (öt) méteres előkert hagyásával, egy a két oldalszomszédhoz zárt sorban csatlakozó, legfeljebb kétemeletes épület emelhető 13 (tizenhárom) méter mélységgel, melyből a telek belsejébe egy udvari szárny nyulhat, a telek Bálint-utczai vonalától mért, legfeljebb 24 (huszonnégy) méter mélységig és oly szélességben, hogy ezen udvari szárny oldalai és pedig a 2830/2. helyr. sz. telek felé a határtól 10 (tíz) méter, a 2830/4. hrsz. telek felé pedig a határtól 3·55 (három egész és ötvenöt századrész) méter távolságban maradjanak;

b) a szabadon hagyandó területekre néző valamennyi épületrész homlokzatszerűleg képzendő ki és nyeregtetővel látandó el.

c) a teleknek beépítetlenül hagyott részei kertté alakítandók.

5. A Bálint-utczai 13141. sz. betétbeli 2830/4. helyr. számú ingatlanra nézve:

a) az ingatlanon és Bálint-utcza felől 5 (öt) méteres előkert hagyásával, egy a két oldalszomszédhoz zárt sorban csatlakozó, legfeljebb kétemeletes épület emelhető 13 (tizenhárom) méter mélységgel, a melyből a telek belsejébe egy udvari szárny nyulhat, a telek Bálint-utczai vonalától számított legfeljebb 24 (huszonnégy) méter mélységig és oly szélességben, hogy ezen udvari szárny oldalai, és pedig a 2830/3. hrsz. telek felé a határtól 3 55 (három egész és ötvenöt századrész) méter, a 2830/5. hrsz. telek felé pedig a határtól 10 (tiz) méter távolságban maradjanak;

b) a szabadon hagyandó területekre néző valamennyi épületrész homlokzatszerűleg képzendő ki és nyeregtetővel látandó el;

c) a teleknek beépítetlenül maradó részei kertté alakítandók.

6. A Bálint-utczai 13142. sz. betétbeli 2830/5. helyr. számú telekre nézve:

a) az ingatlanon a Bálint-utcza felől 5 (öt) méteres előkert hagyásával egy, a két oldalszomszédhoz zárt sorban csatlakozó, legfeljebb kétemeletes épület emelhető 13 (tizenhárom) méter mélységgel, melyből a telek belsejébe egy udvari szárny nyulhat, a telek Bálint-utczai vonalától számított legfeljebb 24 (huszonnégy) méter mélységig és oly szélességben, hogy ezen udvari szárny oldalai, és pedig a 2830/4. hrsz. telek felé a határtól 10 (tiz) méter, a 2830/6. hrsz. telek felé pedig 3 55 (három egész és ötvenöt századrész) méter távolságban maradjanak;

b) a szabadon hagyandó területekre néző valamennyi épületrész homlokzatszerűleg képzendő ki és nyeregtetővel látandó el;

c) a teleknek beépítetlenül maradó részei kertté alakítandók.

7. A Bálint- és Abonyi-utczák sarkán fekvő 13143. sz. betétbeli 2830/6. helyr. számú telekre nézve:

a) a telken egy egységes, legfeljebb kétemeletes sarokház építhető 13 (tizenhárom) méter mélységgel, úgy a Bálint-, mint az Abonyi-utcza felé 5 (öt) méteres előkert hagyásával, a Bálint-utczai szárnyval a 2830/5. hrsz. szomszédos ingatlanhoz zárt sorban csatlakozva, az Abonyi-utczai szárnyánál pedig a szomszédos 2829/c. hrsz. telek felé a határtól számított 3 82 (három egész és nyolczvankettő századrész) méter szélességű terület-szalagot hagyva beépítetlenül;

b) a szabadon hagyandó területekre néző valamennyi épületrész homlokzatszerűleg képzendő ki és nyeregtetővel látandó el;

c) a teleknek beépítetlenül maradó részei kertté alakítandók.

8. Az Abonyi-utczai 13770. sz. betétbeli 2829/c. helyr. számú telekre nézve:

a) a telken az Abonyi-utcza felől 5 (öt) méteres előkert hagyásával, egy legfeljebb kétemeletes épület emelhető 13 (tizenhárom) méter mélységgel, a 2829/b. hrsz. telek felé a határig zárt sorban, a 2830/6. hrsz. telek felé pedig a határtól számított 3 82 (három egész és nyolczvankettő századrész) méter széles területszalag beépítetlenül hagyásával; a telek belsejébe egy udvari szárny nyulhat, a telek Abonyi-utczai vonalától számított

legfeljebb 37 (harminczhét) méter mélységig és 13 (tizenhárom) méter szélességben, oly elhelyezéssel, hogy egyfelől e szárnynak a 2830/6. és 2830/5. hrsz. telkek felé a határtól szintén 3·82 (három egész és nyolczvankettő századrész) méter távolságban, a főépülettel egy vonalban kell maradnia, másfelől a szárnynak a 2829/b hrsz. telek felé néző oldala és a teleknek ezen 2829/b. hrsz. telek felé eső határvonala között egy 7 (hét) méter széles területszalag maradjon beépítetlenül;

b) a szabadon hagyandó területekre néző valamennyi épületrész homlokzatszerűleg képzendő ki és nyeregtetővel látandó el;

c) a teleknek beépítetlenül maradó részei kertté alakítandók.

9. Az Abonyi-utcai 13769. sz. betétbeli 2829/b. helyr. számú telekre nézve:

a) a telken az Abonyi-utca felől 5 (öt) méteres előkert hagyásával, egy legfeljebb kétemeletes épület emelhető 13 (tizenhárom) méter mélységgel, a 2829/c. hrsz. telek felé a határig zárt sorban, a 2826/9. hrsz. szomszédos telek felé pedig a határtól számított 3·81 (három egész és nyolczvanegy századrész) méter szélességű területszalagnak beépítetlenül hagyásával; a telek belsejébe egy udvari szárny nyulhat a telek Abonyi-utcai vonalától mért, legfeljebb 37 (harminczhét) méter mélységig és 13 (tizenhárom) méter szélességben oly elhelyezéssel, hogy egyfelől e szárnynak a 2826/9. hrsz. telek felé a határtól szintén 3·81 (három egész és nyolczvanegy századrész) méter távolságban, a főépülettel egy vonalban kell maradnia, másfelől a szárnynak a 2829/c. hrsz. telek felé néző oldala és a teleknek ezen 2829/c. hrsz. telek felé eső határvonala között egy 7 (hét) méter széles területszalag maradjon beépítetlenül;

b) a szabadon hagyandó területekre néző valamennyi épületrész homlokzatszerűleg képzendő ki és nyeregtetővel látandó el;

c) a teleknek beépítetlenül maradó részei kertté alakítandók.

10. Az István-út és Bálint-utca sarkán fekvő, 2871. sz. betétbeli 2833/6. helyr. számú telekre nézve:

a telken az István-útra a homlokzatvonalon és a szomszédos 2834. helyr. telekhez zárt sorban csatlakozva, a Bálint-utczára pedig 5 (öt) méteres előkert hagyásával legfeljebb háromemeletes sarok-épület emelhető olykép, hogy a Bálint-utczai 2833/5. hrsz. szomszédos telek felé a határvonaltól számított 3 (három) méteres területszalag beépítetlenül hagyandó és kertté alakítandó, az erre néző épületrész homlokzatszerűen képezendő ki és nyeregtetővel látandó el.

11. Az István-útra néző 2873. sz. betétbeli 2835. helyr. számú és a 2874. sz. betétbeli 2836. helyr. számú két telek zárt soru beépítésének határvonalát a telkek belseje felé, a jövőben az a vonal képezi, a mely vonalig a szomszédos 2834. helyr. számú ingatlanon már épült háromemeletes ház terjed; s e mellett a 2835. és 2836. helyrajzi sz. telkek csak legfeljebb háromemeletes házzal építhetők be."

Üzlethelyiségek megosztása.

A kerületi előljárók egyik értekezletén felszólalás tárgyát képezte, hogy a tapasztalat szerint a fővárosban az üzlethelyiségeket, azok bérlői, jobb kihasználás érdekében közbeigztatott famenyezetekkel kettéosztják és a felső szakaszt műhelyül, raktár céljára, sőt gyakran lakásul is használják, anélkül, hogy akár az építési hatóságtól az átalakításra, akár pedig az építésrendőri hatóságtól a használatra engedélyt kérnének.

Az üzlethelyiségeknek ilyen kihasználása a hatóság engedélye és ellenőrzése nélkül nemcsak közegészségi, hanem életbiztonsági és tűzrendészeti szempontból is kifogás alá esvén, a kerületi előjárók a székesfővárosi tanács útján azzal az előterjesztéssel fordultak hozzánk, hogy e tekintetben az építésügyi szabályzat megfelelő intézkedéssel egészítettessék ki.

Ennek folytán az építésügyi szabályzatot, az 1870: X t.-cz. 22. §-a alapján a következő rendelkezéssel egészítettük ki:

„A földszinti üzlethelyiségekben (bolt, műhely, raktárban stb.) oly karzatszerű berendezés, melynek terjedelme az illető helyiség alapterületének 50 százalékát meg nem haladja, külön építési engedély nélkül létesíthető, ellenben a kérdéses helyiségekben nagyobb terjedelmű karzatszerű berendezés létesítése és általában az ürmagasság minden más megosztása az építési hatóság engedélyéhez van kötve.”

Schade van Westrum G. budapesti cég általános engedélyt kért arra, hogy a találmányát képező Luxfer — prismaüvegek, a gyalogjárókba legalább 1 méterre benyuló elhelyezéssel, felülvilágítók gyanánt legyenek alkalmazhatók.

Luxfer prismák a járdákban.

Ez az elvi kérdés az építésügyi szabályzat folyamatban levő revíziója keretében fog általános szabályozást nyerni.

Mindazonáltal kimondottuk, hogy a Luxfer prismák mint felülvilágítók, a kérdés általános szabályozása előtt is már tapasztalatok szerzése végett esetről-esetre, a hatóság megítélése szerint engedélyezhetők, azonban elvül állítottuk fel, hogy a világító aknák csak 3 mtr. és ennél szélesebb járdákban alkalmazhatók, emellett pedig a telek utczai határvonalától számítva legfeljebb csak 50 centiméterre nyulhatnak be a járda területébe.

E korlátozás megállapításánál figyelemmel voltunk azokra a különböző kábelvezetésekre, melyek a járdákban a telekhatárvonal mentén helyeztetnek el.

A bűzös gyárok új övezeti beosztásának ügyét a székesfővárossal ez irányban folytatott tárgyalásokkal együtt a múlt évi működésünkről szóló jelentésünkben részletesen ismertettük. Ezt most kiegészíthetjük azzal, hogy végre sikerült a székesfőváros közönségével minden részletre nézve egyetértő megállapodásra jutnunk. Ennek alapján az építésügyi szabályzat ide vonatkozó 316. és 317. §-aiban foglalt rendelkezések helyébe a következő új rendelkezéseket állapítottuk meg és léptettük életbe:

Bűzös gyárok új övezete.

„Az ép. ü. szab. 315. §-ában felsorolt egészségtelen bűzös gyárok és iparvállalatok megtelepítésére a balparti városrészben az a terület van kijelölve, melyet a határnál kezdődő Mester-utca, az illatos árok, a ferenczvárosi pályaudvar keleti oldala, a Kén-utca irányában tervezett út, az Üllői-út, a Száva-utca, Barabás-utca, Gyömrői-út, Újhegyi-út, Maglódi-út, az Apaffy-utca folytatása, a Jászberényi-út, továbbá Rákoskeresztur, Szentlőrincz, Kispest, ismét Szentlőrincz és Erzsébetfalva határolnak, kivéve a rákoskereszturi dülőben fekvő köztemetőt, valamint a fásítási övezetet, ahol bűzös gyárok és iparvállalatok nem települhetnek.

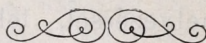
A jobbparti városrészben a bűzös gyárok czéljára az összekötő vasut, a Fehérvári-út, budafoki határ és a Duna által közbefogott terület van kijelölve, de azzal a korlátozással, hogy ezen a területen — a magánjellegű vállalatok kizárásával — csak azok, a bűzös gyárok fogalma alá sorozott

telepek helyezhetők el, melyek városi közszükséglet kielégítésére vannak rendelve, mint pl. légszeszgyár. csatornázási szivattyútelep stb.

A rongy- és csontgyűjtő és osztályozó telepek, a csontszárítók és a csont- s rongyraktárak számára a balparti városrészben ki van jelölve az a terület, melyet a Mester-utcza, illatos árok és a fásítási övezet határol.

A jobbparti városrészben ilyen telepeket, raktárakat létesíteni nem szabad.

A régi övezeti beosztás alapján létesült, de a fenti új rendelkezésekkel a bűzös gyárak övezetéből kivett területre jutott gyárak, iparvállalatok és telepek fenállását és szabad fejlődését az új övezeti beosztás nem érinti.



III.

ÚTÉPÍTÉS.

A folyó évre szóló közmunkaprogrammunkba az általános szabályozási terv revízióját és fejlesztését, a Gellért-rakpart mentén a hegy aljában megkezdett rendezés befejezését és a Gellérthegyi Serpentin-útnak folytatólag a Horgony-utczáig való kiépítését állítottuk be, megfelelő költségfedezettel, mely disponibilis pénzerőnket körülbelül ki is merítette. Itt mégsem állhattunk meg, kísérletet tettünk a programot kiegészíteni legalább az Attila-körut szabályozásával, melynek végrehajtását nemcsak szükségesnek ismertük fel, hanem halaszthatatlannak is tartottuk.

Az Attila-körut egyik nevezetes szakasza a budai belső körutnak, melynek jelentőségét eléggé illusztrálja az a körülmény, hogy a balparti belső köruttal való szerves összefüggésében a főváros forgalmának első alapvető gyűrűjét képezi, melyen igen élénk gyalog-, kocs- és közuti vasúti közlekedés bonyolódik le.

A fejlődés előmozdítása érdekében már a 80-as évek közepén egyezményre léptünk a székesfővárossal, hogy a jobbparti belső körut vonalát közös erővel szabaddá tegyék és rendezzék. Azt a szabályozást, mely e végre mellőzhetetlenül szükséges volt, végre is hajtottuk és az utvonalat tulnyomó nagy részében fokozatosan elsőrangú burkolattal láttuk el, a költséget egyenlő arányban viselvén a fővárossal. Csupán a régi János-kórház és a Maros-utca közti szakaszon létesült egyelőre makadamburkolat és csupán az Attila-köruton maradt el a szabályozási vonalnak megfelelő 10 ölre való kiszélesítés.

A múlt év őszén tette meg a székesfőváros tanácsa nálunk a kezdeményező lépést arra, hogy a Margit-körut és a Krisztina-körut egy részén eredetileg létesített makadamburkolat helyett végleges rendezés történjék. Ehez a kezdeményezéshez részünkről elvben hozzájárultunk, azzal a kiegészítéssel, hogy a vegyesbizottsági tárgyalás útján előkészítendő megállapodások keretébe az Attila-körut szabályozásának ugyancsak közös költségen leendő végrehajtása is felvétessék.

A megindult, de még be nem fejezett vegyesbizottsági tárgyalások remélhető eredményéről még nem szólhatunk; nem szenvedhet azonban

kétséget, hogy az Attila-körut szabályozásának sürgös végrehajtása feltétlenül szükséges, mert a mai állapot, tekintettel a közuti vaspálya kettős vágányra történt kifejlesztésére, a társaskocsi-közlekedésre s a különben is nagy kocsi- és főleg teherforgalomra, biztonsági szempontból is tűrhetetlenül veszélyes, különösen azon pontokon, hol az út szűkületei a forgalom rendes lebonyolítását lehetetlenné teszik.

A forgalom természetes növekedésével fokozódó veszélyt megelőzni óhajtottuk volna a közpénztár nagyobb arányu egyenes megterhelése nélkül és ezért már 1898-ban az Attila-körut és környékére 30 évi rendkívüli adómentességet kértünk, abban a hitben, hogy az építési kedvet felébresztve, a telkeknek a szabályozási vonalon való beépítésével fokozatosan eljutunk az Attila-körut tervbe vett kiszélesítéséhez.

E számítás azonban valóra nem válhatott, be kell ismernünk, nem annyira az adómentesség kérdésének függőben maradása miatt, mint sokkal inkább azért, mivel a telkek nagy része, itt-ott feltűnően szabálytalan alakjuk és hiányos méreteik következtében, nem alkalmas a jelen kor igényei szerint való építkezésre.

A telkeknek ez az állapota kétségtelenné tette előttünk, hogy az Attila-köruton a kiszélesítést és modern építkezésre alkalmas telkek alakulását másként, mint az illető ingatlanok kisajátításával, egyesítésével és új felosztásával elérni nem lehet.

A kisajátítási művelet pénzügyi oldalára már néhány év előtt tettünk számításokat és kerestünk módot arra, hogy megindítsuk a végrehajtást, de bele nem foghattunk a fővárosi pénzalap erőtlensége miatt, melyen maig sem sikerült segíteni és a saját hatáskörünkben a közel jövőben sem segíthetünk, mert alapunknak nincs más rendszeres javadalmazása, mint az útdó, amiből évi bevétele nem sokkal haladja meg a 400.000 koronát. Ez az erőforrás jövőre sem fog bennünket képesíteni oly forgó tőke biztosítására, melyre a vállalat sikeres lebonyolítása céljából szükség van.

A feladat megoldását ennek daczára nem vehettük le a napirendről; kétségtelen ugyanis, hogy a cél csak kisajátítás által érhető el, melyet elhárítani nem, mindössze halogatni lehetne, ezt is csak a forgalom és a fejlődés érzékeny kárával; kétségtelen továbbá, hogy a halogatást esetleg igen drágán kellene majd megfizetni.

Miután a Szent-János-tér és az Iv-utca között fekvő ingatlanokat a székesfőváros fogja vásárcsarnok céljára megszerezni, részünkről a kisajátítást az Iv-utca és a Szarvas-tér közötti szakaszban, továbbá a Döbrentei-térbe való kitorkolásnál azokra az ingatlanokra kívánjuk alkalmazni, melyek a szabályozási vonalon kívül állanak.

A megejtett számítás kiderítette, hogy a vállalat keresztülvitelével járó áldozat mintegy 1,160.000 koronára fog rugni. Nem idegenkedtünk ezt az áldozatot, remélhetőleg a fővárossal megosztva, pénzalapunkból viselni, ámde hiányzott az a 2 millió korona forgó tőkénk, mely nélkül a műveletbe nem foghattunk.

E forgó tőkének kamat nélküli engedélyezése iránt tehát a minister elnök úrhoz fordultunk, kérésünk indoklásául a felhozottak mellett egyéb szempontokat is figyelembe ajánlván.

A két parti városrész lehetőleg egyenletes fejlődését előmozdítani oly országos érdek, melynek célzata már az 1870. X. t.-cikkbe van le-

fektetve. E feladat annál nehezebb, minél eltérőbbek a viszonyok a jobb és balparton. A pesti oldal góczpontja az ipar- és kereskedelemnek, melyek a nagyvárosi fejlődésnek leghathatósabb tényezőjéül szolgálnak. A budai oldal természeti fekvésénél fogva e tényező jótéteményéhez hasonló mértékben sohasem juthat el. Ezt tehát esetről-esetre legalább némileg pótolni czélszerű és szükséges. Az Attila-körút szabályozásának végrehajtása, úgy, amint tervbe vettük, kétségtelenül alkalmas lesz a jobb parton egy nagyobb városrész fejlődésének lendületet adni, amire sulyt fektetünk, főleg a kir. várnak úgyszólván a töszomszédságában, hol ma régi, rozoga és közegészségi tekintetben is kifogás alá eső viskók tömkelegét találjuk, kirívó és bántó ellentétben a fejedelmi székhellyel. Hasonlókép nem téveszthető szem elől a nagy áldozattal épített Erzsébet-híd sem, mely csak azután fogja rendeltetését teljes mértékben betölthetni, ha az Attila-körút főforgalmi jellegének megfelelően szabályozva és telkei városi módra kiépítve lesznek.

Örömmel és hálás elismeréssel adunk róla számot, hogy a miniszterelnök úr kérésünket és okainkat meghallgatva, a 2 millió korona állami előleget kamat nélkül rendelkezésünkre bocsátotta, ezzel is bizonyosságot tévén meleg és áldozatkész érdeklődéséről, melylyel a székesfőváros fejlesztése iránt mindenkoron viseltetik.

A fedezet birtokában viszont köteleességünknek ismertük a kisajátításokat az Attila-körúton rögtön megindítani. Az eljárás tehát folyamatban van, már néhány egyezség is jött létre, a tulajdonosok egy részének tulzott kártalanítási igényei miatt azonban — úgy látszik — csak a hosszadalmas bírói út fog bennünket a célhoz elvezetni.

A mult évben tényleg végrehajtott utrendezések részleteiről egyéb iránt a következőkben számolhatunk be:

A Gellérthegy északi oldalán tervbe vett, a Döbrentei-térnél kezdődő szakaszában már megnyitott és kiépített serpentin út folytatólagos kiépítése a Horgony-utczáig, a létrejött és a mult évi működésünkről szóló jelentésünkben részletesen ismerttetett megállapodáshoz képest, a székesfővárossal közös költségen eszközöndő.

A Gellérthegyi
serpentin út.

Figyelemmel arra, hogy a szóban levő utépítésnél mintegy 12.000 m³ földmunka, helyesebben sziklafejtési munka várt végrehajtásra, már pénzügyi szempontból is czélszerűnek mutatkozott az építés programját akként megállapítani, hogy a kivitellel megbizandó vállalkozó a munkát legkésőbb 1906. október 1-én megkezdhesse és a nehéz sziklafejtést a téli idő alatt végezhesse.

Hogy ez az utépítési program betartható legyen, intézkedtünk az iránt, miszerint a serpentin út czéijára kisajátított és már birtokba vett ingatlanok bérletei 1906. május 1-ével augusztus 1-ére felmondassanak, s a felépítmények, nyomban a kiüresítés után lebontassanak.

Kapcsolatosan a munkák biztosítására általános árlejtést tartottunk, melynek eredménye alapján az utépítéssel, öt pályázó közül Szuchy János budapesti építómester bizatott meg, mint akinek 187.120 K 52 fillér végösszeggel tett ajánlata a legolcsóbb volt és az általa bemutatott mintanyagok is megfelelőeknek találtattak.

Nevezett vállalkozó a serpentin út folytatólagos építését a czélba vett időben tényleg megkezdte, s a föld- és sziklabontási munkát, daczára

a zord téli időjárásnak, kisebb megszakításokkal egész télen át folytatta, úgy, hogy az 1907. év tavaszára a sziklabontási-munka annyira előrehaladt stádiumba jutott, miszerint a támfal építését a tavaszi munkaidő beálltával meglehetősen kezdeni.

Az alsó nagy támfal építésével kapcsolatban megkezdtek a régi Alsó-hegy- és Bognár-utczák helyén tervezett lépcsős feljáró utakhoz tartozó támfalak építését és a lépcső-aláfalazásokat, majd a gránit lépcsők elhelyezését.

Az alsó nagy támfal megépítésével kapcsolatban elkészült a Rácz-fürdő felől kezdődő nagy gránit lépcső is, faragott kő mellvéd korlátjával együtt.

Az egész létesítmény teljesen azonos részlet-kiképzésben épül a Gellért szobor körül készült rendezés műveletével.

Az említett munkálatokkal kapcsolatban jelenleg folyamatban van a Horgony utczának szabályozása, illetve az út fekszinének kedvezőbb lejt viszonyba való helyezése, valamint a Szem-utczában levő lépcsős feljárónak átépítése.

A kőműves, kőfaragó és elhelyező munkák ezidő szerint már nagyrésztben elkészültek s így remélhető, hogy a szerződésben kikötött befejezési határidő betartható lesz.

A legközelebbi teendőt a gáz- és vízvezetéki csöveknek lefektetése, a gázkandelláberek és lámpák felállítása és a szükséges csatornák megépítése fogja képezni. Miután ezen munkáknak kellő időben való megkezdése és befejezése iránt úgy a sz. fővárosnál, mint a vállalkozóknál a szükséges lépéseket megtettük, remélhető, hogy a kitűzött határidőre az egész rendezési művelet, a kertészeti munka kivételével, melynek végrehajtását a székesfőváros az 1908. év tavaszára helyezte kilátásba, befejezhető lesz.

Megemlítjük egyszersmind, hogy vállalkozó, a vele kötött szerződés értelmében tartozik a munkát 1907. szeptember 30-áig befejezni.

A Gellérthegy
aljának rendezése

Az 1905. évi jelentésünkben a „Gellérthegy aljának rendezése” czim alatt ismertetett terv végrehajtásának keretébe tartozó összes munkálatok 1907. év június végével befejeztettek.

Noha a munkálatok befejezésének határidejét 1906. június 30-ban állapítottuk meg, a múlt év őszén fellépett folytonos munkás-sztrájkok s egyéb előre nem látott akadályok a munkálatok befejezési határidejét egy évvel meghosszabbították.

Az egész rendezési művelet az eredeti terv értelmében hajtattott végre.

A kőműves és kőfaragó munkálatok nagy része még 1906. év őszén befejeztetett; miután a korán beállott hideg időjárás miatt a kertészeti munkálatokat nem láttuk czélszerűnek ugyan ebben az évben megkezdetni, azok elkészítése 1907. év tavaszára maradt. A kertészeti munkával kapcsolatban elkészült a gázvilágításra, vízszolgáltatásra való vezeték, a parkterület csatornázása s az utak burkolása.

Miután az egész rendezési művelet ez évben a közhasználatnak átadható lesz, megkeresést intéztünk a székesfőváros tanácsához, hogy a közuti villamos vasut váró csarnoka felett berendezett nyilvános illemhely átvétele és gondozása tekintetében intézkedjék.

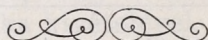
A szóban forgó rendezési művelet úgy változatos kiképzésével, mint kertészeti elrendezésével az eddig teljesen elhanyagolt állapotban volt Gellérthegy alját kellemes sétáló helylyé, parkká alakította át.

A mi a székesfőváros által eszközölt utczarendevezéseket 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.	<i>Albert-út, Alkotás-utca (Mozdony-út—Csórsz-utca közt), Árnyas-út (Zugligeti-út—Remete-út közt), Bártfai-utca, Bornemisza-utca, Budafoki-út a műegyetem mellett, Budai külső-körút, Daróczi-út Fortuna-utca, Major-utca, Márvány-utca (Győri-út—Alkotás-utca közt), Mihály-út, Mohai-út, Névtelen-utca, Orvos-utca, Ózike-út, Szirtes-út, Ybl-tér.</i>
II.	<i>Bimbó-utca (Aranka-utca—Névtelen-utca közt), Eszter-utca, Házmán-utca, Iskola-utca, Névtelen-út (13 öl széles a Rézmál dűlőben), Üstökös-utca.</i>
III.	<i>Bodrog-utca, Darázs-utca, Evező-utca, Körte-utca, Miklós-utca (Flórián-utca—Miklós-tér közt), Pacsirtamező-utca, Táborhegyi-út, Vidra-utca, Zsigmond-utca.</i>
IV.	<i>Egyetem-utca, Semmelweis-utca.</i>
V.	<i>Harminczad-utca, Mária Valéria-utca (Deák Ferencz-utca—Petőfi-tér közt), Nádor-utca, Országház-tér északi és keleti oldala, Révész-utca, Szabadságtér déli oldala, Süllő-utca, Személynök-utca, Váci-körút, Visegrádi-utca, Zsülp-utca.</i>
VI.	<i>Agyag-utca, Aradi-utca (Csengery-utca—Vörösmarty-utca közt), Arena-út (Lehel utca—Vágány-utca közt), Béke-tér, Béke-utca, Figyelő-utca, Frangepán-utca, Laudon-utca, Petőfi-utca, Rózsa-utca, Sziv-utca (Andrássy-út Lövéde-tér közt), Uj-utca, Úteg-utca, Vágány-utca, Városliget (Szépművészeti muzeum, Múcsarnok és Ezredőves emlék mű körül), Városligeti fasor oldalútak.</i>
VII.	<i>Angol-utca, Bosnyák-utca, Cserey-utca, Erzsébetkirályné-út, István-út (Hung.-körút—Rottenbiller-utca közt), Izsó-utca, Kerepesi-út (Ferencz József lovasági laktanyánál), Kövér Lajos-utca, Lehel-utca (Csángó-utca—Hungária-út közt), Nagydíófa-utca, Nyár-utca, Róna-utca, Rózsa-utca (Dob-utca—Király-utca közt), Zugló-utca.</i>
VIII.	<i>Bezerédy-utca, Kisfaludy-utca, Luther-utca, Magdolna-utca, (Szűz-utca—Köztemető-út közt), Nap-utca, Szentkirályi-utca, Tisza Kálmán-tér.</i>
IX.	<i>Bokréta-utca (Üllői-út—Mester-utca közt), Csillag-utca, Erkel-utca, Földvály-utca, Köztelek-utca, Közvágóhid-utca (Szent-István kórház körül), Közvágóhid főbejáratához vezető út, Lónyay-utca, Sertésközvágóhidhoz vezető út, Sőház-utca, Soroksári-utca, Tóth Kálmán-utca, Üllői-út (Gólya-utca—Orczy-út közt).</i>
X.	<i>Belső Jászberényi-út, Család-utca, Előd-utca, Hős-utca (Hungária-körút—Pongrácz-utca közt), Ihász-utca, Liget-tér északnyug. oldala, Maglódi-út, Pongrácz-út (Hős-utca—Kerepesi-út közt), Rákosszalvi templom-tér, Rezső-tér, Sárkány-utca, Sirkert-utca, Szapáry-utca, Szent-László-tér, Ujlaky-utca, Vüllám-utca.</i>

A székesfőváros részéről 1906-ban tervezett összes útburkoló munkák mennyisége a következő:

Makadamszerű kociút	—	—	—	—	—	30146.00 m ²
Gránit kockakövezetű kociút	—	—	—	—	—	145.00 m ²
Bazalt kockakövezetű kociút	—	—	—	—	—	20826.00 m ²
Bazalt ³ / ₄ -edes kockakövezetű kociút	—	—	—	—	—	35744.00 m ²
Bazalt fejkövezetű kociút	—	—	—	—	—	16931.00 m ²
Régi trachit kockakövezetű kociút	—	—	—	—	—	52325.00 m ²
Trachit terméskő kociút és folyóka	—	—	—	—	—	6234.00 m ²
Átkövezés	—	—	—	—	—	6893.00 m ²
Keramit kociút	—	—	—	—	—	20080.00 m ²
Aszfalt kociút	—	—	—	—	—	77664.00 m ²
Járdaszegélyezés	—	—	—	—	—	49038.00 f.m.
Járdakavicsolás	—	—	—	—	—	53384.00 m ²
Trachitjárda	—	—	—	—	—	47395.00 m ²
Keramit gyalogút	—	—	—	—	—	50.00 m ²
Aszfalt járda	—	—	—	—	—	40732.00 m ²



IV.

VASUTAK.

**A Király-utca—Nagymező-utczai vonalnak a Váci-kör-
útig való meghosszabbítása és a Szabadság-téri hurokvágány.**

A budapesti villamos városi vasuttársaság, a VI. ker. érdekeltségnek ismételtén kifejezett óhajására, ezt a vonalmeghosszabbítást, már 1900-ban megakartá építeni. Miután azonban ekkor, a székesfővárosi tanács a vasuttársaság idevonatkozó terveit, az *Andrássy-úti* keresztezés elkerülése végett, elutasította, a további tárgyalások megszakadtak.

Három év múlva, a vasuttársaság újból beterjesztette a terveket, a mikor is a székesfőváros a terveket elfogadta és a vasut céljára szükséges területeket kész volt átengedni. A tárgyalások során e vonalmeghosszabbítást elleneztük, mert nem tartottuk megengedhetőnek azt, hogy az *Andrássy-utat* a *Nagyköruti* átszeléstől 280 m.-nyire még egy útszíni vasut keresztesse, amely álláspontunkat akkoriban magáévá tette a belügyminiszter úr is, a kereskedelemügyi miniszter úrral egyetemben.

További két év elteltével, a vasuttársaság újólág kérelmezte e vonalmeghosszabbítás engedélyezését és a *Nagymező-utca* tervbe vett aszfaltozásának alkalmi okából, a székesfővárosi tanács, a *Király-utca—Nagymező-utczai* villamos közuti vasuti vonalnak — az *Andrássy-út* keresztezésével — a *Nagymező-utczán* végig, a *Váci-körutig* való meghosszabbítására és az *Akadémia* felé futó vágányokba való bekötésére vonatkozó, már 1903-ban egyizben letárgyalt terveket 1905. év őszén újólág a székesfőváros törvényhatósági bizottságának közgyűlése elé terjesztette, azzal, hogy az 1903-ban már egyizben közgyűlésileg megadott, de előterjesztésünkre a belügyminiszter úr által megsemmisített területhasználati elvi engedélyt ujítsa meg. A törvényhatósági bizottság tényleg ilyen értelemben hozta meg újabbi határozatát, melyet beható tárgyalás alá vettünk, miközben azt a meggyőződést merítettük, hogy az idők megváltozott viszonyainak figyelembe vétele elől el nem zárkozhatunk, annál kevésbé, mert a közfelfogás oly föl nem tartóztatható áramlatával láttuk magunkat szemközt, melyről bizvást megállapíthattuk, hogy el nem nyugszik addig, a míg a *Király-utczai* vonal, mely a

Nagymező-utczában, az *Andrássy-utnál* csonkán végződött, a tervezett módon a közuti vaspálya hálózattal szerves kapcsolatban nem jut.

Engedve tehát a székesfőváros ismételve nyilvánított akaratának, mely kétségtelenül szintén az érintett áramlat el nem hárítható befolyása alatt, szüntelenül érvényesülni törekednék és célját előbb-utóbb, amúgy is kiküzdéné, abban állapodtunk meg, hogy eltérve eddigi álláspontunktól, a székesfőváros újabb határozatához elvben hozzájárulunk és az ügyet további tárgyalás végett, a belügyminister úrhoz terjesztettük föl.

A belügyminister úr, a kereskedelemügyi minister úrral egyetértőleg, a közgyűlési határozatot jóváhagyta s még ugyanebben az évben megtartott a vasut közgazgatási bejárása is.

Ekkor megállapították, hogy a *Nagymező-utczai* vasut vágányai, az *Andrássy-utat* keresztezve, folytatásukban, egymástól 2,70 m. tengely távolsággal, a rendezett járdák szélétől 3,20 m. tengely távolsággal helyezendők el. — A *Nagymező-utczából* a *Váci-köruton* át, a balvágány a *Báthory-utczában*, a jobb vágány pedig a *Kálmán-utczában* csatlakozzék a meglevő hálózathoz, — miközben a városi villamos vasutársaság *Podmaniczky-utczai* vonalának balvágányát és a budapesti közuti vaspálya társaság *Váci-köruti* mindkét vágányát keresztezik

A lefolyt 1906. év elején megtartott e vasut engedélyezési tárgyalása is, mely alkalommal a főváros képviselőinek kérelmére a *Báthory-utczából* kiágazólag a *Hold-utczán* és a *Széchenyi-utczán* át a *Nádor-utczában* levő vágányokhoz csatlakozóan tervezett, már külön tárgyalás alá is vett hurokvágány költségei szintén bizottságilag megállapították, hogy a szabályszerű közgazgatási bejárás megtartása után, a hurokvágány a *Nagymező-utczai* összekötő vasutvonalra kiadandó engedély okirati függelékben szintén engedélyeztessék. — A *Szabadság-téri* hurokvágány közgazgatási bejárásán pedig, — mely a lefolyt év február havában tartatott meg, — odahatottunk, hogy a *Szabadság-tér* déli oldalán, a városi villamos vasut vágánya akként helyeztessék el, hogy a budapesti közuti vaspálya társaság *Lipótvárosi* vonala is, ugyanitt és oly módon legyen elhelyezhető, hogy a *Szabadság-tér* déli oldalán, az eredetileg tervezett három vágány helyett csupán két vágány fektetessék le, és a peage-jog nemcsak a *Hold-utczai* vonalrészre, de erre a vonalrészre is megadassék, a mihez a bizottság egyetértőleg hozzájárult.

Ezek után a *Nagymező-utczai* vonal meghosszabbítására, valamint a *Szabadság-téri* hurokvágány létesítésére kért helyhatósági építési engedély is csakhamar megadatott és e vonalépítések az engedély okirat kiadatott. Miután ugyanekkor a vonalvezetés további részletei megállapították, a vasutépítő munkálatok megindították és gyorsan be is fejeztettek úgy hogy ez az új összekötő vonal a *Szabadság-téri* hurokvágánynyal együtt, még a lefolyt év folyamán a közforgalomnak átadatott.

*

A Lipótvároson átvezető villamos közuti vasut.

A budapesti közuti vaspálya társaság, a lefolyt év elején, azt a szándékát terjesztette elő, hogy a *Lipótvároson* keresztül, közuti villamos vasuti vonalat kíván építeni. A bemutatott tervek szerint a vasuti vonal a

Károly-köruti vágányokból a *Deák-térnél* való kiágasztás után, mind a két vágány az *Erzsébet-tér* déli, majd annak nyugati oldalán halad tova, majd pedig a *Fürdő-utczát* keresztezve, a *Bálvány-utczán* folytatódik tovább, a *Szabadság-térnek*, a *Széchenyi-utca* irányába eső, déli oldalán. — Ezután a *Hold-utczába* kanyarodik, a hol a vonalvezetés czéljára, a *budapesti villamos városi vasut r.-t.* itteni vágánya használtatik föl. Innen a két vágány a *Szemere-utczán* végig haladva a *Lipót-köruti* vágányokba csatlakozik és pedig úgy a *Margit-hídfelé*, mint a *Nyugati pályaudvarfelé* is. — Ezt a tervezetet a székesfőváros törvényhatósági bizottsága közgyűlési határozattal a közigazgatási bejárás alapjául elfogadta s a vasut czéljára szükséges közterületeket a következő kikötésekkel átengedte:

1. A területhasználati alapszerződés határozmányai e vasuti vonalra is kiterjesztendők, azonban a vonal megépítéséből kifolyólag fölmerülő költségeket a vasuttársaság viseli.

2. A tervezett vonal a területhasználati alapszerződés 8. §-ában meghatározott kiágazásokba, vagy meghosszabbításokba be nem számítható.

3. A szóban levő új vonalon a *Kossuth Lajos-utczától*, egyfelől a *Margit-hídig*, másfelől a *Nyugati pályaudvarig* és viszont terjedő távolság 12 filléres vonalszakaszt képez.

4. A 16 filléres bérletjegyek érvénye a 12877/905. kereskedelemügyi ministeri leiratban felsorolt viszonylatokon kívül, kiterjesztendő mind azokra a *Duna-jobbparti* vonalakra, melyeken a vonaljegy vagy átszálló jegy díjtétele, most (t. i. a lefolyt év elején) 20 fillér.

5. Az *Erzsébet-tér* déli és nyugati oldalán, a kociút és a *Bálvány-utca* kociútja, valamint a járdák, ahol annak szüksége föl fog merülni, aszfaltburkolattal látandók el.

6. Az útaszfaltozások következtében megmaradó régi kőanyag a főváros tulajdona marad.

Tárgyalásaink során a most részletezett terveket, a közgyűlési határozatban foglalt kikötésekkel a közigazgatási bejárás alapjául elfogadtuk, mégis azzal a hozzáadással, hogy a *Bálvány-utczából* kikanyarodó két vágányú vonal ne a *Szabadság-tér* déli oldalával szemközti házsor, hanem a *Széchenyi-utca* irányába eső kociúton vezettség, akként hogy az egyik vágány a városi villamos vasut itteni vágányába köttessék be, — holott az eredeti tervezet szerint a vasuttársaság a házsor előtti kociútát akarta két vágánnyal lefoglalni.

Kíváncsnak jeleztük továbbá, hogy az *Erzsébet-tér* déli és nyugati oldalán a vágányok lefektetése következtében, tehát a közuti villamos vasut létesítése érdekében az általános közuti forgalom elől elvont útterületek, alkalmas módon legalább részben, pótolassanak. — Nevezetesen hogy a vasut miatt megszükitendő gyalogjáró pótlására, e gyalogjáróval párhuzamosan, az *Erzsébet-tér* belső területén elhuzódó sétaút a közuti vas-pálya társaság költségén megfelelő méretben, burkolattal láttassék el.

Ilyértelmű határozatunkat és a vonatkozó terveket a fővárosi közgyűlési határozatnak kormányhatósági jóváhagyása végett a belügyminister úrhoz terjesztettük föl.

Mintán a belügyminiszter úr a fővárosi közgyűlési határozatot jóváhagyta, megtartatott e vasut közigazgatási bejárása, mely alkalommal a bizottság a *Bálvány-utczából* a *Szabadság-térre* kikanyarodó két vágány vezetése tekin-

tetében, álláspontunkat egyetértőleg a magáévá tette és a vonalvezetés részleteit teljes pontossággal megállapította. Ugyszintén megállapította a bizottság, hogy az *Erzsébet-téri* park déli és nyugati oldalán megszűkitett járdáknak, a gyalogközlekedés elől elvont részei helyett, a vasuttársaság a rácson túli parkjárdát 2 m. szélességben keramittal fogja burkolni.

Miután még a lefolyt év tavaszán megtartatott e vasut engedélyezési tárgyalása is, és a vasut helyhatósági építési engedélye is kiadatott, az építkezés megindult. A kész vasut azonban csak a folyó év elején adattott át a közforgalomnak, a *Lánczhídő—Szarvas-téri* vonallal egyidejűleg.

* * *

Az Erzsébetkirályné-uti villamos közuti vasut meghosszabbítása Rákospalota község belsejéig.

A *budapesti közuti vaspálya társaság* a lefolyt év nyarán terveket mutatott be, melyek szerint az *Erzsébetkirályné-uti* vonalát meghosszabbítani szándékozik akként, hogy a vonal, a körvasut alatt, aluljáróban vezettnék át, miközben a körvasut pályáját részben fölemelnék úgy, hogy a körvasut magassítása az aluljárónál 1 m. lenne, az *Erzsébetkirályné-út* pedig az *Óv-utczától* kezdve leásatnék annyira, hogy a mai és a leendő útszin közötti különbség a körvasuti kereszteződésnél 4·18 m. lenne. Ilyképen a fölemelt helyzetű körvasuti vágányok és a közuti villamos vasut vágányai között 5·17 m. magasság különbség éretnék el. A tárgyalások során a székesfőváros tanácsa megállapította, hogy a szóban levő meghosszabbítás céljaira szükséges közterületek elvi átengedése tekintetében közgyűlési határozatra szükség nincsen, mivel azok már az *Erzsébetkirályné-uti* vonal engedélyezésekor a vasuttársaságnak a főváros határáig terjedőleg a vasut-építés céljára átengedettek.

A *Palota-Ujfalun* át *Rákospalotára* tervezett folytatólagos vonalmeghosszabbítást a székesfővárosi tanács oly értelemben tartja engedélyezendőnek, hogy a megyei területre eső vonalrész, a vasuttársaság törzshálózatának elválaszthatatlan alkatrészét képezze s mint ilyen, a tulajdonjog, a megváltás, háramlás, részesedés, tarifa és egyéb vonatkozásban is a törzshálózatra vonatkozó alapszerződés határozmányai alá fog esni.

A helyi érdekeltek közül többen azt kérelmezték, hogy a *Rákospalota* községet a székesfővárossal összekötő új vonal, a *Csömöri-uti* közuti vasut meghosszabbításaként, a *Telep-utczán* át, a *Széchenyi-telep* főútjába, az ottani tüdőbeteg szanatorium mentén vezetessék el. A székesfővárosi tanács azonban forgalmi, gazdasági és egyéb érdekek szempontjából a vasuttársaság előterjesztését fogadta el, a mihez mi is hozzájárultunk.

A lefolyt év nyarán megtartott közigazgatási bejáráson azt a kívánalmat terjesztettük elő, hogy a magyar királyi államvasuti körvasutat keresztező aluljáró 4·50 m. belső ürmagassággal és 20 m. szélesre építtessék akként, hogy a hidat tartó oszlopok között két, 3—3 m. széles járda és két 7—7 m. széles kocsút képeztessek ki. Továbbá, hogy az aluljáróba vezető út burkoltassék, az oldallejtőkkel együtt.

A folyó év tavaszán megtartott engedélyezési tárgyaláson pedig odahatottunk, hogy a körvasut alatti aluljáró környékén, a vasutépítés miatt szükségessé váló szabályozások keresztülvitele a vasuttársaság költséghezá-

járulásával biztosíttassék. Az engedélyezés részletes föltételeinek egyetértőleg történt megállapítása után kikötöttet még, hogy a vasut a szükséges területek átadásától számított 1 1/2 év alatt megépítendő.

* * *

A Kőbánya és Rákosfalva között tervezett villamos közuti vasut.

Mult évi jelentésünkben ismertettük a *budapesti villamos városi vasut-társaság Köztemetői* vonalából kiágazólag tervezett *Rákosfalvai* vasut tárgyalásait és még az 1902-ik évi jelentésünkben ismertettük a *budapesti közuti vaspálya társaság Kőbánya—Rákosfalvai* vonala ügyében megindított tárgyalásokat. Ezekkel az előzményekkel kapcsolatban a *budapesti közuti vaspálya társaság*, a lefolyt évben, a *Kőbánya és Rákosfalva* között tervezett, az 1902. évben már közigazgatásilag bejárt szárny vasut tárgyalásainak megszakadt fonalát újból fölvette, azzal az újabb előterjesztésével, mely szerint kijelentette, hogy ezt a szóban forgó vonalat akként kívánja megépíteni, hogy a vasut *Vezér-utczai* szakasza is, kettős vágányzattal állíttassék elő és hogy a *Füredi-utczán* át való meghosszabbítással, a *Kerepesi-úti h. é. vasut* vágányaival köttessék össze. — A szárny vasut ily meghosszabbításának, a lefolyt évben megtartott közigazgatási bejárásán, azt kívántuk, hogy ez az újabb tervezet az engedélyezési tárgyalás előtt törvényszerűen letárgyaltassék és kérdést intéztünk a vele összefüggő kérdések, nevezetesen a *katonai gyakorló térnek* a *Vezér-utczá* irányában való átszelése és a *villamos városi vasut társaság Köztemetői* vonalából kiágazólag, ugyancsak a *Füredi-utczán* át, *Szent-Mihályig* tervezett vasut ügyében, a székesfőváros részéről tett intézkedések mibenléte iránt.

Miután a fölvetett kérdésekre, még a bejárás során, megnyugtató feleleteket kaptunk, a bejárt vonal fektetése tekintetében egyetértő megállapodások jöttek létre.

A közigazgatási bejárással egyidejűleg, megindítottak e vonalmeghosszabbítás helyhatósági építési engedélyezésének tárgyalásai is és a terveket a székesfőváros törvényhatósági bizottsága még a lefolyt év őszén, közgyűlési határozattal, a kivitelre elfogadta s a szóban levő vonalrész céljaira szükséges közterületeket a *közuti vaspálya társaságnak*, elvben átengedte. — Ugyanekkor kikötöttet, hogy a szóban forgó vonalrész megépítése és annak a *Cinkotai h. é. vasutvonalba* való bekötése esetére is, teljes épségben fennmaradt a vaspályatársaságnak a terület használati alapszerződés 9. §. A. 7. pontjában megállapított az a kötelezettsége, hogy a *Kőbánya és Rákosfalva* között építendő szárnyvonalát a főváros felhívására, *Rákosfalván* keresztül a *Zugló* felé is tartozik meghosszabbítani.

Kikötöttet továbbá, hogy ha a *budapesti közuti vaspályatársaság Füredi-utczai* vonalrésze előbb épülne meg a *villamos városi vasut-társaság* tervezte vonalánál, akkor, ebben az esetben, a közuti vaspályatársaság köteles lesz a *Füredi-utczai* vonalrészre, a *villamos városi vasut-társaságnak*, a szokásos feltételekkel, „*peage*”-jogot adni.

Mivel a vasut tervezet és a határozat megfelelt úgy az e tárgyban, már a korábbi tárgyalások alkalmával elfoglalt álláspontunknak, valamint a megtartott közigazgatási bejárás megállapodásoknak, ennél fogva a székesfőváros közgyűlési határozatához hozzájárultunk s azt kormányhatósági megerősítés végett, a belügyminister úrhoz terjesztettük föl.

E vasut ügyének tárgyalásai átnyultak a folyó évre is, a mennyiben a f. é. márczius havában megtartott engedélyezési tárgyaláson egyetértőleg elhatároztatott, hogy a *Kőbánya—Rákospalvai* összekötő vonal tárgyalásai, a *Füredi-utcai* vonalrész elhagyásával bonyolittassanak le, mert a vasuttársaság elnökgazgatója kijelentette, hogy e meghosszabbítást ugyan elvileg hajlandó megépíteni, de csak akkor, ha a vele kapcsolatba hozott helyi érdekű vasut elektromos üzeműre való átalakításának kérdése megoldást nyert.

Ugyanekkor megállapított, hogy a vasuttársaság a szóban forgó vonalat, a szükséges közterületek átadásától számítandó egy év alatt megépíteni és a nyilvános forgalomnak átadni köteles.

* * *

Mult évi jelentésünkben előadtuk a *budapesti közúti vaspálya társaság Csömöri-út—zuglói* vonala végén tervezett hurokvágány dolgában lefolyt tárgyalásokat. A lefolyt évben a belügyminister úr a székesfővárosi törvényhatóság közgyűlési határozatát, melylyel hozzájárult ahhoz, hogy a *budapesti közúti vaspálya-társaság zuglói* vonalának végpontján, a *Hajtsár-uton* és a *Bosnyák-utcán* visszatérő hurokvágány létesíttessék, a kereskedelemügyi miniszter úrral egyetértőleg jóváhagyta, többek között azzal, hogy e vágányhurok csak ideiglenes jellegű lehet, egyrészt mert annak a *Hajtsár-uti* szakaszán fektetendő vágányai az ezen az úton netalán építendő egységes vasut létesítése esetében eltávolítandók, illetőleg átengedendők lesznek, másrészt pedig azért, mert a *Csömöri-úti (zuglói)* vonalnak a főváros határáig való meghosszabbítása és evvel a jelenlegi végállomásnak oda való áthelyezése a főváros közönsége és a társaság közt 1895. szept. 5-én megkötött terület-használati alapszerződés 9. §-ában már kilátásba van véve, a mely meghosszabbítás létesítése után a vágányhurok feleslegessé válik. A további részletek a még megtartandó közigazgatási bejárás lesznek megállapítandók.

*

A vasuttársaság előterjesztésére a székesfővárosi tanács a lefolyt évben hozzájárult ahhoz, hogy az *Üllői-út* végén, az *Orczy-út* sarkán végállomás létesíttessék, hogy a gróf *Haller-utcán* át, a *Városliget* felé berendezett új *városligeti* körforgalom, valamint az *Üllői-út—Óbudai* forgalom között közvetlen átszállás váljék lehetségessé; továbbá, hogy az *Üllői-út* burkoló munkálataival egyidejűleg az *Üllői-út* külső részén a 21/24 szelvény közt levő felső vezetékes vágányok alsó vezetékesre átalakíttassanak és hogy a két fővágányon át, valamint a csonka vágány és a mellette levő fővágány között is egy-egy összekötő vágány létesíttessék; végül, hogy a *Ludoviceummal* szemben, a *Telepy-utca* és az *Ernö-utca* közötti régi végkitérő elbontassék.

A végállomásra nézve kikötetett, hogy csak ideiglenes jellegű lehet és hogy azt a vaspálya-társaság, a fővárosi hatóság fölhívásától számított 3 hónap alatt eltávolítani, a burkolatot helyreállítani s a fővágányt a rendes vonalába visszahelyezni tartozik.

A székesfővárosi tanács ily értelmű határozatához és ahhoz, hogy e létesítmények közigazgatási bejárás mellőzésével engedélyeztessenek — hozzájárultuk. Miután pedig az ilyképen megadott helyhatósági építési engedélyt a kereskedelemügyi minster úr is jóváhagyta, a vasutépítés csakhamar megindult s az átalakított vonalrészek a folyó év elején a közforgalomnak átadattak.

*

A mult évi jelentésünkben előadott tárgyalások befejezése után, a vasuttársaság a lefolyt évben megépítette a *Lánczhíd*—*Szarvastéri* vonalát, mely a forgalomnak is átadatott.

*

A vasuttársaság továbbá a hatóságok hozzájárulásával ugyanezen a vonalon a „*Fiume*” szálló előtti részen, a régi és az új támfal között levő úrnek kihasználásával, szerszám-kamrát;

az *ujpesti* végállomáson favázás bódét;

az *Erzsébetkirályné uti* vonal végpontján a 121. sz. ház előtt, szabványos várócsarnokot;

a *Pálffy-utcai* telepen 45·30 m. magas gyárkéményt, falazott kerítést, portásszobát, kaput és hídmérleget;

ugyancsak a *Pálffy-utcai* áramfejlesztő telepen a *Tölgyfa-* és *Henger-utczák* sarkán levő kezelőépülethez pedig földszintes műhelytoldalékok;

a *Farkasréti* villamos vasuti vonal 5/7 szelv. közt, az *I., Enyedi-utczá-*tól a 12957/2 hr. számú „*Rupp*”-féle telekig 4 m. széles feljáró utat épített.

*

Engedélyt nyert továbbá a vasuttársaság arra, hogy a *Damjanich-utczai* áramfejlesztő telepen a 4-ik hűtőtoronyt megépíthesse és hogy ugyanelepből kiindulólág, a *Lipótvárosi* összekötő vonalig vezető tápláló kábeleket, egyfelől a *Dembinszky-*, *Bethlen-*, *Rottenbiller-*, *Dob-*, *Vörösmarty-*, *Aradi-*, *Ó-utcza*, *Váczi-körut* és az *Arany János utcza* irányában; más felől az *Ó-utcza*, *Nagymező-utcza*, *Váczi-körut* és az *Alkotmány-utcza* irányában lefektethesse.

*

Ugyancsak a lefolyt évben engedélyt nyert a vasuttársaság még arra, hogy 30 drb nagy forgó alvázás „*F*” típusu villamos vasuti kocsit mozgó tengelyüre alakíthasson át.

* * *

A *budapesti villamos városi vasut r.-t.* engedélyt nyert arra, hogy a „*Viktoria*” malomig vezető vonalának a *Markó-utcza* és a *Margithíd* közötti szakaszán, a *Személynök-utcza* rendezésével egyidejűleg a felső vezetékes

berendezést alsó vezetékesre átalakíthassa és a vágányokat a végleges helyükre átfektethesse.

Engedély nyert továbbá arra, hogy a tápláló kábeleket a *Teréz-körut* és *Podmaniczky-utca* sarkán levő várócsarnokban elhelyezett osztótáblától a nyugati pályaudvar előtti csarnokig meghosszabbíthassa. Ugyiszintén engedélyt nyert a *Margithidnál* levő várócsarnok előtt tervezett állomási kitérő vágány létesítésére, valamint a *Személynök-utcai* vonalnak a *budapesti köz-uti vaspálya társaság Lipótköruti* vonalába leendő bekötése czéljából tervezett kapcsoló vágányokra.

Ez utóbbiak dolgában a közigazgatási bejárás is megtartatott, mely alkalommal kikötöttük, hogy a kitérő vágány a *Személynök-utca* nyugati oldalán levő szegélykötől 1.4 m. tengelytávolságban fektetendő le; a víz- és légszeszvezetéki csövek pedig a kitérő vágány és a nyugati vágány között akként helyezendők el, hogy e vágányok közötti távolság közepén egymástól 1 m.-nyire legyenek.

Helyhatósági építési engedélyt nyert a vasuttársaság még arra is, hogy a már jelzett vonalátalakítás tartamára, a *Margithid* fölött a *Pozsonyi-úton* készült összekötő vágány végleges jellegben megmaradhasson.

Engedélyt nyert továbbá arra, hogy a hálózat kibővítésével járó fokozott áramszükségletre való tekintettel az *V.*, *Ujpesti-rakpart* és *Révész-utca* sarkán levő 1364. és 1365. hrsz. városi telken egy második áramfejlesztő telepet és egy új forgalmi pályaudvart létesíthessen.

Ez az új telep lesz ugyanis a vasuttársaság fő áramfejlesztő telepe, ahol magasfeszültségű áramot fognak termelni, míg a már meglevő telepeket al-állomásokká fogják átalakítani.

Végül engedélyt nyert még a vasuttársaság a *VII.*, *Kertész-utcai* telepén vasszerkezetű automobilszín és nyitott fészert építésére; a *sértésvágóhid* főbejáratával szemben pedig, itteni vonala mentén, egy várócsarnok elhelyezésére.

A *Nagymező-utcai* összekötő vonalnak és a *Szabadság-téri* hurokvágánynak műtanrendőri bejárásával egyidejűleg átadatott a közforgalomnak a vasuttársaság ama *Hungária-köruti* vonalrésze is, melyet az *Üllői-úttól* a *Ferencvárosi* pályaudvarig létesített.

* * *

A III. ker. Bécsi-úton tervezett villamos közuti vasut

A *budapesti közuti vaspályatársaság*, a székesfővárosi tanács fölhívására, azzal a kijelentéssel mutatta be a *Bécsi-úton* vezetendő villamos közuti vasut terveit, hogy a székesfővárossal kötött területhasználati szerződés alapján és annak feltételei szerint, kész ezt a vasuti vonalat megépíteni.

E tervek szerint az új vasuti vonal az *Óbuda—Lánchíd-fői* vonal 27/28. szelv. között, a *Zsigmond-téren*, kettős vágánnyal kiágazva, a *Határ-utczáig*, a *Bécsi-út* jelenlegi szélességének megfelelő tengelyétől jobbra-balra, 1.80 m. tengelytávolságra, tehát a két vágány egymástól 3.60 m.-re feküdnék. A *Határ-utczától* a *Vörösvári-utczáig*, a vágányok az út nyugati járdája mellett helyezettetnének el. — És pedig a *Határ-* és *Kis Czelli-utczák*

között, az 1.30 m. szélesre tervezett járdától a balvágány 2 m.-re, a jobb-vágány ettől 3.60 m.-re; — a *Föld-* illetőleg a *Fényes Elek-utczától*, a *Vörösvári-utczáig* a 2 m. szélesre tervezett járdától a balvágány 1.30 m.-re, a jobb vágány ettől ugyancsak 3.60 m.-re helyezettnek el.

A vasut hosszszelvénye, az út jelenlegi lejtéséhez simulna; azonban a *Bécsi-úton*, a *Határ-utca* és a *Föld-utca* illetőleg *Fényes Elek-utca* között, az útarok rendeztetnének.

E célból a nyugati oldalon levő árkok betöltésével, a keleti oldalon levő árok annyira mélyítettnek, hogy mp.-ként 2 m³ víz elvesztésére alkalmas legyen. A nyugati oldalon levő árok betöltése következtében a nyugati oldalon levő házak szennyvize 30 cm. átmérőjű betoncsövekkel a keleti oldalon levő árokba, a hegyi vizek pedig megfelelő viznyelők és az út alatt lefektetendő 80 cm.-es átmérőjű betoncsövek útján vezetettnek, ugyancsak a keleti oldalon levő árokba.

A vasut vonala a *Vörösvári-utczánál* 20 m. sugarú ellenivekkel, az itt levő új közuti vasuttal köttetnek össze s ezáltal körforgalmú közlekedés rendeztetnek be. A vonal felső vezetékes rendszerű lenne, s a munka és a tápláló vezeték részben keresztsodronyos, részben kétkarú vasoszlopokra függesztetnek föl.

Ezt a tervezetet a székesfővárosi törvényhatósági bizottság, közgyűlési határozattal, a kivitelre, illetőleg a közigazgatási bejárás alapjául elfogadta s e vasut céljaira szükséges közterületeket a vasuttársaságnak elvben átengedte.

Megállapított ekkor, hogy a vasut építésével a *Bécsi-út* egész hosszában, a nyugati fasor a vasutnak áldozatul esik, a közuti közlekedést azonban a vasut nem fogja akadályozni, mert a legszűkebb helyen is, legalább 5 m. széles kocsit fog megmaradni.

A székesfőváros szükségesnek jelezte, hogy a keleti oldalon megmaradó, átalakítandó árok, a *Határ-utcai* árokkal, mp.-ként 2 m³ víz elvezetésére alkalmas földalatti csatornával összeköttesék. Továbbá, hogy a „*Margit-kórház*” melletti *Fényes Elek-utczából* kifolyó hegyi vizeket a *Bécsi-út* keleti árkába, szintén 2 m³ mp.-kénti víz elvezetésére alkalmas, földalatti csatorna útján kell továbbítani. Végül, hogy a *Fényes Elek-utca* közt folyóka kövezés, a *Vörösvári-utczába* való bekanyarodásnál pedig, a 170—174. sz. házak közt, az út egész szélességében bazalt fej kövezés létesítendő.

A fővárosi közgyűlési határozat mindezekon kívül még kikötötte, hogy a létesítendő vonal a törzshálózat elválaszthatatlan kiegészítő részét képezze s az, a terület használati alapszerződés 8. §-ában említett kiágazásokba, vagy meghosszabbításokba be nem számítható.

Kikötötte továbbá a főváros, hogy a *Határ-úttól* kifelé eső részen, ott, a hol a vágány a mai kocsitúra esik, — „*Haarmann*” felépítménynyel állíttassék elő; — „*Vignol*” felépítmény pedig csakis ott engedélyezhető, a hol a terület ez idő szerint, közuti közlekedésre nem szolgál.

Tárgyalásaink során megállapítottuk, hogy az egész vonal, úgy helyzetét, mint lejtésini viszonyait illetőleg ideiglenes jellegű s az, a *Bécsi-útnak* 13 öl szélességben való végleges rendezésekor végleges helyére és magasságába lesz átfektendő, a mikor is az ideiglenes „*Vignol*” felépítmény, a vonal egész kiterjedésében „*Haarmann*” felépítménynyel lesz kicserélendő. — felhívtuk egyúttal a székesfőváros figyelmét arra, hogy a

vasut 28/31. szelv. közt, a „Viktoria téglagyár” mellett kitorkoló árkok vizeinek a „Rádl”-árokba való levezetésére már elfogadott terv szerint, a székesfőváros, a Bécsi-út nyugati oldalán, egy műárkot fog építeni, mely a Vörösvári-utczai keresztezést boltozott csatornával fogja átszedni.

Ehhez képest azt ajánlottuk, hogy a közigazgatási bejárás során a 26/31. szelv. közti vonalvezetés kérdése erre az árokra való figyelemmel is tárgyalassék.

Ilyen értelmű határozatunkat, a közgyűlési határozatnak kormányhatósági jóváhagyása czéljából folyó év elején, a belügyminister úrhoz terjesztettük föl.

* * *

Az Ó-Buda—Fő-tér—Vörösvári-utczai—Óbuda temetőig vezető vasut.

A budapesti közuti vasp. társaság Ó-Buda—Fő-tér—Vörösvári-utczai, az Óbudai temetőig vezető vasuti vonalának építési tervei a lefolyt évben le-tárgyaltattak, a mikor is a Vörösvári-utczában tervezett forgalmi telepre, egy emeletes kezelő épületre és a Vörösvári-útca végén létesítendő favázás várócsarnokra a helyhatósági építési engedély kiadatott.

Ugyanekkor megadatott az I. ker. Kelenföldi forgalmi telep kibőví-téseül tervezett kocsiszinre, I. emeletes műhelyre és lakóház toldaléokra is az építési engedély, melynek megerősítése alkalmával a kereskedelemügyi minister úr többek között jóváhagyólag tudomásul vette azt, hogy a 15/16. szelv. közt, a Vörösvári-utczai 115. és 117. sz. telkeken építendő kocsiszin vágányai részére egy keresztkitérő és két kiágazás fog beiktattatni, — továbbá, hogy az Ágoston-utczánál a székesfőváros 1 m. nyílásu ideiglenes átereszt fog építeni. — A vasuttársaság a végállomás körül árokszabályo-zást fog létesíteni és hogy a Vörösvári-útca elejéig, a budapesti h. é. vasutak által használt vágányok kivételével, Haarmann rendszerű, innét a 17×77 szelvényig 23.6 kgr.-mos Vignol rendszerű, a végállomáson pedig ugyancsak Haarmann rendszerű felépítmény fog beépíttetni.

Már a közigazgatási bejárásán megállapított, hogy a vágányok a végleges járda szélétől 3.50 m. tengelytávolságra helyeztessenek el.

Mivel azonban a vasuti vonal pontos kitűzésekor kitűnt, hogy ennek a keresztül vitele, a Vörösvári-utczának mai rendezetlen állapota miatt, ez időszerint kedvezőtlen helyzetet teremtene; ennél fogva a székes-fővárosi tanács előterjesztésére, hozzájárultunk ahhoz, hogy ideiglenesen, az útca déli oldalán, a vágány, a jelenlegi járda szélétől 3.20 m.; — az északi oldalon pedig 3.50 m. tengelytávolsággal fektettessék le, azzal a kö-telvezettséggel, hogy a vasuttársaság, annak idején, — ha azt, az útszabá-lyozás előrehaladása kívánni fogja, — a vágányokat, az eredeti tervek szerint, véglegesen áthelyezni tartozik.

A vasut ily értelemben, a lefolyt évben meg is épült és a f. é. január havában megtartott műtanrendőri bejárásán, a közforgalomnak átadatott.

* * *

A budapesti villamos városi vasút r.-t. népligeti vonalának és a Budapest—Szent-Lőrinczi h. é. villamos vasutnak összekötése.

E két vasuttársaság közös kérvényére megindított tárgyalások során, a székesfővárosi tanácssal egyetértőleg hozzájárultunk ahhoz a tervhez, mely szerint az *Üllői-útnál*, a *Népliget* sarka előtt, a *Népliget* végállomás némi megrövidítésével, a *Hungária-körut* itteni két fővágánya a *Szt.-Lőrinczi h. é. vasút* vágányaival köttetné össze; továbbá a *Szt.-Lőrinczi h. é. vasút* *Üllői-úti* kiinduló végállomása fölött, az itteni összekötő vágány némi eltolásával, a h. é. vasút két vágánya a *Vágóhid-utczán* át a városi villamos vasút *Mester-utczai* vonalával köttetné össze, másrészt pedig a *Mester-utcza* és a *Ferencz-körut* között, a *Boráros-tér* felé vezető irányban, az itteni összekötő vágányok némi áthelyezésével, két új vágány összeköttetés, végül az *Eskü-téren*, a *Ferencz József-rakpart* 23—26. sz. házak előtt új végállomás létesítették.

Ezek által az összeköttetések által lehetségessé válik ugyanis az, hogy egyfelől közvetlen kocsik indíttassanak a *Népszínház*tól kiindulva, a *Népszínház-utczán*, *Köztemető-úton*, *Orczy-úton*, *Simor-utczán* és a *Hungária-köruton* át egészen *Szent-Lőrinczig*; másfelől hogy a *Ferenczváros* és a *Belváros Kispesttel* és *Szent-Lőrinczczel* közvetlen összeköttetésbe jusson.

Miután a székesfőváros közönsége a vasút céljára szükséges közterületeket átengedte és idevonatkozó közgyűlési határozatát, kormányhatósági jóváhagyás végett a belügyminister úrhoz fölterjesztettük; — a kereskedelmi minister úr, e vasuti létesítményekre a közigazgatási bejárást a m. év tavaszán elrendelte.

Ez alkalommal a tervezett összekötő vágányokhoz és a *Vágóhid-utczai* vonal létesítéséhez a bizottság egyetértőleg hozzájárult.

A *Vágóhid-utczában*, az előzetes tárgyalások során, a szabályozási vonaltól 8.50 m. távolságban megállapított vágánytengely fekvése 9 m. távolságban állapított meg, mert a szabályozási vonaltól 7.50 m.-re egy 70 cm. átmérőjű légszeszcső fekszik és mert különben a vasuti sinszál e légszeszcső fölé esett volna.

Az *eskü-téri* új végállomáson, a házsor felőli vágány fekvése a járdától 3.50 m. tengelytávolsággal állapított meg.

Ugyanezen a bejáráson hozzájárultunk ahhoz is, hogy a *Nádor-utczában*, a *Báthory-utcza* *Duna* felőli meghosszabbítása irányában levő 2 iv némileg eltolassék és egy új összekötő iv beiktattassék; a *dunaparti* körforgalmú vonal kiágazása előtt pedig, a *Báthory-utczában*, valamint az *Ország-ház-téren* összekötő vágányok létesíttessenek, hogy a *dunaparti vonal* fölhasználásával a forgalmat hurokvágány-szerűen lehessen berendezni.

*

A lefolyt évben napirendre került a *budapesti h. é. vasutak*, nevezetesen a *Soroksári*-, *Haraszi*-, a *Szent-Endrei* és a *Kerepes-Cinkotai* vonalak villamos üzeműre való átalakítása. Az engedélyezési tárgyaláson kifejezést adtunk annak, hogy e vonalak újabb berendezésénél a szabályozási terv lehetőleg figyelembe vétessék; — nevezetesen, hogy a *Szent-Endrei* vasut mentén gondoskodás történjék abban az irányban, hogy a vasut pályatestje az itteni építési telkekhez való hozzáférhetést ne akadályozza.

*

Tárgyalásaink során hozzájárultunk ahhoz, hogy a *Budapest—Buda-foki h. é. villamos vasut* budapesti végállomása bővítettessék és a *Ferencz József-híd* mellé áthelyeztessék.

A bemutatott tervek szerint, a *Gellért-téri square* északi vége mintegy 4—5 méterrel megrövidül, hogy a meghosszabbítandó végállomás vágánya lefektethető legyen. A megadott helyhatósági építési engedélyt a kereskedelemügyi minster úr is megerősítette; de a vassuttársaság a tervek kivitelét későbbre halasztotta.

* * *

Különböző vasuti ügyek.

A fentiekén kívül eljárásunk tárgyát képezte még: a *m. kir. államvasutak Józsefvárosi pályaudvara* végén a *Hungária-köruti* aluljárónál tervezett lépcsős följáró és megállóhely.

A *Budapest—Esztergom—Füzitői h. é. vasut* 78/79 szelv. között „*Üröm*“ állomás hozzájáró útja.

A *Budapest—Esztergom—Füzitői h. é. vasut* „*Ó-Buda*“ állomás, valamint a *III., Kaszás dűlő* 7239/2—c, 7239/3—c és 7240/3 hrsz. *Wuttki-féle* telkek melletti párhuzamos útnak a közlekedésre alkalmas módon való feltöltése.

A *Budapest—Esztergom—Füzitői h. é. vasut* „*Ó-Buda*“ vasuti állomásán levő fedett és nyitott raktár átalakítása.

A *budapest h. é. vasutak* „*Budapest—Czinkota*“ vonala útfelöli árkanak vízelvezetése végett létesített átereszek.

A *budapesti h. é. vasutak* „*Budapest—Vágóhid*“ állomásán levő kocsiszin és műhely

A *budapesti h. é. vasutak Budapest—Szentendrei* vonalának *Ó-Buda—Filatori-gát* állomásáról az *Ujlaki tégl- és mészégető r.-t.* *Bécsi-úti* telepére vezető iparvágány vízlevezető pótmunkálatai.

A *Goldberger Sám. és fiai r.-t. III., Óbudai rakparton* fekvő rakodójától az *Óbudai kékfestő gyárába* tervezett keskenyvágányu, lóüzemű iparvasut.

A *m. kir. államvasutak Ferenczvárosi pályaudvara* végén elvonuló „*illatos árok*“ rendezése következtében fölslegessé vált vasszerkezetű hid eltávolítása.

A *m. kir. államvasutak balparti körvasuti* vontató vágányából, az *V., Tutaj-utczán* és a *Berzenczei-utczán* át, a „*budapesti ált. villamossági r.-t.*“ 1317, 1318/1 hrsz. gyártelepére vezető iparvágány fordító korongjából kiágazólag a *Berzenczei-utczát* keresztező, az 1316/9 és 1316/10 hrsz. telepére vezető iparvágány.

A *m. kir. államvasutak* „*Lipótváros*“ állomásából kiágazólag *Aczél Károly* tulajdonát képező fatelepre tervezett iparvágány.

A *m. kir. államvasutak X., „Kőbánya alsópályaudvar*“ állomásából kiágazólag a *Neumann György-féle „Hazai kőolaj-ipar r.-t.” Gyömrői-út* 8555—8556. hrsz. kőolajgyárába vezető iparvágány.

A *m. kir. államvasutak Budapest—Czeglédi* vonalával párhuzamosan haladó vontató vágányból kiágazólag a „*szab. parafakő és parafa kő építőményi r.-t.*“ gyártelepére vezető vágány folytatásában, a *Reichel és Heiszler*

féle X., Noszlopi-utca, Névtelen-utca, és Vasgyár-utca által határolt gyártelepre épített iparvágány.

Az „általános osztrák-magyar légszesz-társulat“ budapesti 2. sz. légszeszgyár telepén a IX., Koppány-utca 4. sz. a. már meglevő iparvágány hálózatának összeköttetésére szolgáló mellékvágány kiegészítése.

A m. kir. államvasutak „Budapest—Dunaparti teherpályaudvar“ állomásától a „magyar élelmiszer szállító r.-t.“ ipartelepére tervezett iparvágány.

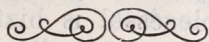
A m. kir. államvasutak jobbparti körvasutjából kiágazólag, a „Lujza gőzmalom r.-t.“ telepére vezető iparvágány kibővítése.

A cs. kir. szab. déli vasutból kiágazó, a budapesti 4. hadtest kelenföldi katonai ruharaktárához vezető iparvágány meghosszabbítása és e meghosszabbításból kiágazó csonkavágány.

A budapesti h. é. vasutak „Budapest—Vágóhid“ állomása és a m. kir. államvasutak „Dunaparti teherpályaudvara“ között levő összekötő vágányból kiágazó tartalék vágányok.

A budapesti h. é. vasutak Szent-Endrei vonalának 30/31 szelv. közt kiágazólag, a „magyar fémművek r.-t.“ és az „aczelöntőde r.-t.“ telepére vezetett iparvágány.

Végül részt vettünk a „Pusztaszent Mihályi közuti vasút r.-t.“ Rákosszent-Mihály belterületére vezető lőüzemi vasutjának villamos üzemre leendő átalakítása iránt tartott közigazgatási bejárason.



V.

VIZMŰ.

A balparti végleges vízmű a káposztásmegyeri határban a programba vett terjedelemben teljesen kiépült és már 1904-ben a maga egészében üzembe helyeztetett és ezzel az V. ker. Markó-utczai ideiglenes szivattyutelepnek felhagyása actualissá vált. Ez az ideiglenes telep az V. ker. Rudolf-rakparton fekvő egyik dunaszabályozási telkünkön van elhelyezve, melyet e czélból készségesen hagytunk annak idején a székesfőváros birtokában, oly egyezséggel, miszerint azt a végleges vízmű teljes elkészülte és használatba vételének napjától még egy évig ingyen használhassa, sőt ez irányban telekkönyvi bekebelezéssel is biztosítottuk.

Noha azonban az egyezés értelmében a telek nekünk már 1905. év tavaszán visszaadandó lett volna, annak mai napig sem juthattunk birtokába. Miután pedig e vízvezetéki telep az országház környékén gyökeresen megváltozott viszonyok mai keretébe már egyáltalán nem illik bele, sőt a természetes fejlődésnek továbbra meg nem tűrhető akadályát képezi, korábbi eredménytelen sürgetések után az átadásra végső határidő gyanánt f. évi november 1-jét tűztük ki, felkérvén a székesfővárost, hogy az ideiglenes telep sorsáról addig megfelelően intézkedjék.

A vízmű körében a balparton egyébként a mult évről már csak a csőhálózat kiterjesztéséről, a jobbparton ellenben a Gellérthegyi magasfekvésű medencze építéséről is megemlékezhetünk.

A Gellérthegy felső részeinek vízzel való ellátására szolgáló csőhálózatba eredetileg egy 12.5 m³ űrtartalmú vízmedencze volt csak beiktatva. Ez az ideiglenes jellegénél fogva kis méretűnek tervezett vízmedencze már nem volt képes a fokozott igénybe vétel mellett a napi vízfogyasztás egyenetlenségeit szabályozni. Minthogy pedig a Dunajobbparti városrészek vízellátásának kiterjesztésére elfogadott tervezet idevonatkozó részének végrehajtására még ez időszerint szükség nincs, a régi kis vízmedencze közvetlen szomszédságában +125.0 m. Duna sempont feletti magasságban egy a talajba süllyesztett 65.0 m³ űrtartalmú vízmedencze épült betonból.

Az 1906. év folyamán engedélyezett vízvezetéki csövek
a következő helyeken voltak lefektendők :

Kerület	U t a k é s t e r e k
I.	Pipacs-utcza, Vadorzó-utcza, Bercsényi-utcza, Villányi-út folytatásába eső névtelen út, Fortuna-utcza, Virányos-út, a Fehérvári-útból a 13300 hrsz. teleknél elágazó névtelen út, Árnyas-út, Diós-árokka párhuzamos névtelen út, Tárógató-út, Szt.-Háromság-tér, Ág-utcza, Óra-út, Mihály-utcza, Szirtes-út, Budafoki-út, Lenke-út, Budaörsi-út, Tétényi-út, Bártfai-út, Fehérvári-út, Alberti-út, Mohai-út, Bornemissza-utcza, az utolsó kettő közötti névtelen út, a 13788. hrsz. telek melletti dülő út, Magyarádi-út és azt a Lenke-úttal összekötő névtelen út.
II.	Zsigmond-utcza, Orgona-utcza, Marczibányi-tér, Iskola-utcza, Eszter-utcza, Apostol-utcza, Törökvész dülő-út, Pasarét dülő-út.
III.	Miklós-utcza, Kerék-utcza, Szt.-Lélek-tér, Fő-tér, Kórház-utcza, Flórián-utcza, Vörösvári-utcza, Szépvölgyi-utcza.
IV.	Semmelweis-utcza, Mária Valéria-utcza.
V.	Nádor-utcza, Erzsébet-tér, Bálvány-utcza, Szemere-utcza, Személynök-utcza, Visegrádi-utcza, Révész-utcza, Zsilip-utcza, Zápolya-utcza, Balaton-utcza, Hold-utcza.
VI.	Aradi-utcza, Városliget, Nagymező-utcza, Laudon-utcza, Petőfi-utcza, Agyag-utcza, Városligeti fasor, Frangepán-utcza, Jász-utcza, Tasi-utcza.
VII.	Amerikai-ut, Rózsa-utcza, István-út, Nagydiófa-utcza, Jávör-utcza, Szugló-utcza, Garay-tér, Gyarmat-utcza, István-tér, Hajtsár-út.
VIII.	Üllői-út, Bezeréd-utcza, Luther-utcza, Tisza Kálmán-tér, Magdolna-utcza, Szentkirályi-utcza, Nap-utcza, Hunyady-utcza.
IX.	Csillag-utcza, Erkel-utcza, Köztelek-utcza, Lónyay-utcza, Sőház-utcza, Bokréta-utcza, Nádasdy-utcza, Koppány-utcza, Tóth Kálmán-utcza, Csont-utcza, Tinódy-utcza, Gróf Haller-utcza.
X.	Apaffy-utcza és azt keresztező névtelen út, Szapáry-utcza, Rezső-tér, Hős-utcza, Pongrácz-ut, Ihász-utcza, Kápolna-tér, Noszlopy-utcza, Gyömrői-út.

Az engedélyezett csővonalak hossza a következő:

26 mm. belső átmérőjű cső	195 méter hosszban
30	767
40	380
50	690
75	1110
100	7235
125	10315
150	11500
175	540
200	550
250	805
300	75

Összesen 34162 méter hosszban.

VI.

CSATORNÁZÁS.

A székesfőváros csatornahálózatának rendszeres és helyes irányban való fejlesztéséhez elsőrendű érdek fűződik, akár a főváros általános fejlődését, akár pedig különösen annak egészségügyi viszonyait tekintjük.

Arról a tevékenységről, melyet a hatóság e tekintetben évről-évre kifejt, jelentéseinkben mindenkor beszámolunk.

Legfontosabb alkatrésze a csatornahálózatnak a főgyűjtő, melynek építése szakaszokra osztva történik.

A lefolyt 1906. évben befejezték a köruti főgyűjtő V-ik szakaszának építését, amely szakasz a Szondy-utczától a Rudolftérig terjed és hossza 1035-60 métert tesz ki.

A Duna balparti mellékgyűjtő hálózathoz az év folyamán hozzájárultunk a Wahrmann-utczai mellékgyűjtő meghosszabbításaként a Botond-, Tüzér-utczák, Hungária-körút, Csata-utczán a Béke-térig, másrészt a Tüzér-utczából elágazólag a Hun-utczán a Lehel-utczáig építendő mellékgyűjtő építésére bemutatott tervek végrehajtásához azzal a kikötéssel, hogy a Csata-utczának a mellékgyűjtő vízgyűjtő területébe való bevonása csak ideiglenesnek tekinthető, mert a mellékgyűjtő méreteinek megállapításánál a vízgyűjtő-terület északkeleti határát a Hungária-körút képezte, de a Hungária köruton kívül eső terület a dunaparti főgyűjtő méretmegállapításánál sem vétetett figyelembe, minthogy annak vízlevezetése a jelenleg meglévő től független vízlevezető rendszerben fog majd megoldatni. Az engedélyezett mellékgyűjtő $+4.20$ m. Duna sempont feletti fenékmagassággal torkol be a Fóthi-úton már megépült mellékgyűjtőbe, innét 600 m. hosszban $\frac{1.5}{1.0}$ méteres tojásszelvényre és $1:1000$ esésnek megfelelően a Botond- és Tüzér-utczákon át halad a Hun-utczáig. Innét egyrészt 800 méter hosszban $\frac{1.2}{0.8}$ méteres tojásszelvényre $1:1000$ esésnek megfelelően a Tüzér-utczán, Hungária-köruton, Csata-utczán, a Béke-térig, másrészt 310 méter hosszban szintén $\frac{1.2}{0.8}$ méteres tojásszelvényre $1:1000$ esésnek megfelelően a Hun-utczán a Lehel-utczáig halad és a Béke-téren $+5.60$ m. Duna sempont feletti, a Lehel-utczában pedig $+5.11$ m. Duna sempont feletti fenékmagassággal végződik. A mellékgyűjtő meghosszabbítás $40-40$ m. távolságokban tisztító aknákkal ellátva betonból építendőnek tervezetett.

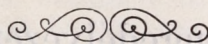
Az 1906. év folyamán a következő útvonalak csatornázásához adtuk meg hozzájárulásunkat:

Kerület	Ú t v o n a l	Csatornahossz méterekben
I.	Átlós-út, Kemenes-utca, Villányi-út folytatását képező névtelen út, Bercsényi-út, Fehérvári-útból 13300 hrsz. teleknél elágazó névtelen út, Kelenhegyi-út, Ág-utca, Budafoki-út, Alma-utca, Biró-utca, Fehérvári-út, Bártfai-utca, Albert-utca, Mohai-út, Bornemissza-utca és a kettő közötti névtelen út.	3591
II.	Vérmező-út, Alvinczi-út, Rókushegyi-lépcső, Zsigmond-utca, Iskola-utca, Hidegkúti-út, Budakeszi-út, Maros-utca, Margit-utca, Házmán-utca, Fillér-utca	5799
III.	Calvin-utca, Repkény-utca, Miklós-utca.	633
IV.	Semmelweis-utca.	175
V.	Zsilip-utca, Süllő-utca, Visegrádi-utca.	530
VI.	Rózsa-utca, Botond-utca, Tüzér-utca, Hungária-körút, Csata-utca, Hun-utca, Laudon-utca, Szerecsen-utca.	2095
VII.	Peterdy-utca, Nagydíófa-utca, István-tér, Cserhát-utca, Murányi-utca, Angol-utca, Egressy-út Gyarmat-utca, Csömöri-út, Fogarasi-út, Várna-utca, Ornagy-utca, Tábornok-utca, Columbus-utca.	2393
VIII.	Hunyady-utca, Nap-utca, Kisfaludy-utca, Karpfenstein-utca,	1126
IX.	Nádasdy-utca, Koppány-utca.	390
X.	Kelemen-utca, Maglódi-út, Ihász-utca, Gergely-utcából Kelemen- és Apaffy-utca között elágazó névtelen út, Gyömrői-út, Gyömrői- és Czeglédi-utat összekötő névtelen út.	2253
	Összesen	18985

Az engedélyezett csatornavonalak keresztmetszelvények szerint következőleg csoportosíthatók:

206 méter hosszú 0.3 m. körszelvénynyel						
1160	"	"	0.4	"	"	"
260	"	"	0.5	"	"	"
550	"	"	0.45	"	tojás-	"
			0.30			
658	"	"	0.6	"	"	"
			0.4			
218	"	"	0.75	"	"	"
			0.5			
13513	"	"	0.9	"	"	"
			0.6			
2576	"	"	1.2	"	"	"
			0.8			
600	"	"	1.5	"	"	"
			1.0			

Összesen 19735 méter hosszban.



Az 1906. évi költségvetésben a következők a következők helyére vonatkoznak:

Utazás és tér		Költség
I. Utazás és tér		I.
II. Utazás és tér		II.
III. Utazás és tér		III.
IV. Utazás és tér		IV.

VII.

KÖZVILÁGÍTÁS.

A közutak, utcák és terek világítása a rendes méreteken haladt előbbre, részint a világítás kiterjesztésével, részint javításával. -- Tanúsítják ezt az alábbi adatok:

Az 1906. év folyamán engedélyezett légszeszcső fektetések és lámpás felállítások a következő helyekre vonatkoznak:

Kerület	U t c z a é s t é r
I.	Lágymányosi-utca, Szt.-György-térre vezető lépcsős út, Gellért-rakpart, Krisztina-körút, Szirtes-út és abból elágazó névtelen út, Gellérthegy-utca, Naphegy-utca, Albert-utca, Kelenhegyi-utat a Mènesi-úttal összekötő névtelen út, Szt.-Háromság-tér, Fehérvári-útból 13300 hrsz. teleknél elágazó névtelen út, Ág-utca, Mihály-utca, Budafoki-út, Labancz-út, Lisznyay-utca, Márvány-utca, Fehérvári-út, Bátfai-utca, Mohai-út és a mellette levő névtelen út.
II.	Mecset-utca, Lövház-utca, Zsigmond-utca, Házmán-utca, Iskola-utca, Bimbó-utca, Orgona-utca, Káplár-utca, Eszter-utca, Pázsit-utca, Aranka-út és abból elágazó névtelen út, Ákos-utca, Jácint-utca, Franklin-utca, Biró-utca.
III.	Darázs-utca, Repkény-utca, Miklós-utca.
IV.	Calvin-tér, Kossuth Lajos-utca.

Kerület	U t c z a é s t é r
V.	Nádor-uteza, Országház-tér, Erzsébet-tér, Személynők-uteza, Róvész-uteza, Csáky-uteza, Zsilip-uteza, Süllő-uteza, Visegrádi-uteza, Béke-tér, Béke-uteza, Pozsonyi-út, Váci-körut, Lipót körut, Tátra-uteza.
VI.	Sziy-uteza, Városliget, Király-uteza, Laudon-uteza, Petőfi-uteza, Frangepán-uteza, Agyag-uteza, Aréna-úti aluljáró, Teréz-körut, Andrássy-út.
VII.	Aréna-út, Almássy-tér, Hársfa-uteza, Rózsa-uteza, István-út, Hajtsár-út, Kerepesi-út.
VIII.	Kun-uteza, Karpfenstein-uteza, Üllői út, Bezerédy-uteza, Tisza Kálmán-tér, Tavaszmező-uteza, József-uteza, Magdolna-uteza, Szentkirályi-uteza, Kisfaludy-uteza, Nap-uteza, Hunyady-uteza, József-körut, Muzeum-körut, Rákóczy-út, Gyöngytyúk-uteza, Luther-uteza.
IX	Csillag-uteza, Erkel-uteza, Köztelek-uteza, Lónyay-uteza, Földvár-uteza, Mátyás-uteza, Bokréta-uteza, Ráday-uteza, Nádasdy-uteza, Tóth Kalmán-uteza, Liliom-uteza,
X.	Maglódi-út, Sirkert-uteza, Szapáry-uteza, Hős-uteza, Pongrácz-út, Kápolna-tér, Ihász-uteza, Alsó vaspálya-uteza, Harmat-uteza, Apaffy-uteza, Hungária-körút, Rezső-tér.

Az engedélyezett egylángu lámpások száma :

466 egész éjjeli

535 féléjjeli.

Azonkívül engedélyeztetett 8 db. hármas-, 1 db. négyes-lámpás és 1 db. ötágú kandellaber összesen 14 egész éjjeli és 19 féléjjeli lággal, továbbá 297 lámpás áthelyezése és 14 féléjjeli lámpásnak besorozása az egész éjjeliek közé.

A magyar villamossági részvénytársulat az 1906. év folyamán a következő vonalakon fektetett kábeleket:

Kerület	U t a k é s t e r e k
I.	Palota-út, Dísz-tér, Lógodi-utca, Mozdony-utca, Budafoki-út, Kelen-hegyi-út, Márvány-utca, Naphegy-utca, Lisznyay-utca, Fehérvári-út, Uri-utca, Verbőczy-utca, Ág-utca, Várfoke-utca
II.	Ostrom-utca, Vérmező-út, Batthyány-tér, Zárda-utca, Zivatar-utca, Iskola-utca, Várkert-rakpart
III.	Lukács-utca, Pacsirtamező-utca, Zsigmond-utca.
IV.	Vármegyeház-utca, Királyi Pál-utca, Veres Pálné-utca.
V.	Váci-út, Tisza-utca, Visegrádi-utca, Lipót-körút, Súlyom-utca, Vadász-utca, Arany János-utca, Balvány-utca, Fürdő-utca.
VI.	Podmaniczky-utca, Felső-erdősor, Bajnok-utca, Szerecsen-utca, Aréna út, Andrássy-út, Lendvai-utca, Bajza-utca, Aradi-utca, Teréz-körút Csengery-utca, Uj-utca, Vörösmarty-utca.
VII.	Holló-utca, Almássy-tér, Rózsa-utca, Óvoda-utca, Hársfa-utca, Murányi-utca, Akácfa-utca, István-tér, Baresay-utca, Rombach-utca, Nefelejts-utca, Rottenbiller-utca, Nagydíófa-utca, Vörösmarty-utca, Baross-tér.
VIII.	Kemény Zsigmond-utca, Nap-utca, Pál-utca, Baross-utca, Óriás-utca, Koszoru-utca, Hunyady-utca, Múzeum-körút, Lujza-utca, Kalvária-tér, Kőrös-utca, Bezerédy-utca.
IX.	Üllői-út, Ráday-utca

A magyar villamossági részvénytársulat által 1906. évben lefektetett kábelek árokhossza 15141.25 méter.

Ezenkívül épített a magyar villamossági részvénytársulat az 1906. év folyamán kis feszültségű (secundár) áram vezetésre szolgáló légvezetőket: az I. ker. Budakeszi-úton, a II. ker. Szemlőhegy-utczában, Marczibányi-téren, Zárda-utczában, Keselyű-úton, Borbolya-utczában, Nyúl-utczában, Trombitás-úton, Pasaréti-úton, Törökvész dülő-úton, Niedermayer-utczában, Rókushegyi-lépcsőn, Fillér utczában, a III. ker Áfonya-utczában, Józsefhegyi-utczában, összesen 2802 méter hosszban.

**A budapesti általános villamossági részvénytársaság az
1906. év folyamán a következő vonalakon fektetett
kábeleket:**

Kerület	Utak és terek
I.	Alagut-utcza, Pauler-utcza, Krisztina-körút, Krisztina-tér, Szent János-utcza, Lágymányosi-utcza, Gyopár-utcza, Kelenhegyi-út, Kemes- nes-utcza, Mátyosi-utcza, Tábor-utcza, Budafoki-út.
IV.	Hajó-utcza, Veres Pálné-utca, Havas-utcza, Képiró utcza, Királyi Pál-utcza, Bástya-utcza.
V.	Báró Aczél-utcza, Sziget-utcza, Csáky-utcza, Sétatér-utcza, Tükör- utcza, Lipót-körút, Pozsonyi-út, Vadász-utcza, Klotild-utcza, Váci-út, Tutaj-utcza.
VI.	Sziv-utcza, Szondy-utcza, Gyár-utcza, Felső-erdősor, Lovag-utcza, Csengery-utcza, Dalnok-utcza, Aradi-utcza Kmetty-utcza, Laudon- utcza, Szerecsen-utcza, Hajós-utcza. Dob-utcza, Aradi-utcza, Ó-utcza, Petőfi-utcza, Dalszínház-utcza.
VII.	Ujlaky-utcza, István-út, Bethlen-utcza, Peterdy-utcza, Csengery-utcza, Nefelejts-utcza, Kertész-utcza, Wesselényi-utcza, Nagydíófa-utcza, Elemér-utcza, Jávör-utcza.
VIII.	Baross-utcza, Tavaszmező-utcza, Nagyfuvaros-utcza, Mátyás-tér, Pál- utcza, Bezerédy-utcza, Csokonay-utcza, Népszínház-utcza, József-utcza, Mária-utcza, Sándor-tér.
IX.	Lónyay-utcza, Boráros-tér, Ráday-utcza, Ernő-utcza, Bakács-tér, Kinizsi-utcza, Bakács-utcza.

A budapesti általános villamossági részvénytársaság által 1906. év
folyamán lefektetett kábelek árokossza 10715·32 méter.

Az 1906. év folyamán engedélyezett kőolajlámpás felállítások a következő helyekre vonatkoznak :

Kerület	U t c z a é s t é r
I.	Városmajor több útvonalán, Orbánhegyi-út, Csermely-út, Béla király-út, Janka-út, Szirtes-út, Agancs-út, Böszörményi-út, Csörsz-utcza, Tatár-utcza, Kőbánya dülő több névtelen útján, a Zugligeti és Budakeszi-utat összekötő névtelen út, Csiga-út, Diana-út, Kereszt-tér, Melinda-út.
II.	Küküllő-utcza, Pázsit-utcza, Káplár-utcza, Rét-utcza, Oszlop-utcza, Keselyű-utcza, Ákos-utcza folytatását képező névtelen út, Pasaréti-út, Csévi-utcza, Kapy-utcza.
III.	Zöldmáli-utcza, Zöldmáli-út, Gyűrű-utcza, Zápor-utcza, San Marco-utcza, Vályog-utcza, Körte-utcza, Ágoston-utcza, Táborhegyre vezető út, Szőlő-utcza, Zápor- és Szőlőkert-utczák közötti névtelen út, Szőlőkert-utcza, Föld-utcza, Calvin-utcza, Viador-utcza, Kecske-utcza, Seregély-utcza, a Bécsi-úttól a 6289. hrsz. telekhez vezető névtelen út.
V.	Csanádi-utcza, Csáky-utcza, Pannonia-utcza, Sziget-utcza, Kárpát-utcza, Vág-utcza, Tutaj-utcza, Berzenczey utcza, Ipoly-utcza, Zápolya-utcza, Korall-utcza, Visegrádi-utcza, Zsilip-utcza, Süllo-utcza.
VI.	Mór-utcza, Gömb-utcza, Szegedi-út, Ambrus-utcza, Frangepán-utcza, Fáy-utcza, Forgách-utcza, Tahí-utcza, Káka-utcza, Futár-utcza, Fővénny-utcza, Máglya-utcza, Agyag-utcza, Babér-utcza, Rozsnyay-utcza, Tomori-tér, Röppentyű-utcza.
VII.	Paskal malom nyugati oldalán elvonuló névtelen út.
VIII.	Déry-utcza.
IX.	Gubacsi-út, Szekerész-utcza, Körösi Csoma-utcza.
X.	Harmat-utczát a Maláta-utczával összekötő névtelen út, Kereszturi-út, Halas-utcza, Méhes-utcza, Beleznay-utcza, Bihari-utcza, Maglódi-út, Kozma-utcza, Pongrácz-út, Külső-Jászberényi-út, Noszlopy-utcza.

Engedélyezett lámpások száma:

362 egész éjjeli

140 féléjjeli.

Azonkívül engedélyeztük 10 nyári féléjjeli lámpás felállítását, 1 fél-éjjeli lámpásnak az egész éjjeliek közé, 30 nyári féléjjeli lámpás közül 16 lámpásnak az egész évi egész éjjeliek és 14 lámpásnak az egész évi fél-éjjeliek közé sorolását, 26 lámpásnak áthelyezését.

VIII.

TÁVIRÓ, TÁVBESZÉLŐ.

Az 1906. év folyamán következő táviró és távbeszélő vonalak képeztek közigazgatási bejárás, illetőleg engedélyezés tárgyát.

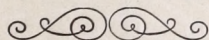
Távbeszélő tömbcsatornák, pánczélos kábelek és légvezetékek az I. V. VI. VIII és IX. kerületekben.

Kábelelosztó vasbódék felállítása a Budakeszi- és Hidegkuti-úton.

Táviró vezeték a X. ker. tisztviselőtelepi 102. sz. posta állomáshoz.

Táviró vezeték áthelyezése a X. ker. kőbányai alsó pályaudvar mentén.

Az 1906. év folyamán végrehajtott építkezések és kábelfektetések révén az év végéig a föld alatt elhelyezett távbeszélő kábelek hossza 179.105, a kábelek elhelyezésére szolgáló csőcsatornákkal bíró betontömbök vonalhossza 40,980 méterre, a felvezető pontoktól az előfizetők állomásáig vezető légvezetékek hossza pedig 12,900.594 méterre növekedett.



IX.

A DUNASZABÁLYOZÁSI TELKEK.

A fővárosi pénzalap eredeti törzsvagyonát tudvalevőleg a Duna szabályozásával a főváros határában nyert területből alakított telkek képezik, melyek részben közcélokra használtattak fel, részben pedig beépítésre vannak szánva.

A telkek értékét eddig három ízben vettük becslés alá. Az egyik becslés még a hetvenes években, a másik 1896-ban történt. Az értékviszonyoknak az utolsó 10 év alatt bekövetkezett változása tette szükségessé, hogy a becsértéket a mult évben újabb revízió alá vegyük.

Az eredményt a még birtokunkban levő telkekre nézve, az alábbi kimutatás foglalja magában. Meg kell azonban emlitenünk, hogy e telkek fedezetéül szolgálnak a nagykörút létesítésére és a Kossuth Lajos-utca kiszélesítésére adott azon állami előlegeknek, amelyek még közel 5 millió koronában állanak fenn.

Kimutatás

a Duna szabályozása által nyert és a fővárosi pénzalap tulajdonát képező telkek becserértékéről.

Régi	Uj	Terület □-ölekben		Az 1841/906. sz. a. kelt határo- zattal megállapított becser				J e g y z e t
helyrajzi szám	egész	1/100	□ ölenként		ö s s z e s e n			
			k.	f.	korona	f.		
I. kerület. Kelenföld.								
11168	16451/3h	4 508	20	8	00	36.065	60	Közcélra fen- tartott telkek.
11169	16451/3i	7 248	50	8	00	57.988	00	
11170	16451/3k.	4.345	00	8	00	34 760	00	
11171	16451/3l	7.199	60	8	00	57.596	80	
11172	16451/3m.	4 592	40	8	00	36.739	20	
11173	16451/3n.	1.171	70	8	00	9.373	60	
11174	16451/3o.	4.387	30	8	00	35.098	40	
11175	16451/3p	5 737	10	8	00	45.896	80	
11176	16451/3q.	9.134	90	8	00	73.079	20	
11177	16451/3r.	2.498	00	8	00	19.984	00	
11178	16451/3s.	5.941	00	8	00	47.528	00	
11179	16451/3t.	4.103	40	8	00	32.827	20	
11180	16451/3u.	4.259	90	8	00	34.079	20	
11181	16451/3v.	4.277	00	8	00	34 216	00	
		69.404	00			555.232	00	

Régi	Uj	Terület □-ölekben		Az 1841/906. sz. a. kelt határozattal megállapított becsár				J e g y z e t
helyrajzi szám		egész	1/100	□ ölenként		ö s s z e s e n		
				k.	f.	korona	f.	
11182	16452/5 a.	35	20	4	00	140	80	A téli kikötő, illetve az azzal kapcsolatos szá- bályozás céljára □-ölenként 2 koronáért át lesz engedendő.
11183	16452/5 b.	4 937	00	4	00	19.748	00	
11184	16452/5 c	3.985	00	4	00	15.940	00	
11185	16452/5 d	9.016	10	4	00	36.064	40	
11186	16452/5 e.	7.710	00	4	00	30.840	00	
11187	16452/5 f.	1.809	80	4	00	7.239	20	
11188	16452/5 g	686	20	4	00	2.744	80	
11189	16452/5 h	3.676	20	4	00	14.704	80	
11190	16452/5 i	596	50	4	00	2.386	00	
11191	16452/5 k. 16452/3 a	1.275	00	4	00	5.100	00	
11192	16452/3 b.	491	00	4	00	1.964	00	
11193	16452/3 c.	167	00	4	00	668	00	
11194	16452/3 d	466	50	4	00	1.866	00	
		34.851	50			139.406	00	
A III. kerületben az Ó-Budai-rakparton.								
	1813/3	1.913	70	60	00	114.822	00	
	1813/4	1.819	10	80	00	145 528	00	
	1813/5	69	80	80	00	5.584	00	
		3.802	60			265.934	00	

Uj helyrajzi szám	Terület □-ölekben		Az 184 1/906 sz. határozattal megállapított becser				J e g y z e t
	egész	1/100	□ ölenként	összesen			
				k.	f.	korona	
Az V. ker. Rudolf- és Ujpesti-rakparton.							
905	929	30	1000	.	929 300	00	Jelenleg vizmű czéljára használtatik.
1108	623	40	1000	.	623.400	00	
1121	1.217	00	850	.	1.034.450	00	
1237	1.661	10	750	.	1.245.825	00	
1241	3.701	70	400	.	1.480.680	00	
1242	2.702	70	400	.	1.081.080	00	
1246	2 835	30	400	.	1.134.120	00	
1251	1 035	90	300	.	310.770	00	
1257	893	00	300	.	267.900	00	
1360	484	98	150	.	72 747	00	
1361	399	69	150	.	59.953	50	
1362	287	49	150	.	43.123	50	
1363	298	20	150	.	44.730	00	
1407	408	00	120	.	48.960	00	
1408	841	50	120	.	100.980	00	
1466	679	40	120	.	81.528	00	
1467	813	00	120	.	97.560	00	
1468	686	00	120	.	82.320	00	
1469	1.227	50	150	.	184.125	00	
1472	3.815	00	150	.	572.250	00	
1473	4.841	50	100	.	484.150	00	
1474	4.829	00	100	.	482.900	00	
	35.210	66			10462852	00	

Uj helyrajzi szám	Terület □-ölekben		Az 1841/906. sz. határozattal megállapított becsár				J e g y z e t
	egész	1/100	□ ölenként		ö s s z e s e n		
			k.	f.	korona	f.	
1479/3	6.250	30	40	.	250.012	00	Fakőzraktárak céljára engedtetett át, mi ha nem létesülne, a tanács rendelkezési joga a telkekre újra feléled.
1479/4	5.870	00	40	.	234.800	00	
1479/5	3.905	00	40	.	156.200	00	
1479/6	1.169	00	40	.	46.760	00	
1480	4.827	00	60	.	289.620	00	
1481	4.726	40	60	.	283.584	00	
1482	3.907	00	60	.	234.420	00	
1483	2.308	90	60	.	138.534	00	
	32.963	60			1.633.930	00	

Összesítés.

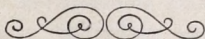
Kerület	Terület ☐ -ölekben		Az 1841/906. sz. határozattal megállapított becsár		J e g y z e t
	egész	1/100	korona	fl.	
Lekötött telkek:					
I-ső kerületben	69.404	00	555.232	00	Közcélra fentartva
I-ső kerületben	34.851	50	139.406	00	Téli kikötő céljára ☐ -ölenként 2 koronáért lesz átengedendő.
V-dik ker.-ben	32.963	60	1 633.930	00	Fakőzraktárak céljára ingyen engedtetett át.
Lekötött telkek összesen	137 219	10	2.328.568	00	
A szabadon értékesíthető telkek összesítése:					
III-dik ker.-ben	3.802	60	265.934	00	
V-dik ker.-ben	35.210	66	10.462.852	00	
Összesen .	39.013	26	10.728.786	00	

X.

SZEMÉLYI ÜGYEK.

A tanács tagjai közül Kvassay Jenő ministeri tanácsos a mult év folyamán leköszönvén, az ekkép megüresedett s a kormány kinevezésének fentartott helyet a ministerium Zsák Hugó földművelésügyi ministeri osztálytanácsossal töltötte be.

A kisleludi Liphay Sándor és gr. Andrassy Tivadar elhalálozása, továbbá Mándy Lajos ministeri tanácsos lemondása folytán üresedésbe jött tagsági helyek a folyó év elején szintén betöltöttek, s jelesen e helyekre a ministerium Semsey László és gr. Andrassy Géza orsz. képviselőket és Hartig Sándor kerekedelemügyi ministeri tanácsost nevezte ki.



XI.

VEGYESEK.

Utczaelne-
zések.

Az 1870: X. t.-cz. 14. §-a értelmében egyebek közt feladatunkat képezi az utczák és közterek elnevezése is.

A lefolyt évben e tekintetben részben magánosok és egyesületek kérelmére, részben pedig hivatalból a következő intézkedéseket tettük:

I-ső kerület.

1. A Németvölgyi-úttól, a farkasréti temető főkapujától, a Sashegyre vezető utat „Sashegyi-út“-nak;
2. a Sashegyi-útból elágazó utat a németvölgyi árokig „Lejtő-út“-nak,
3. a németvölgyi ároktól a Mozdony-útig terjedő utat „Törpe-út“-nak;
4. a Budakeszi-utat a Hárshegyi-úttal összekötő utat „Pálos-utcza“-nak;
5. a Városmajor-utczából a kissvábhegyi-útra vezető utcát „Alma-utcza“-nak;
6. a Városmajor- és Birsalma-utczák között, ezekkel párhuzamosan haladó utcát, a Csaba-utczáig terjedőleg „Biró-utcza“-nak;
7. a Várkertraktarnak a Lánczhid- és Öntőház-utczáktól a Döbrentei- és Apród-utczáig s a Sándor-lépcsőig terjedő részét, mely a Vízmű-utcát is magában foglalta, „Ybl Miklós-tér“-nek neveztük el.

IV-ik kerület.

Az Ujvilág-utcát a Semmelweis-emlék végrehajtó-bizottságának óhajára „Semmelweis-utcza“-nak neveztük el.

V-ik kerület.

A Sétatér-utcza „Bank-utcza“ elnevezést nyert.

VII-ik és VIII-ik kerület.

1. Azon történeti esemény hatása alatt, hogy II. Rákóczi Ferencz fejedelem és bujdosó társainak hamvai immár hazai földben nyugsznak és ama mozzanat örök emlékére, hogy a dicső hamvak a Kerepesi-úton jutottak az ország székesfővárosának szívébe, a Kerepesi-utat a „Rákóczi-út“ elnevezéssel jelöltük meg és ennek folyományaként:

2. a Külső kerepesi-út elnevezése „Kerepesi-út“-ra igazított ki;
3. a volt Rákóczi-utczát „Táncsics-utczá“-nak;
4. a Csömöri-utat a Baross-tértől a Hajtsár-útig „Thököly-út“-nak;
5. a Thököly-utczát pedig, mely a Tisza Kálmán-tértől a Népszínház-utczáig terjed, „Vay Ádám-utczá“-nak neveztük el.

IX-ik kerület.

1. A 8633. és 8634/5. hrsz. telkek északi oldalán haladó s a Tüzoltó-utczától az Üllői-útig terjedő utczát „Mihalkovits-utczá“-nak neveztük el;
2. e telkek déli oldalán elvonuló utczára pedig a „Gróf Haller-utca“ elnevezést, míg
3. a nyugati oldalon elvonuló utczára a „Tüzoltó-utca“ elnevezést terjesztettük ki;
4. a Soroksári-utczának Calvin-tértől a Boráros-térig terjedő szakaszát „Ráday-utczá“-nak neveztük el;
5. A Soroksári-utca további, vagyis a Boráros-tértől a határig terjedő szakaszára kiterjesztettük a „Soroksári-út“ elnevezést.

Foglalkoztunk a lefolyt évben az utczai névtáblák reformjának kérdésével is. Uj utczai névtáblák.

Méltányoltuk azt a törekvést mely a székesfőváros hatóságát az utak, utczák, terek nevének megjelölésére jelenleg alkalmazásban levő táblák hiányai folytán a megjelölés újabb, czélszerűbb módjának keresésében vezérli, mindazonáltal figyelembe véve azon jelentős érdeket, mely a czélszerű megjelöléshez fűződik, másfelől azon hátrányok kiküszöbölését tartva szem előtt, amelyek a jelenlegi rendszerben tagadhatatlanul megvannak, a kérdés beható tanulmányozása alapján arra a meggyőződésre jutottunk, hogy a megjelölésnek az az újabb módozata, melyet a székesfővárosi mérnöki hivatal előterjesztése nyomán a középítési bizottság és a székesfővárosi tanács javaslatba hoztak, nem alkalmas a jelzett igények czélba vett kielégítésére, sőt összehasonlítva a megjelölés mostani módjával, ezzel szemben — mindent összevéve — haladás helyett több tekintetben inkább visszafejlődést jelentene.

A székesfőváros javaslata ugyanis a mostani téglányalaku horganytáblák helyébe ezeknél nagyobb méretű, tojásdad formájú, fehérre zománczott s fekete betűs, mérsékelten domboru vasbádóg táblákra szólt, melyek az utczasarkokon, az első emeleti ablak könyöklő falának magasságában, az első emeletet és földszintet elválasztó párkány fölé, magukon a házak falain helyeztetnének el, s e hely minden más létesítmény kizárásával csupán e táblák részére volna fentartandó.

Habár kétségtelen, hogy e módozat alkalmazásával a jelenlegi táblák mellett fenforgó több lényeges hátrány orvoslást nyerne, kifogás merül fel e mód ellen első sorban már a külső csin és tetszetőség szempontjából s e részben az elsőség megítélésünk szerint határozottan a jelenlegi forma mellett szól. De nem volnának az új anyagu és formájú táblák esetén különösen azon alkalmatlanságok elkerülve, amelyek a tábláknak a házak sarokfalán való alkalmazásából erednek, s a melyek továbbra is megmaradnának; mert a házak sarkai — mint erre a mérnöki hivatal utalt — az üzletek, boltkapuzatok, hirdető táblák s hasonló czélú egyéb ott alkalmazott tárgyak révén, lényeges szerepet visznek egy nagyváros külső

képének megalakításában, s egyúttal igen fontos, szem elől nem téveszthető üzleti, anyagi érdekek szolgálatában s e tekintetben bizonyos határokon túl menő megszorításokat elrendelni méltányosan alig is volna lehetséges.

Ha a táblák helyének magassága tekintetében — minden érdek egybevetésével — lehetne is általános szabályt alkotni, ez a gyakorlatban a házak különböző magassága és különböző külső kiképzése mellett egyöntetűen nem valósítható meg. Számos esetben, előkelőbb helyeken legtöbbször még ugyanazon útkeresztezésnél is, eltérések támadnának úgy a magasság, mint a táblák helye tekintetében. Már pedig a biztosítani kívánt czél, a könnyű feltalálás és tájékozódás és a városszépészet igényei épen ily berendezkedésnél a gyakorlati egyöntetűséget kívánják meg és e mellett nem maradhat figyelmen kívül az a körülmény sem, hogy az utcái lámpák alacsonyabban lévén elhelyezve, az első emelet könyöklő falára illesztendő névtáblát rendszerint kellően meg nem világíthatnák.

Ezekre való figyelemmel a székesfőváros által javaslatba hozott új táblák alkalmazásához nem járulhattunk.

A jelenlegi tábláknál fenforgó hiányok mellőzését és a fentebb érintett igények megvalósítását tartva szem előtt, úgy hiszszük, hogy az utcái névjelző táblák reformja csak abban az irányban oldható meg minden tekintetben célszerűen és gyökeresen, ha a táblák a lehetőségig függetlenítetnek a házak falától és mintegy a közterületnek tételnek tartozékává, jelesen, ha az utcasarkokon a járdák légszesz oszlopain, illetőleg a házak sarkán megerősített kinyúló karokon, tereknél pedig, de a szükség szerint egyebütt is, e czélra felállítandó külön oszlopokon helyeztetnek el; a táblák vasbádogból készülnének fehér zománcz alapon fekete betűkkel s rajtuk az út, utca, tér nevén kívül a kerület száma, valamint az egyes táblák közé eső útszakasz házszámai is jeleztetnének.

Ilykép a táblák függetlenítve a házaktól és falaktól, élénken szembe tünnek, s helyük, magasságuk és irányuk tekintetében a rendszeres egyöntetűség megvalósítható. Ez a módszer szépészeti szempontból egyúttal haladást jelentene a nagyvárosi fejlődésben, emelve az utcái kép élénkségét, amint mindezt egyes németországi városok, köztük Berlin példája is tanúsítja.

Kétségtelen, hogy a most vázolt megjelölési mód több költséget igényel, mint az a másik, melyet a székesfővárosi tanács kilátásba vett; a kettő között azonban, tekintettel az egyiknek előnyeire és a másiknak hátrányaira, a költség szempontja annál kevésbbé lehet döntő, mert a részünkről a fentiekben vázolt megjelölési mód mellett lényegesen kevesebb névtáblára lesz szükség és mert ha az ujtás keresztülvitele — a mint terveztetik — fokozatosan történik, a végrehajtásnak időtartamát megfelelőleg hosszabbra lehet szabni, s akkor a költségtöbblet alig lesz terhesen érezhető.

Az így contemplált névtáblákról megfelelő rajzok közlésével felhívtuk a székesfőváros közönségének figyelmét az utcajelzések e modern s minden igény kielégítésére alkalmasnak mutakozó eszméjére, oly felkéréssel, hogy ez alapon az ügyet újabb megfontolás és tárgyalás alá venni sziveskedjék; megjegyezvén, hogy a berlini minták nyomán készült rajzok csupán az eszme szemlélhetővé tételét czélozzák, tájékozásul szolgálnak s természetesen nem állhatják útját esetleg még megfelelőbb minta terve-

zésének, sőt annak sem, hogy ez az iparművészeti feladat alkalomszerű pályázat tárgyává tétessék.

Ami a székesfőváros részéről jelzett azt a kívánságot illeti, hogy az építésügyi szabályzatban köteleztessenek a háztulajdonosok a névjelző táblák alkalmazásának tülésére, ez az építésügyi szabályzat 171. §-ában már régen megtörtént; a mi pedig a tisztántartást illeti, ha az utcái névtáblák a házaktól függetlenül lesznek, arról amúgy is más irányban kell gondoskodni.

Végül a névtáblák védelmére nézve a már is fennálló törvényes intézkedéseken túl oly helyhatósági szabályrendelet alkotását ajánlottuk, mely a keresett büntetőjogi védelmet a kívánatos mértékben karolja fel.

A székesfőváros Kossuth Lajos szobrát az országház előtti téren, a főbejárat tengelyében, arczzal az épület felé fordítva, de attól elengedő távolságra tervezi elhelyezni. Ezt az elhelyezést városrendezési, különösen pedig művészeti szempontból sikerült megoldásnak nem találjuk; elkerülni óhajtván mégis, hogy az ügy a tárgyalás jelen stadiumában megakadjon, a tervhez hozzájárultunk.

Kossuth Lajos szobra.

A főváros tervet mutatott be hozzánk a városligeti szépművészeti muzeum és a műcsarnok közötti területnek az ezredéves műemlék környezetével együtt való végleges rendezésére.

A szépművészeti muzeum környékének rendezése.

Elfogadva a tervet, egyuttal kívántuk, hogy 1-szor a szépművészeti muzeum előtti parkokon végigvonuló gyalogjáró trachit helyett keramitburkolattal láttassék el; 2-szor ha a milleniumi emlékoszlop mögött levő szobortalapzatok rendeltetésszerűen továbbra is megmaradnának, ennek figyelembevételével a hemicyklusok előtti kis parkok rendezésére újabb terv készítettessék; 3-szor az állatkert mentén a czirkuszig vezető út jobb világításáról és arról is gondoskodás történjék, hogy a czirkuszig a közönség szilárdburkolatú járdán juthasson el; 4-szer a földalatti villamos vasut végállomásához kövezett átjáró létesítettessék és e végállomás környéke is jobb világítást nyerjen.

A székesfővárosi tanács elrendelte, hogy a Kálvin-téri nyilvános illemhely elkészülte után a bérkocsik a tér szigetén levő állomáshelyüket újból foglalják el, egyuttal pedig elhatározta, hogy a kocsiknak a sziget belsejéből való könnyebb ki és oda való visszahajtása érdekében újabb felhajtók létesítettessenek.

A Kálvin-téri bérkocsi állomás.

Kitűnt azonban, hogy egy kocsifelhajtó a szökőkút felőli oldalon időközben már elkészült, míg a ref. templom felőli oldalon tervezett másik új felhajtó, a nagyobbsszerű Beetz-féle illemhely miatt többé nem létesíthető.

Tény, hogy a sziget belső területébe csak egy alkalmas kocsifelhajtó vezet.

Van ugyan ezen a szigetterületen még két régebbi kocsifelhajtó, azonban ezek közül az északi oldalon levőt a közvetlenül előtte haladó villamos vasut miatt és mert lépcsősen van kiképezve, egyáltalán nem lehet használni, míg a déli oldalon levő felhajtón, mely szintén lépcsősen van beillesztve, csak erősebb kapaszkodással lehetséges feljutni.

Tény továbbá az, hogy a sziget belsejében legfeljebb csak 10 kocsi fér el, s ezek csak szorosan egymás mellett, úgy, hogy a közlekedésben egyik a másikat akadályozván, nem állhatnak rögtön feltartóztatás nélkül a közönség rendelkezésére.

A sziget, mint a bérkocsi állomás, rendeltetésének, csak úgy felelhetne meg, ha ott legfeljebb 4—5 kocsi részére volna állomás berendezve, s így a Kálvin-térre kirendelt bérkocsik legnagyobb számát a tér más részein kellene elhelyezni, melyek a sziget nélkül önmagukban is elégségesek arra, hogy a Kálvin-téren állomásozó összes bérkocsikat befogadják.

Mindezekhez járul, hogy a naphevének kitett szigeten a bérkocsik nyáron, a tűrhetetlen hőség miatt amugy sem tartózkodnak, hanem a Kálvin-téri 1—5 sz. házak előtt, a járda mentén állomásoznak.

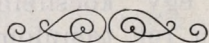
Ez az ideiglenes bérkocsi állomás egyébiránt megfelelő berendezés mellett igen alkalmasnak kínálkozik arra, hogy 18—19 kocsi számára állandó állomásul szolgáljon.

Ezen a helyen ugyanis a közuti villamos vasut vágánya a járda szegélyétől 6 méter tengelytávolságra van, úgy hogy az általános kocsi-közlekedés számára a 2 méter szélességű és mintegy 115 méter hosszúságú bérkocsi állomás berendezése után is még mindig elegendő útterület állna rendelkezésre.

A fentiekből következik, hogy a Kálvin-téri sziget bérkocsi állomás elhelyezésére sem nem alkalmas, sem nem szükséges.

Városrendezési és szépészeti szempontból pedig határozottan kíváncsós, hogy ez a sziget, már belvárosi előkelő fekvésénél és környezeténél fogva is eredeti rendeltetésének megfelelően parkká alakíttassék át, annyi-
val inkább, mert a bérkocsik a Kálvin-tér déli oldalán is a járda mellett czélszerűen elhelyezhetők.

A Kálvin-téri sziget egész területének parkká alakítását tehát a székesfővárosi tanács megfontolásába különösen is ajánlván, felkértük, hogy az eszmét felkarolni, s a bérkocsi állomásnak a tér alkalmas más részein való berendezése iránt határozni sziveskedjék, annál inkább, mert nem téveszthető szem elől, hogy a sziget területét is ujonnan kellene a bérkocsi állomás czéljára burkolni és berendezni, pénzügyi szempontból terhes különbség tehát alig forog fenn.



Nagyméltóságu magyar királyi Ministerium!

A működésünkről szóló jelentés kiegészítésére az 1870. X. t.-cz. 27. §-a értelmében bemutatjuk az általunk kezelt alapok 1906. évi zárszámadásait is, kérve, hogy azokat megvizsgáltatni és részünkre a felmentvényt megadni méltóztassék.

Végül megemlítjük, hogy e jelentésünket a zárszámadásokkal és 1907. évi belkezelési költségelőirányzatunkkal együtt nyomtatásban közzétettük és az országgyűlés mindkét házának, valamint Budapest székesfőváros közönségének is megküldöttük.

Kelt Budapesten, 1907. évi július havában.

Báró Gromon Dezső,

alelnök.

Garancsy Mihály,

ministeri tanácsos.

MELLÉKLETEK.

I. A fővárosi pénzalap

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B e v é t e l	Egyenként		Összesen		
			korona	fillér	korona	fillér	
I. Valódi bevételek.							
a) Rendes bevételek.							
1	1—2	Ház- és telekbérjővedelem	2.808	56			
2	4—6	Kamatjővedelem	74.155	31			
3	7	Útadójővedelem	472.147	16			
4	8	Kiszokelléki és használati díj	4.617	04			
5	9	Évi használati díjak	46	33			
6	10	Terjedékeladás	23.284	40			
7	12—13	Fővárosi közmunkák tanácsa palotájának házbérjővedelme	12.010	—			
Együtt . .					589.068	80	
b) Rendkívüli bevételek.							
8	14	Budai körút jövedelme	60	—			
9	16	Budapest fő- és székváros tartozásai és járuléakai	449.323	56			
10	18—19	Háztelekeladás, épület és utépítési anyag eladás	111.860	—			
11	20	Térítmények	83	67			
12	15	Budai körút kiépítésével kapcsolatosan a fővárosi pénzalapot megillető utépítési költségek térítménye	34.070	43			
13	11, 46	Gellérthegy szerpentin út jövedelme	2.936	06			
14	45	Különféle bevétel	1.368	—			
Együtt . .					599.701	72	
Valódi bevételek főösszege . .					1,188.770	52	
II. Átfutó bevételek.							
a) Megtérített előlegek.							
15	24-26, 48	Adott megtérítendő és elszámolandó előlegek	327.643	41			
16	32	Magyar földhitelintézet által visszafizetett cselekvő tőke	1,139.360	22			
17	33	Fizetési előlegek	2.209	80			
Együtt . .					1,469.213	43	
b) Idegenpénzek.							
18	36	Visszafizetendő egyéb idegenpénzek	6.120	—			
19	34—35	Tiszti adó és szolgálati díj	7.069	89			
Együtt . .					13.189	89	
Átfutó bevételek főösszege . .					1,482.403	32	
Valódi bevételek főösszege . .					1,188.770	52	
Valódi és átfutó bevételek főösszege . .					2,671.173	84	
Átvitel . .					2,671.173	84	

1906. évi zárszámadása.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K i a d á s	Egyenként		Összesen		
			korona	fillér	korona	fillér	
I. Valódi kiadások							
a) Rendes kiadások.							
Ügyviteli költségek.							
a) Személyi járandóságok.							
1	1—2	Fizetések, lakpénzek és pótlékok	137.866	65	171.235	12	
2	3 - 4	Rendes díjnokok díjazása	5.257	85			
3	5	Ruhailletmények	800	—			
4	6	Hidberek	180	—			
5	7	Jutalmak és segélyek	1.280	—			
6	25	Végleges nyugdíjak	15.266	66			
7	26	Özvegyi nyugdíjak	9.843	63			
8	27	Nevelési járulék.	340	33			
9	28	Kegydíj.	400	—			
Együtt . . .							
b) Dologi kiadások.							
10	8—9	Fűtésre	2.094	96	7.585	55	
11	10	Hivatali helyiségek világítására	325	24			
12	11	Hivatali helyiségek tisztogatására	545	60			
13	12	Papír, író és rajzszerekre	910	80			
14	13	Nyomtatványok és könyvkötésre	2.097	24			
15	14	Rajzeszközök és szakkönyvek beszerzésére	293	71			
16	15	Leltári tárgyak beszerzésére és fenntartására	287	80			
17	16-17, 87	Egyéb irodai szükségletre	625	32			
18	18—21	Bérkocsi és küldönczdijakra	263	28			
19	22—23	Felméréseknél szükséges napszámosok bérei	141	60			
Együtt . . .							
Belkezelési előirányzat összegei . . .					178.820	67	
c) Kezelési és egyéb kiadások.							
20	33—35	Fővárosi közmunkák tanácsa házának fenntartási költségei	2.733	51	550.266	28	
21	29, 30, 79, 83	Buda és egyéb szabályozási költségek	16.466	02			
22	31—32	Épület fenntartási és házkezelési költségek	263	82			
23	36 - 37	Ház-, telekadó, vízdíj és tőkekamatadó	7.541	91			
24	38-39, 82	Ház és telekvételár	401.239	13			
25	40-41, 81	Kamatkiadás	24.046	84			
26	43	Kiszökölléki és használati díj visszatérítés	2	—			
27	44-46, 84	Különféle költségek	12.133	29			
28	47—48	Terjedékbevéltás	79.419	76			
29	49	Utadó behajtási költségek, jutalomdíjak	6 420	—			
Együtt . . .							
Rendes kiadások főösszege . . .					729.086	95	
b) Rendkívüli kiadások.							
30	50	Budai körút építési és egyéb költségei	77.941	90	434.825	64	
31	52, 53, 75, 76	Gellérthegyi szerpentin út építési költsége	202.290	01			
32	70	Temetkezési járulék	500	—			
33	55-56, 77	Gellérthegy aljának rendezési költsége	153.078	—			
34	42	Kövezési járulék	972	75			
35	78	Csatornázási járulék	42	98			
Együtt . . .							
I. Valódi kiadások főösszege . . .					1.163.912	59	
Átvitel . . .					1.163.912	59	

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B e v é t e l	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
		Áthozat . . .			2,671.173	84
		/				
		Valódi és átfutó bevételek főösszege . . .			2,671.173	84

Budapest 1906. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferencz s. k.

min. számtanácsos.

Ezen zárszámadást, egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben

Budapest, a fővárosi közmunkák tanácsa pénzügyi

Heltai Ferencz s. k

Báró Gromon

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K i a d á s	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
		Áthozat . . .			1,163.912	59
		II. Átfutó kiadások.				
		<i>a) Adott előlegek.</i>				
36	58	A magyar földhitelintézetnél elhelyezett cselekvő tőke . . .	1,194.839	83		
37	59	Fizetési előlegek	3.175	—		
38	60, 62, 85, 86	Megtérítendő és elszámolandó előlegek	293.319	03		
39	63	Az új országház környékének rendezése céljára adott s a m. kir. pénzügyminiszterium által megtérítendő előleg . . .	11	50		
		Együtt . . .			1,491.345	36
		<i>b) Idegenpénzek.</i>				
40	64 - 65	Tiszti adó és szolgálati díjak	7.069	89		
41	67-69, 72	Visszafizetendő egyéb idegenpénzek	8.846	—		
		Együtt . . .			15.915	89
		II. Átfutó kiadások főösszege . . .			1,507.261	25
		Valódi és átfutó kiadások főösszege . . .			2,671.173	84

december hó 31-én.

tanácsának számvevősege.

Haluska Lajos s. k.
min számellenőr.

tett egybe hasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

bizottságának 1907. évi június hó 21-én tartott üléséből.

Dezső s. k. **Kármán Lajos** s. k.

2. Az előleg-alap 1906.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B e v é t e l	Egyenként		Összesen		
			korona	fillér	korona	fillér	
I. Valódi bevételek.							
a) Rendes bevételek.							
1	1	Kamatjövedelem	2.280	78			
2	2—4	Különféle bevétel	1.979	21			
		Együtt . .			4.259	99	
b) Rendkívüli bevételek.							
3	5	Dunaszabályozás által nyert telkek eladása .	73.079	20			
4	7 és 15	Telekbérjövdelem	1.463	55			
		Együtt . .			74.542	75	
		Valódi bevételek összege . .			78.802	74	
II. Átfutó bevételek.							
5	8	A magyar földhitelintézet által visszafizetett cselekvő tőke	2.585	90			
		Együtt . .			2 585	90	
		Valódi és átfutó bevételek főösszege .			81.388	64	

Budapesten, 1906. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferencz s. k.,
ministeri számtanácsos

Ezen zárszámadást, egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben

Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsa pénzügyi

Heltai Ferencz s. k.

Báró Gromon

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	Különféle kiadás	1.657	48		
2	3	Tőkekamat-adó	227	55		
		Együtt			1.885	03
		<i>b) Rendkívüli kiadások.</i>				
3	7	Csatornázási járulék	936	42		
		Együtt			936	42
		Valódi kiadások összege			2.821	45
		II. Átfutó kiadások.				
4	5	A magyar földhitelintézetnél elhelyezett cse- lekvő tőke	78.567	19		
		Együtt			78.567	19
		Valódi és átfutó kiadások főösszege			81.388	64

december hó 31-én.

tanácsának számvevősége.

Molitorisz Gyula s. k.,
ministeri számellenőr.

tett egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

bizottságának 1907. évi június hó 21-én tartott üléséből.

Dezső s. k.

Kármán Lajos s. k.

3. 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) Rendes bevételek.</i>				
1	1	Kamatjövedelem	4 493	83		
2	2	Különféle bevétel	750	—		
		<u>Együtt</u>			5.243	83
		<i>b) Rendkívüli bevételek.</i>				
3	3	Telek-eladás	18.270	—		
		<u>Együtt</u>			18.270	—
		<u>Valódi bevételek összege</u>			23.513	83
		II. Átfutó bevételek.				
4	5	A magyar földhitelintézet által visszafizetett cselekvő tőke	72.663	52		
5	9	Adott és megtérített előleg	274	32		
		<u>Együtt</u>			72.937	84
		<u>Valódi és átfutó bevételek főösszege</u>			96.451	67

Budapest, 1906. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferencz s. k.
ministeri számtanácsos.

Ezen zárszámadást, egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben

Kelt Budapest, a fővárosi közmunkák tanácsa

Heltai Ferencz s. k.

Báró Gromon

szolgálo alap 1906. 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	Házadó és tőkekamatadó	101	32		
2	2	Különféle kiadás	168	52		
		Együtt . .			269	84
		<i>b) Rendkívüli kiadások.</i>				
3	3	Ház- és telek-vételár	71.500	—		
4	6	Útépítési költség	1.000	—		
		Együtt . .			72.500	—
		Valódi kiadások összege . .			72.769	84
		II. Átfutó kiadások.				
5	5	A magyar földhitelintézetnél elhelyezett cse- lekvő tőke	23 407	51		
7	10	Adott és megtérítendő előleg	274	32		
		Együtt . .			23.681	83
		Valódi és átfutó kiadások főösszege .			96.451	67

december hó 31-én.

tanácsának számvevősége.

Molitorisz Gyula s. k.

ministeri számellenőr.

tett egybeazonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

pénzügyi bizottságának 1907. évi június hó 21-én tartott üléséből.

Dezső s. k.

Kármán Lajos s. k.

4. A katonai laktanyatelek kisajátítási

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B e v é t e l	Egyenként		Összesen		
			korona	fillér	korona	fillér	
I. Valódi bevételek.							
a) Rendes bevétel.							
1	1	Kamatjövedelem	40.545	57	40.545	57	
		Együtt . . .					
b) Rendkívüli bevételek.							
2	2	Telek eladás	42 811	31	270.565	31	
3	3	Ujépületi telektömb értékesítése folytán be- folyt vételárak	227.754	—			
		Együtt . . .					
		Valódi bevételek összege . .			311 110	88	
II. Átfutó bevételek.							
4	5	A magyar földhitelintézet által visszafizetett cselekvő tőke	431	22	177.281	18	
5	8-10	Adott és megtérített előleg	112.737	10			
6	7	Visszafizetendő idegen pénz	64.112	86			
		Együtt . . .					
		Valódi és átfutó bevételek főösszege .			488.392	06	

Budapest, 1906. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferencz s. k.,
ministeri számtanácsos.

Ezen zárszámadást, egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben

Budapest, a fővárosi közmunkák tanácsa pénzügyi

Heltai Ferencz s. k.

Báró Gromon

alap 1906. évi zárszámadása.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K i a d á s	Egyenként		Összesen		
			korona	fillér	korona	fillér	
I. Valódi kiadások.							
a) Rendes kiadások.							
1	1	Házadó és tőkekamatadó	1.175	92			
2	2	Különféle kiadás	27	40			
3	12	Vizdíj	12	—			
Együtt . .					1.215	32	
Valódi kiadások összege . .					1.215	32	
II. Átfutó kiadások.							
4	4	A magyar földhitelintézetnél elhelyezett cse- lekvő tőke	422.567	06			
5	8	Adott és megtérítendő előleg	396	82			
6	7	Visszafizetett idegen pénz	64.212	86			
Együtt . .					487.176	74	
Valódi és átfutó kiadások főösszege .					488.392	06	

december hó 31-én.

tanácsának számvevősege.

Molitorisz Gyula s. k.,
ministeri számellenőr.

tett egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

bizottságának 1907. évi június hó 21-én tartott üléséből.

Dezső s. k.

Kármán Lajos s. k.

A fővárosi közmunkák tanácsa belkezelési költségelőirányzata az 1907. évre.

Rovat	Alrovat	Tétel	1906. évi előirányzat		1907. évre megállapított költségvetés	Tétel
			Egyenként	Összesen		
K o r o n a						
I. Fejezet. Rendes kiadások.						
I. czim. Ügyviteli költségek.						
Személyi járandóságok.						
1						
	1	Fizetések, lakpénzek és pótlékok		145 450	142 867	1
	2	Rendes díjnokok díjazása		4 380	5 840	2
	3	Ruháilletmények		800	800	3
	4	Hidbérek		180	180	4
	5	Jutalmak és segélyek		1 200	1 200	5
		Összesen		152 010	150 887	
Dologi kiadások.						
2						
	1	Hivatali és irodai költségek				1
	1	Fűtésre	2 945		2.945	1
	2	Hivatali helyiségek világítására	580		580	2
	3	Hivatali helyiségek tisztogatására	600		600	3
	4	Papir-, író- és rajzszerekre	1 600		1.600	4
	5	Nyomatványok és könyvkötésre	3 200		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	750	8
	2	Bérkocsi és különczdíjakra		500	500	2
	3	Felméréseknél szükséges napszámosok bérei		400	400	3
		Összesen		11 875	11 875	
Nyudíjak						
3						
	1	Ideiglenes nyugdíj		—	—	1
	2	Végleges „		16.600	12.600	2
	3	Özvegyi „		10.132	10.132	3
	4	Nevelési járulék		294	316	4
	5	Kegydíj		400	400	5
		Összesen		27.426	23.448	
Kiadások főösszege				191.311	186 210	

Kelt Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsának

Szuppán Ferencz s. k.
ministeri számtanácsos.

Báró Gromon
al-

Ezen előirányzatot az 1907. évi január hó 17-én tartott ministertanács határozata alapján

Kelt Budapesten, 1907. évi

6351.

M. E. II. ex. 1906.

A személyi járandóságok részletezése.

Létszám	Fizetés	Személyi pótlék	Működési pótlék	Lakpénz	Lakpénz pótlék	Rendes díjnokok díjazása	Ruha illetmény	Hidbér	Jutalmak és segélyek	Összesen
I. Elnökség.										
1 Aelnök	12.000	4.000		2.000	1.500					19.500
1 Ministeri tanácsos	8.000	2.000		2.000						12.000
1 Ministeri titkár	4.000	800		1.200						6.000
2 Ministeri segéd-titkár: à 2.800 K. fizetés, à 800 K sz pótlék, à 1.000 K. lakpénz.	5.600	1.600		2.000						9.2000
II. Műszaki osztály.										
1 Ministeri tanácsos	8.000	2.000	2.000	2.000						14.000
1 Ministeri osztálytanácsos	5.000	2.200	1.600	1.600						10.400
3 Műszaki tanácsos:										
1. 4.800 K. {fizetés, 1.200 K. {személyi } à 1.200 K. lakpénz à à és 1.400 K {pótlék } à 1.200 K. működési pótlék.	4.800	1.200	1.200	1.200						8.400
2. à 4000 K. {fizetés, 800 K. {személyi } à 1.000 K. lakpénz, 1.200 K. {pótlék } à 1.000 K. működési pótlék	8.000	2.800	2.400	2.400						15.600
3 Ministeri főmérnök:										
1. 3.200 K. {fizetés, 1.200 K. {személyi } à 1.000 K. lakpénz,	3.200	1.200	1.000	1.000						6.400
1. 3.200 K. {fizetés, 800 K. {pótlék } à 1.000 K. működési pótlék	3.200	800	1.000	1.000						6.000
1. 2.800 K {fizetés, 1.200 K. {pótlék } à 1.000 K. működési pótlék	2.800	1.200	1.000	1.000						6.000
1 Ministeri mérnök	2.600	1.000	800	800						5.200
III. Számvevőség.										
1 Ministeri számtanácsos	3.200	800		1.000						5.000
2 Ministeri számellenőr:										
1. 1.800 K {fizetés, 600 K. {személyi } à 700 K. lakpénz.	1.800	600		700						3.100
1. 1.600 K {fizetés, 400 K. {pótlék } à 700 K. lakpénz.	1.600	400		700						2.700
IV. Segédhivatal.										
1 Segédhivatali főigazgató	2.800	800		1.000						4.600
1 Ministeri irodatiszt	1.600	400		700						2.700
1 Ministeri iroda-segéd-tiszt	1.000	400		600						2.000
1 Ajtónálló	1.000	200		240	60		160	36		1.696
4 Szolga:										
1. 800 K {fizetés, 200 K. {személyi } à 240 K. lakpénz,										
1. 700 K {fizetés, 200 K. {pótlék } à 60 K. l.-pénz-pótlék }	2.800	700		960	240		640	144		5.484
1. 700 K {fizetés, 100 K. {pótlék } à 160 K. ruhapénz és }										
1. 600 K {fizetés, 200 K. {pótlék } à 36 K. hidpénz }										
Az 1904 évi I. t.-cz alapján az 1907. évben folyósítandó pótlékokra		450								450
Rendes díjnokok díjazása						4.380				4.380
Jutalmak és segélyek								1.200		1.200
Összesen	83.000	25.550	11.000	24.100	1.800	4.380	800	180	1.200	152.010
	145.450									

1906. évi november hó 27-én tartott üléséből.

Dezső s. k. (P. H.) **Garancsy Mihály s. k.**
elnök. miniseri tanácsos előadó.

191.311 K., azaz: Egyszázkilenczvenegyezerháromszáztizenegy koron a végösszeggel ezennel jóváhagyom.
január hó 28-án.

(P. H.) **Wekerle Sándor** s. k.
m. kir. miniszerelnök.

13p 9 1

A FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK
TANÁCSÁNAK
HIVATALOS JELENTÉSE
1907. ÉVI MŰKÖDÉSÉRŐL.



BUDAPEST, 1908.

NYOMATOTT HEISLER ÉS KÓZOL KÖ- ÉS KÖNYVNYOMDÁJÁBAN

II. KER., VÁRKERT-RAKPART 1. SZÁM.

A FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK
TANÁCSÁNAK
HIVATALOS JELENTÉSE
1907. ÉVI MŰKÖDÉSÉRŐL.



BUDAPEST, 1908.

NYOMATOTT HEISLER ÉS KÓZOL KÖ- ÉS KÖNYVNYOMDÁJÁBAN
II. KER., VÁRKERT-RAKPART 1. SZÁM.

A FŐVÁROSI KÖZMŰVEK

TANÁCSÁNAK

FŐVÁROSI KÖNYVTÁR



1887 3381

Bp 21



BUDAPEST, 1908

NYOMATOTT A FŐVÁROSI KÖNYVTÁR ÉS KÖZMŰVEK ÉRTÉKÉN

II. KÖR. NYOMATOTT A FŐVÁROSI KÖNYVTÁR ÉS KÖZMŰVEK ÉRTÉKÉN

Tartalom.

	Lap
Bevezetés	1
I. Szabályozás	3
II. Építésügyi szabályzat	42
III. Útépités	46
IV. Vasutak	57
V. Vízmű	72
VI. Csatornázás	74
VII. Közvilágítás	77
VIII. Táviró, távbeszélő	82
IX. Előleg-alap	83
X. Személyi ügyek	86
XI. Vegyesek	88
Befejezés	93

Mellékletek.

1. A fővárosi pénzalap 1907. évi zárszámadása	96
2. Az előlegalap 1907. évi zárszámadása	100
3. Az új hidakkal kapcsolatos rendezések alapjának 1907. évi zárszámadása	102
4. A katonai laktanya kisajátítási alap 1907. évi zárszámadása	104
5. Az 1908. évi belkezelési költségelőirányzat	106

Nagyméltóságu Magyar Királyi Ministerium!



z 1870. X. t.-cz. 27. §-ának megfelelően, bátorkodunk 1907. évi működésünk-ről szóló ezen jelentésünket bemutatni.

Az általános szabályozási terv, mint jelentésünk I. fejezetéből kiviláglik, a székesfővárosnak immár csaknem egész területére ki van dolgozva.

Hiányzik belőle a pesti oldalon egyedül a IX. ker. Lóverseny-dülő, aminek oka abban rejlik, hogy itt vannak a katonai lőporraktárak. Miután azonban e dülő területe egészben kincstári, illetőleg városi tulajdont képez, bármikor nehézség nélkül vehető fel a szabályozási tervbe. Azonban ez az intézkedés nem válhatik előbb időszervé, míg a lőporraktárak eltávolításának kérdése, mi iránt a tárgyalások egyébként folyamatban vannak, megoldásra nem jut.

A budai oldalon most van munkában a beltelkek még hátralékos kisebb részletének szabályozási revíziója, továbbá a III. ker. Mátyáshegy, Remetehegy és Táborhegy szabályozása.

Egyedül Ó-Buda legkülsőbb hegyes része, továbbá a Budaörs, Nagytétény, Kistétény és Budafok községekkel részben határos külső terület az, melynek szabályozási művelete csak ezután fog a szükséghez képest munkába vétetni.

Remélhetőleg még ez év folyamán megállapítás alá jut a város új övezeti beosztása és építési módja is. Ezzel a város rendezésének általános terve — legalább egyelőre — betetőzését nyeri. Egyelőre, — mivel örökérvényű szabályozási terv nincsen; sőt éppen a szabályozási terv van a változandóság esélyeinek leginkább kitéve, mert alkalmazkodnia kell a viszonyok sokszor előre nem látható alakulásához és ki kell építenie a keletkező új igényeket is. A feladat tehát termé-

szeténél fogva soha befejezettnek nem tekinthető, amint nincs határa a fejlődésnek sem. És a közérdeklődésnek, melyet új nagy alkotások vágya szül és tart fenn, nincs szüksége arra a tévhitre, mintha szabályozási tervünk nem volna, — megtalálhatja igazolását reális okokban is, mert mi sem áll tőlünk távolabb, mint kétségbe vonni, hogy székesfővárosunk úgy, mint azt kialakulva magunk előtt látjuk, egy és más tekintetben kívánatos kiigazításra szorulna. Sőt nyomasztó szükségét érezzük helyenként mélyreható, gyökeres orvoslásnak. Míg azonban a társadalmi érdeklődés korlát és felelősség nélkül szabadon vetheti fel a legkülömbözőbb eszméket, nem számolva sem a létező vagyon szükségyszerű kimélésével, sem a felszínre kerülő eszmék megvalósításának anyagi következményeivel és teherviselési képességünkkel, — addig a felelősség szempontja a hatóságot érthetőleg óvatosságra inti még a kétségtelenül szükséges műveleteknél is, mert nyilvános károk felidézése nélkül nem léphet a kezdeményezés terére, míg a művelet előfeltételeinek biztosítását elérnie nem sikerült.

Van egyébiránt a kezdeményezésnek több más akadálya is. Azok a középítkezések pl., melyek közvetlenül a kormány intézése alá tartoznak, nincsenek hosszabb időszakra, hacsak egy-két évtizedet átkaroló rendszeres programba foglalva. Mindig rögtönözve, váratlanul merülnek fel, maguk után vonva a szabályozásnak esetről-esetre való rendszertelen módosítását és foltozgatását.

Különösen is meg kell itt emlékeznünk a vasutakról, pályaudvarokról és egyéb vasut-üzleti intézményekről, melyek a székesfőváros szabályozását oly közlelő érdeklik. Évek sora óta napirenden van a küzdelem azokkal a nehézségekkel, melyek a vasutak mentén a szabályozás körül felmerülnek. Előrelátható az is, hogy helyenként szinte átalakító befolyással lesz a város külső képére pályaudvaraink több, mint aktuális nagy problémájának megoldása — és a szabályozás irányítására hivatott hatóság ma sincs abban a helyzetben, hogy a vasutak jövő terveit ismerje és a szabályozást azokkal összhangba hozhassa.

A város fejlesztése érdekében a Széll-kormány alatt valamennyi tényező bevonásával megkezdett tanácskozások egyik leggyakorlatiasabb célja lett volna éppen az említett és más rokonkérdésekre világosságot deríteni.

Noha azonban e tanácskozások fonala megszakadt, részünkről nem mulaszt-hatjuk el ez alkalommal újból reá mutatni oly megállapodás létrehozásának szükségére, mely a különböző tényezők egybevágó eljárásának hiányából eredő mérhetetlen károkat elhárítsa, egyszersmind pedig alkalmas legyen arra, hogy összes középítkezéseinket a lehető legnagyobb mértékben használhassuk ki székesfővárosunk fejlesztésére.

I.

SZABÁLYOZÁS.

A székesfőváros általános szabályozási terve körül nagymérvű tájékoztatatlanság észlelhető nemcsak a nagyközönség körében, hanem a szakterületek kebelében és a sajtóban is. Hogy előmozditsuk az elosztatását e tájékoztatatlanságnak, mely különös előszeretettel tartja fenn és igyekszik terjeszteni a tévhitet, mintha a főváros szabályozása és rendezése tervszerűtlenül, illetőleg a 70-es évek viszonyaira szabott elavult terv alapján intéztetnék, — a jelen alkalommal tulterjeszkedve az elmúlt év mozzanatain, főbb vonásokban összefoglalni kívánjuk egyfelől azokat a vezérlő szempontokat, melyek a fővárosi közmunkák tanácsát törvényes hivatásának betöltésében irányították, másfelől ama szabályozási terveket, melyek megállapításra és sok nevezetes részlet tekintetében keresztülvitelre is jutottak.

A mint a tanács gróf Andrássy Gyula, miniszterelnök elnöklete alatt 1870. június 23-án tartott első ülésén megalakult, első gondja volt magát teendőinek sokasága felől tájékozni, a működés egymásutánját meghatározni és abba bizonyos rendszert hozni, hogy sokoldalu hivatásának meg tudjon felelni.

E hivatását pedig abban látta, „hogyan az ország fővárosa — Budapest, — mely folyton szaporodó népességnek örvend, mely „az ipar- és kereskedelem terén naponként új vívmányokat mutat „fel és az egész nemzet értelmi és szellemi életének máris közép- „pontja volt, valóban nagy várossá fejlődjék, oly várossá, melyben „a kézmives, iparos és kereskedő épugy, mint a főúr és tőkepénzes, „amaz a biztosított munka és kereset, emez a nyújtandó fény és „külcsin folytán, letelepedni ingert érezzenek, — oly várossá,

„mely a már akkor 15 millió lakost számláló magyar állam tekintélyéhez méltó helyet foglaljon el a művelt nyugat fővárosai sorában.

„Az ily értelemben vett nagy főváros kellékeinek tekintette:

„a) a kedvező közegészségi viszonyokat, s ezekkel kapcsolatban helyes csatornázási rendszert, tisztántartást, tereket, széles utcákat, hogy lehetőleg minden lakás világossággal és levegővel birjon;

„b) a kényelmes és biztos közlekedést, s evvel kapcsolatban helyes kövezési rendszert, utak és utcák jókarban tartását;

„c) czélszerű beosztást, hogy a külön foglalkozásuak egymást ne zavarják, hogy a kereskedés egyes főtelepei, rakpart, vámház, vasuti indóházak egymással biztos közlekedést nyerjenek, s hogy az egyes várostömbök fejlődése irányt nyerjen, mely elejét vegye épp úgy a túlsűrű tömörülésnek, mint a városi jelleggel meg nem férő szórványosságnak;

„d) diszes középületek elhelyezését, hogy azok egyrészt az az illető társadalmi körök és osztályok által, melyeknek leginkább szolgálni rendelvék, legkönnyebben elérthessenek, s másrészt a város külalakjának szépségét hatványozzák;

„e) mulatóhelyek előállítását, nyári idényre szabad, tág, befásított területeket a test és lélek üdülésére, téli idényre színházakat, concert-termeket stb. a nemesebb élvezetek czéljára“.

Ezen egymással összeforrt, s egymástól csak nagy vonásokban elkülöníthető kellékek, Budapesten vagy egyáltalán nem, vagy csak hiányosan voltak meg.

Ha elegendő pénzerő állott volna is rendelkezésre, mindezek rög-tönzött keresztülvitelére hiányoztak a többi előfeltételek: a szellemi és az anyagi nyers erő.

Mégis már az összhang biztosítása végett a fokozatos tevékenységnek minden irányban egyszerre kellett megindíttatnia, miközben szemelőtt kellett tartania az egész fővárost teljes összességében, a nagy egésznek érdekeit és igényeit, de nem volt szabad elhanyagolni a magánérdekeket sem. Össze kellett egyeztetni a két szempontot, nehogy a közczél túlbuzgó felkarolása folytán az egyesek jogos érdeke elmerüljön.

Ezek azok az általános elvek, melyek a fővárosi közmunkák tanácsa tevékenységének állandóan és következetesen irányt szabtak a multban, és irányadói a jelenben.

E tevékenység súlypontja az első időben az Andrassy-út- és a nagy-körút létesítésére esik.

A balparti városrésznek, illetőleg Pest városának, az egyesítés előtti állapotában ugyanis nem lehetett kétséges, hogy itt, az 1870: X. t.-czikkben említett főközlekedési vonalakra két irányban van szükség:

- a) olyanokra, melyek az egyes városrészeket egymással — és
b) olyanokra, melyek a város középpontjából kiindulva, azt a környékkel összeköссék, azaz kör- és sugárutakra.

Egy ilyen körút vonalát a közmunkák tanácsa az akkori vácz- és országútban, vagyis a mai Vámház-, Muzeum-, Károly- és Váczi-körútakban (belső körút) már készen találta, de rendezetlen állapotban, minélfogva sietett azt vonalozásában kellőleg kiigazítva boulevardyszerűen rendezni. Ellenben hiányzott a második körút, mely a külsőbb városrészeket egymással s erves kapcsolatba hozta volna.

Sugárutak voltak a város délkeleti részében a Kerepesi-út, az Üllői-út, Soroksári-út, de az északkeleti városrészben ilyen főközlekedési ér teljesen hiányzott.

A fővárosi közmunkák tanácsa tehát figyelmét elsősorban e legfőbb hiányok pótlására fordította, s legyőzvén az eléje tornyosult sok nehézséget, megalkotta az Andrássy-utat és a nagykörutat, valamint az utóbbival kapcsolatosan végrehajtotta a Podmaniczky-utcának 13 ölre való kiszélesítését. Az Andrássy-út 1877-ben készült el. A nagykörút építése 1884-ig alig haladhatott előre, ettől az időtől kezdve azonban a művelet nagyobb árnyokban volt folytatható, míg végre 1896-ban, az országos kiállítás megnyitása előtt a körút utolsó útrendezési munkája is befejezést nyert.

A sugárutat a Teréz-körútnál levő Oktogon-tér és a Felsőerdősor-utca keresztezésénél levő Körtér három, önálló szakaszra osztja. A kezdőszakasz 18 öl = 34.14 mtr. széles és 844 mtr. hosszú; a második útszakasz 24 öl = 45.52 mtr. széles és 563 mtr. hosszú; az út harmadik szakasza szintén 24 öl széles, illetőleg a 3—3 öles előkertek betudásával 30 öl = 56.89 mtr. széles és 656 mtr. hosszú.

Az Andrássy-út egész hossza tehát a terek betudásával 2281 mtr.

A nagykörút szélessége mindenütt 20 öl = 37.93 mtr.; e körút egész hossza, Dunától-Dunáig 4510 mtr.

Kapcsolatosan az Andrássy-út és a nagykörút tervezésével, a fővárosi közmunkák tanácsa Budapest rendszeres szabályozási tervének a kidolgozását is gondoskodása tárgyává tette.

E téren is sok nehézséggel kellett megküzdeni, mert sem Pestről, sem Budáról háromszögelési és lejtőmérési felvételek rendelkezésre nem állottak, de még átnézeti tervek sem voltak.

Amint ezek az előmunkálatok megtörténtek, a tanács az általános szabályozási tervre még 1871-ben nyilvános pályázatot irt ki, melyre összesen 10 pályamű érkezett be.

A kiküldött bíráló bizottság a beérkezett szabályozási tervek egyikét sem vélte minden egyes részletében a kivitelre elfogadhatónak, azonban a pályázat mégsem maradt egészen meddő, mert a beérkezett tervek sok eszmét és bő anyagot nyújtottak egy általános szabályozási terv készítéséhez.

A szabályozási terv kidolgozása körüli további teendők azután műszaki osztályunk feladatává tétettek.

A terv kidolgozásánál a dolog természeténél fogva, de pénzügyi szempontból is figyelemmel kellett lenni azokra a főútirányokra, a melyek mint alapvonalak már megvoltak, s a melyekhez úgy Pest, mint Buda, kezdetleges fejlődésükben alkalmazkodtak. Ezt az elvet tartották szemelőtt a tervpályázatban résztvett szakemberek is.

Amint azonban sem a pesti, sem a budai oldalon a lakott városrészeket a maguk egészében tabula rasa-nak tekinteni nem lehetett, viszont feladatunknak tekintettük, hogy a meglevő útvonalaknak a lehetőség szerinti szélesbitésével, correctiójával, valamint számos fokozlekedési érnek és mellékútaknak, tereknek és parkoknak stb., a szabályozási tervbe való felvételével belátható időn belül biztosítsuk a fővárosnak egységes és egészséges fejlődését.

A 70-es évekből származó szabályozási terv a főváros fejlődésének határozott irányt szabott ugyan, mindamellett oly közszükségletek kielégítésével, melyek akkor felismerhetők sem voltak, természetesen nem számolhatott.

Köztudomásu, hogy egy az állam, mint a székesfőváros háztartása körében, a különböző czélok szolgálatára emelendő különféle középületek építésének programja úgyszólván csak évről-évre állapittatott meg a multban és így van ez jelenleg is, ilyen viszonyok között tehát a szabályozási terv e tekintetben csak hiányos rendelkezéseket tartalmazhat, annyival inkább, mert magántelkeknek a lekötése a megszerzés következményével jár, de az, hogy ezeket a költségeket ki viselje, előre nem állapítható meg.

A pesti oldal általános szabályozásának és beosztásának első tervezete egyébiránt, melyet egyetértőleg a városi hatósággal 1872-ben állapítottunk meg, a következő főbb rendelkezéseket tartalmazta:

A szabályozási terv a pesti oldalt két főrésztre osztotta u. m. a Duna és a nagykörút közötti belső részre, s a nagykörúton kívül eső és Pest egész határát átölelő külső részre. A belső rész szabályozási terve magában foglalta:

1. A Kossuth Lajos-utczának 8 ölre való kiszélesítését, a volt Sebestyén- és a Duna-utczák rendezését, a régi Ferencziek-tere, Sebestyén- és Rózsa-terek, valamint a Lipót- és Zöldfa-utczák, vagyis a mai Váczi- és Veres Pálné-utczák torkolatainak szabályozását, hogy ez által a Rákóczi-útnak a Dunaparttal való, lehetőleg rövid összeköttetése eléressék.

2. A Deák Ferencz- és Szervita-terek és a Koronaherczeg-utca szabályozását, valamint ezen utczának a Bécsi-utczáig leendő folytatását.

3. Az Aranykéz-utczának egyrészt a Deák Ferencz-utczáig, másrészt a Városház-térig való folytatását, a Városház-utczának szélesbitését, a Galamb-, Kötő-, Párisi-utczák szabályozását, a Vármegyeház-utczának a

Semmelweis-utczával bazár által leendő összeköttetését, a Városház-utca kiszélesítését, a Szerb-utca szabályozását.

4. A váczi-utcai városháza előtt tér létesítését.

5. A régi német színház-tér, azaz a mai Gizella-tér szabályozását.

6. Az „Ujépület“ telektömbjének szabályozását.

7. A Dávid-, Dessewffy-, Uj- és Ó-utczáknak a nagykörutig való meghosszabbítását, a Király-utca szélesbítését, a Kertész-utczának a Király-utczáig való meghosszabbítását, a Rákóczi-út népszínháztól kifelé haladó szakaszának, a Szentkirályi-utczának, Eszterházy-utczának, valamint a Baross-utczának kiszélesítését

8. A Vámház-tér szabályozását, kapcsolatban a Csillag-utczának és a Kinizsy-utczának kiszélesítésével.

A nagykörúton kívül eső terület szabályozása.

Ez ismét két részre osztatott, nevezetesen *a)* a nyugati-pályaudvar vonalától délkeletre eső, a Teréz-, Erzsébet-, József- és Ferenczvárosi külterleket magában foglaló területre a Dunáig, *b)* a pályaudvar vonalától északnyugatra eső, vagyis a külső Lipótvárosi területre a felső Dunáig.

Az *a)* alatti területekre vonatkozólag a következő fontosabb szabályozások állapittattak meg:

1. A Dunapartról, a Margitsziget átellenében kiinduló Csanády-utca, Ferdinánd-híd, Sziv-utca, Rottenbiller-utca, Köztemető-út, Orczy-út, Gróf Haller-utca.

A felsorolt útvonalak mint a felső Dunától az al-Dunáig vezető egyik külső körút jellegével birnak és ilyen rendeltetéssel lettek a szabályozási tervbe beigtatva.

2. Egy másik legkülsőbb körút gyanánt a Hungária-út lett felvéve 18 öl szélességgel akként, hogy ez a körút a Dunától, a Margitsziget északi csúcsával átellenben induljon ki, s a Váczi-út és Lehel-utca keresztezésével a Városliget mögött elhaladva, továbbá keresztezve a Kerepesi-utat, majd a Kőbányai és Üllői-utat, a Soroksári Dunaágig jusson.

3. A városból kivezető főközlekedési sugárútakat illetőleg a köz-munkák tanácsa abban a nézetben volt, hogy a már létezett Kerepesi-, Kőbányai-, Üllői- és Soroksári-utak az akkor gondoskodás körébe vonható igényeket ki fogják elégíthetni s ezért annak megállapítására szorítkozott, hogy a fentemlitett főutak külső részei 3—3 öles előkertek hagyása mellett 18 öl szélesek legyenek.

4. Kőbánya szabályozásának megállapításánál két vezérelv volt az irányadó. Az egyik, — melyet a városi hatóság is különösen hangsúlyozott, — Kőbányának úgy a fővárossal, mint a közelfekvő helységekkal való

helyes és czélszerű összeköttetése, a másik, hogy a fővárosra nagyfontossággal bíró, s itt összpontosult sertéskereskedés kellő figyelemben részesüljön.

Az úthálózat, eltekintve az akkormárlétezett és a fővárosba vezető főúttól, azaz a Kőbányai-úttól, a következő újabb utakkal egészítettett ki: Egy összekötő út a Jászberényi-útnak a Drasche-féle téglagyár melletti része és Kispest között, a Gyömrői-út átmetszésénél; összeköttetés a Gubacsi határúttal; összeköttetés az Üllői-útról a sertésszállásokon át a Gyömrői útra, vagyis a mai Czeglédi-út; átjárás biztosítása a czeglédi- és a hatvani vasuti vonalak keresztezésénél; aluljáró a Fehér-útnál; a vaspályák mentén, jobbra-balra 8—8 öl széles utak.

5. A városliget területének szabályozása és kiegészítése, különös tekintettel az Andrássy-útra és ennek a városligetben leendő folytatására.

6. A Közraktárak elhelyezése.

7. A Kerepesi köztemető kibővítése.

8. Az Aradi-utca külső szakaszának az áthelyezése, az Eötvös-utca folytatása a Király-utczáig, a Lövölde-tér rendezése.

9. A Wesselényi-utca folytatása a Károly-körútig, 10. egy új utca nyitása a Dohány- és Wesselényi-utczák között, 11. egy vásárcsarnoktér kihasítása, 12. a Népszínház-utca folytatása a Teleki-téren át a Józsefvárosi teherpályaudvarig, 13. egy új tér alakítása, mely a Kerepesi köztemetőt, közegészségi szempontból a város lakott részétől elkülönítse, 14. a József- és Tavaszmező-utczák meghosszabbítása, 15. új utca nyitása a Kálvária-tértől a Józsefvárosi teherpályaudvarig, 16. A Nap-utca folytatása a Kálvária-téren keresztül, 17. az Üllői-út belső szakaszának kiszélesítése 14 öltre, 18. tér a Ludoviceum előtt és az Üllői-úti régi vámnál, 19. a Soroksári-út, Dugonics-utca kiszélesítése, 20. új utca nyitása a Ludoviceum-térről az Orczy-útig.

A b) alatti, a nyugati pályaudvartól északnyugatra eső, vagyis a külső Lipótvárosi terület szabályozásánál különös gond fordított a vaspálya és környékének rendezésére, továbbá, hogy a belső Lipótvárosban létező utczák e külső részben folytatást nyerjenek, másrészt, hogy a Duna és a külső Váci-út között a forgalom igényeihez képest szintén kellő számú közlekedési ér nyitassék.

Ugyancsak e városrész szabályozási tervének megállapítása alkalmával nyert megoldást a lóversenytér áthelyezése.

Új terekről és parkokról, illetőleg a meglevők kiegészítéséről a szabályozási terv a szükséghez képest szintén gondoskodott, de természetesen itt is számolni kellett az anyagi erővel, mely a szabályozás céljára rendelkezésre állhatott.

A jobbparti városrész szabályozási terve.

A budai oldal már első szabályozási tervének kidolgozásánál is természetesen az volt az irányító szempont, hogy ez a városrész a pesti oldallal szerves összeköttetésbe hozva, egységesen fejlődhessék.

Az első szabályozás keretében, úgy Budának, mint Óbudának csak a lakott, belterülete és a Kelenföld lett felölve. Buda első szabályozási tervezete a következő főbb rendelkezéseket tartalmazta:

I. Kelenföld.

A Gellérthegyől délre fekvő ezen terület szabályozásánál három főszempontot kellett figyelembe venni, nevezetesen a Duna szabályozási vonalát, az összekötő vasút vonalát és a fővámház, nemkülönben a Boráros-tér irányában tervezett hidakat.

E területen három főközlekedési út lett tervezve, nevezetesen egy a Dunapart mentén, másik a Fehérvári-út, harmadik az építendő Boráros-téri hidhoz vezető út.

Kiterjeszkedett a terv ezenkívül a sósfürdő környékének rendezésére is, nem említve a mellékútakat és tereket, melyekről szintén gondoskodás történt.

II. Tabán.

Itt a szabályozás a már megvolt utcák lehető figyelembe vételénél állapított meg, s végrehajtása csak esetről-esetre, egyes építkezések alkalmával vétetett kilátásba.

Kiválóbb részei: a dunaparti út kiszélesítése, a gellérthegyi sziklacsoport rendezése, az ördögárok a Dunába való betorkolásánál tér alakítása.

III. Krisztinaváros.

A már megvolt utak és utcák kisebb-nagyobb módosításokkal itt is meghagytak.

A szabályozási tervből kiemeljük:

1. A Lógody-utca szabályozását,
2. a Naphegy rendezését,
3. a beboltozott ördögárok környékének rendezését,
4. a vérmezőnek építési telkekké alakítását,
5. a városmajor szabályozását,
6. a régi temető rendezését.

IV. Viziváros.

Ezen, már annak idején is sűrűen beépítve volt városrészben az utcák csaknem mind meg lettek tartva, úgy, hogy itt a szabályozás inkább csak a correctióra szorítkozott.

Felvétetett a szabályozási tervbe:

1. az Albrecht-út kiszélesítése,
2. az Elipse-sétány és környékének szabályozása,
3. az Ilona-út és környékének rendezése,
4. a Dunapart szabályozása,
5. a volt bécsi kapuhoz vezető feljáró út és a vele kapcsolatos utcák szabályozása.

V. Országút és Újlak.

E városrész szabályozási tervéből kiemeljük:

1. A Dunapartnak, s a Margithid távolabbi környékének szabályozását,
2. a hidtól kiinduló budai belső-körút első szakaszának tervezetét,
3. a volt Klemm-féle téglavető-hely szabályozását,
4. a Mecset-utca szabályozását és folytatását,
5. az újlaki Szentháromság-tér rendezését.

VI. A vár.

E szép fekvésű és egészséges városrészben az utcák és terek alakulása már maga a várhegy alakulása által adatván meg, a szabályozás csakis a meglévő utcák részbeni kiszélesítésére, vagy vonalainak némi módosítására szorítkozott.

VII. Óbuda.

Ide vonatkozólag az első szabályozás-tervezet 1878-ban készült el, annak szemelőtt tartásával, hogy mivel Óbuda a főváros középpontjától távol esik, a szabályozási tervnek nem lehetett célja itt annak idején nagyszabású műveleteket létrehozni, hanem annak hivatása főképpen csak az lehetett, hogy a túlságosan szűk és görbe utcák lehetőleg kiszélesítenek és egyenesebb irányba hozassanak, valamint, hogy ott ahol szükséges, új összekötő közlekedési vonalak létesítenek.

A főváros forgalmának fokozatos fellendülése, a közúti vasuti hálózathoz villamos üzemre való átalakítása és kiterjesztése, az üzleti viszonyok terén tapasztalt örömdetes előhaladás és a törvényhozás, valamint a székesfőváros közönsége részéről elhatározott egyes közintézmények létesítése szükségsszerűen vonták maguk után a főváros első szabályozási tervének gyökeres átdolgozását, kereteinek tágítását, valamint azt is, hogy a főváros fejlődésnek indult külső területei is a szabályozás keretében fokozatosan felvéssenek.

Egyik nevezetes mozzanat a főváros fejlődésében a *keleti pályaudvar* Keleti pályaudvar. megépítése, melynek a Rákóczy-út tengelyében elhatározott elhelyezése kapcsolatosan az összekötő vasuti vonal létesítése következtében a szabályozási tervet több tekintetben módosítani kellett.

Nevezetesen elejtendő volt az utcák, melyek a Kerepesi és Thököly-utak, Verseny-utca és az Aréna-út között terveztettek, mivel a pályaudvar a fenti területet egészen elfoglalta.

Ugyanezen indoknál fogva elesett azon megállapodás is, mely szerint a szóban levő területen egy közkórház számára megfelelő tér lett volna hagyandó.

Kapcsolatosan lett a pályaudvar előtt egy szép tér, a mai Baross-tér, közepén diszes parkkal megalakítva, továbbá a Verseny-utca 16 méterre, s a Tököly-útnak egy része 22.76 méterre kiszélesítve, valamint ugyanekkor lett a Rákóczi-útnak az evangélikus templomtól kifelé 15 öltre, a Népszínház-utcának pedig a Röck Szilárd-utczától a nagykörútig 13 öltre való kiszélesítése elhatározva.

A közraktáraknak az alsó Dunaparton történt elhelyezése, majd a központi vásárcsarnoknak felépítése e városrész környékének szabályozási tervét ugyancsak megváltoztatta, s magával hozta többek között a Közraktár-, Sínház-, Pipa-utczák vonalának módosítását, a Csarnok-tér létesítését stb. Közraktárak.

A törvényhozásnak az V. ker. Dunaparton, a volt Tömő-téren elhelyezendő új, állandó országház építésére irányult elhatározása a főváros egyik legszebb és leghatalmasabb középületét hozta létre, természetes tehát, hogy ennek a monumentális épületnek megfelelő környezetéről a szabályozási terv módosításával gondoskodni kellett. Országház.

Amellett tehát, hogy az épület hatalmas főhomlokzata a fejedelmi Dunára néz, a másik három oldalról is tágas tér által volt körülövezendő.

A térre az Alkotmány-utczából lévén a főbejárat, ennek szélességét 28 méterben állapítottuk meg, a Személynök-utczát és a külső Nádor-utczát a Dunával, illetve az országház hosszoldalával párhuzamosan határoztuk a térre vezetni, megjegyezvén, hogy tekintettel a városi villamos vasut dunaparti vonalának egészen az újpesti rakpartra elhatározott kiterjesztésére, a Személynök-utczát 23 méterre, és az annak a Margithidon túl folytatását képező Pozsonyi-utat szintén 23 méterre szélesítettük ki.

Katonai lak-
tanyák.

Az országház déli homlokzata előtti park megalakítására döntő volt az a körülmény, hogy itt nyert elhelyezést az Andrássy emlékszobor.

Az 1894. évi XX. t.-cz. kimondotta, hogy az *Újépület, a Károly-, József-, Flórián laktanya, valamint a Gellérthegyi erőd* a katonai kormányzat kezeléséből átveendők és értékesítendők.

Törvényhozásunk ezen intézkedése folytán végrehajtott város-szabályozási művelet a székesfőváros fejlődésének történetében épp oly fontos mozzanat, mint például az Andrássy-út, a nagykörút nyitása, az új dunai hidak építése és a belvárosnak ezzel kapcsolatos szabályozása, mely utóbbiról alább emlékezünk meg.

A szóban levő katonai objectumok közül különösen az *Újépület volt az*, mely környezetének fejlődését nagy mértékben gátolta, s éppen ezért ennek a kérdésnek a megoldását már az első szabályozási terv is kilátásba vette, de mert a megvalósításra csak hosszú idő után került a sor, a szabályozási terv is a hosszú időközben beállott változásokhoz képest módosítandó volt, különös tekintettel arra, hogy az első terv megalkotása óta felépített országház főkupolája látképíleg érvényesülhessen.

Arról az ideális óhajról, hogy az *Újépület* egész telektömbje nyilvános park legyen, pénzügyi szempontok miatt le kellett mondani, amint ez az óhaj már a 70-es években sem látszott megvalósíthatónak.

A tömb szabályozása éveken át tartó tárgyalások eredményeképpen úgy állapítottatott meg, amint az ma már végrehajtva szemlélhető.

Habár az *Újépület* egész tömbjének tér céljára való fentartása nem is volt elérhető, a szabályozás keretében mégis olyan nagyszabású térről gondoskodtunk, a mely — méltán elmondhatjuk — székesfővárosunk egyik diszt képezi és méltóan fogja betölteni azt a rendeltetést, melyet a nemzet kegyelele, a szabadságharcz szobrának itt leendő felállításával neki szánt.

A Szabadság-tér, a Széchenyi-tér beolvasztásával 40.815 m² területtel bír.

Az építkezésre szánt területet, új útvonalak közbeigntatásával 7 tömbre osztottuk be, melyek 25 diszes épülettel lettek beépítve.

A Szabadság-térbe torkoló új utcák a következők: a 12 öles Zoltán-utca meghosszabbítása, a 14 öl széles Vécsey-utca, a 10 öl szélességben meghosszabbított Honvéd-utca, a 14 öl széles Aulich-utca, a 12 öl széles Perczel Mór-utca, és a 8 öl széles Kiss Ernő-utca. Kapcsolatosan módosítottatott a Nádor-utczának itt elfutó szabályozási vonala, valamint a Hold-utczáé is

Központi
városház.

A *Károly-laktanyát* a székesfőváros központi-városház céljára a kincstártól megvevén, felmerült annak a szüksége, hogy a környékre vonatkozólag az új tényezőhöz alkalmazkodó szabályozás állapíttassék meg.

A szabályozás-módosítás az ide vonatkozólag felmerült számos terv tárgyalása után, végleg megállapíttatván, lényegesebb vonásaiban a következőkre irányul:

1. a volt Károly-laktanya telke, mint egységes tömb megmaradjon;
2. a régi Rostély-, mai Gerlóczy-utca a városház tömbjéből 12 ölre kiszélesíttessék;
3. a Károly- és illetőleg Sütő-utca 12 öl széles legyen;
4. a volt Újvilág-, ma Semmelweis-utca a 489. hrsz. telektől kezdve a Gerlóczy-utczáig 8 ölre bővítettessék;
5. a Vármegye-utca a megyeház oldalán 6 ölre szélesbítettessék;
6. a Semmelweis-utca és a Károly-körút között a Vármegye-utca folytatásául egy, 6 öl széles utca nyitassék;
7. a Sarkantyús-utca szélesíttessék ki 10 méterre;
8. az ágostai ev. egyházközség temploma, a számára kijelölt mintegy 500 □-ölnyi területen, hossztengelyével Király-utca tengelyének irányában nyerje majdan újabb elhelyezését;
9. a Szervita-tér, a Teleki-palota telkének igénybevételével megnagyobbítottassék;
10. a Kristóf-tér némi változás mellett 9 öl széles legyen.

Itt emlékezünk meg az Egyetem-utczának 10 ölre tervbe vett kiszélesítéséről, az Egyetem-térről a Magyar-utczáig a Gróf Andrássy-féle telkeken keresztül 6 öl szélességben ujonnan megnyitott Kaplony-utczáról, valamint arról a szabályozás-módosításról, melyet a *Rákóczi-útnak belső-körúti torkolatánál* kezdeményeztünk, de a mely szabályozás-módosítás még tárgyalás alatt áll a székesfővárosnál.

Rákóczi-út
belső torko-
lata.

A székesfőváros forgalmának rohamos emelkedése folytán ugyanis főútvonalaink itteni találkozásában a zavarok napirenden vannak, feltétlenül szükséges tehát, hogy a hatóság itt a viszonyok javításáról gondoskodjék.

A műszaki osztályunk által kidolgozott terv a forgalom lebonyolításán a Rákóczi-út 18 öl széles torkolatának mindkét oldal felől való köríves kiszélesítésével óhajt segíteni, minek folytán a nemzeti színház alapítványi telke 31 méteres sugarú ívvel, az átellenes oldalon levő, Vigyázó-féle telek pedig 41 méteres sugarú ívvel letompíttatik.

Hasonló okokból tervbe van véve a Károly-körút keleti oldalának 35 méterre leendő kiszélesítése a Rákóczi-út és a Dohány-utca között.

Az említett szabályozás-módosítás végrehajtása aktuálissá fog válni részben az új nemzeti színház felépítése alkalmával, részben pedig akkor, mikor a Vigyázó-féle épület lebontásával e telektömb is új beépítés alá kerül.

A főváros forgalmának hatalmas fellendülése és a törvényhozás által is elismert azon fontos érdek kielégítése, hogy fővárosunk a Duna mind-

Új hidak.

két partján lehetőleg egyenletesen fejlődjék. — érlelték meg a két új dunai hid, azaz a Ferencz József- és az Erzsébet-hid létesítésének eszméjét.

A nagy művelet előkészítésének munkálatairól, a hidak elhelyezése körül folytatott tárgyalásokról, a hidakkal kapcsolatosan végrehajtott út és térrendezési munkákról annak idején évi jelentéseinkben egész részletes-séggel beszámoltunk; ezuttal csupán arról a változásról óhajtunk megemlékezni, mely a város szabályozásában ennek következtében beállott.

A Vámház-körút tengelyében elhelyezett Ferencz József-hid a pesti oldalon a szabályozás módosítását nem tette szükségessé; a budai oldalon ellenben megfelelő térről kellett gondoskodni, melyből a hid egyenes folytatásában a Gellérthegyre a 8 öl széles Kelenhegyi-utat igtattuk be. Ezenkívül kiszélesítést nyertek a hid déli lejárója forgalmának átvételére hivatott dunaparti út 20 ölre, a Fehérvári-út 18 ölre, a Budafoki-út 8 ölre, míg a hidtól északra eső Gellértrakparti-út szélessége 12 ölben állapítatott meg.

Az Erzsébet hiddal kapcsolatos szabályozás folytán, mely a belváros ósdi képét egészen megváltoztatta, a 8 öllel tervezett Kossuth Lajos-utcát az északi oldalon kiszélesítettük 13 ölre, és folytatásában teret alakítottunk, ebből ágazik ki a hidra vezető, 16 öl széles Eskü-út, a mely beletorkol a kiszélesített Eskü-térbe.

Kapcsolatosan a Váci-utca és a régi Lipót-utca között egy 12 öl széles útvonalat létesítettünk, és a „Váci-utca“ elnevezést erre az új útvonalra, valamint a Lipót-utczára kiterjesztettük. Kiszélesítést nyert az Irányi-utca, valamint a belvárosi laktanya mentén a Veres Pálné-utca is.

E szabályozás folytán megszűnt a Sebestyén-utca, Sebestyén-tér, Lakatos-utca, Rózsa-tér, Hal-tér, Duna-utca, Plébánia-utca, Városház-utca.

Az Erzsébet hiddal kapcsolatos szabályozás legnagyobb részében végre van hajtva; végrehajtásra vár még a belvárosi templom elhelyezésének kérdése, kapcsolatosan a kegyesrendiek telektömbjének szabályozásával.

E helyütt emlékezünk meg a Koronaherczeg-utczáról, melyet 8 öl szélességgel vettünk fel a módosított szabályozási tervbe.

Hungária-
körút.

A főváros legkülsőbb körútja vagyis a *Hungária-körút*, különösen a jövőbeli külterjes fejlődés szempontjából igen fontos része a szabályozási tervnek, melybe ezt a körutat a fővárosi közmunkák tanácsa, a fent elmondottak szerint, már működésének első éveiben beigtatta.

Tekintettel az időközben létesített és a keleti pályaudvartól a kelenföldi pályaudvarig haladó, úgynevezett összekötő vasuti vonalra, a mely miatt a Hungária-körútnak a Kerepesi-úttól a Soroksári Dunaág felé tervezett eredeti vonala csak a nagy költséggel járó aluljárók segélyével lett volna megnyitható, a körút most említett vonalát felhagytuk és helyébe olyan módosítást állapítottunk meg, hogy a Hungária-körút a Kerepesi-úttól kezdődőleg a Ferencz József lovassági laktanya mentén a máv. pályatesté alatt

csupán egy aluljáróval, a Kőbányai-útig. innét az új népliget nyugati oldalán haladva a volt Táncsics-utca vonalában vezettség az Üllői-útig, majd pedig a Ferenczvárosi pályaudvar északi oldalán a vasúti töltés irányát követve a Dunáig, illetőleg az összekötő hidig.

Ezzel a szabályozás-módosítással kapcsolatosan hosszabbítottuk meg a corsó-út jellegű Stefánia-utat a viztoronytól a Hungária körútig, illetőleg a Kerepesi-útig.

A Hungária-körút eredetileg megállapított 18 ölnyi szélessége is revisió alá került, és a körút szélessége általában 24 ölben lett megállapítva, kivéve, a vasúti aluljárót, hol a 18 öl szélesség meghagyatott.

E körút nemcsak azoknak a városrészeknek lesz főközlekedési útja, melyeken átvonul, hanem tekintettel az ennek vonalában Óbudára tervezett és hihetőleg már a közel jövőben építés alá is kerülő hidra, biztosan remélhetjük, hogy Óbudát is elmaradt fejlődésében hathatósan fogja előre vinni.

A székesfővárosnak a külső vidékekre terjeszkedő fejlődése magával hozta annak a szükségét, hogy a külső területekre is részletes szabályozási terv alkottassék.

A főváros pesti részének külső vidékeit felölelő részletes szabályozásról
a következőkben emlékezünk meg:

1. Megfelelő szabályozási terv áll rendelkezésre az „Alsó rákosi rétek” dűlőről, melyet egyfelől a magyar államvasut bécsi vonala, a külső Hajtsár-út, Rákosfalva, másfelől pedig Rákospalota, Csömör és Czinkota-községek határolnak. E szabályozásnál irányadóul szolgáltak a következő szempontok: 1. tervezni oly főközlekedési ereket, a melyek a város egész külső részét átszelik; 2. a város belsejébe irányuló forgalmat a lehető legnagyobb mértékben megosztani; 3. a város külső részeiben elhelyezett pályaudvarokhoz a legcélszerűbb odajuthatást biztosítani; 4. megfelelő számban és irányban utakat tervezni, melyek a közuti vasut befogadására olyképp legyenek alkalmasak, hogy az építendő vasutak a belterületen levőkkel egységes hálózatot képezhessenek; 5. az új úthálózat a célszerűség és a szépészet követelményeinek kielégítésén túl, kedvező legyen arra is, hogy a telkek felosztathassanak és rendeztethessenek; 6. gondoskodni szabad terekről, nemcsak az útvonalak egyhanguságának megtörésére, de főleg arra is, hogy vásárhelyek és középületek megfelelő számban és ponton legyenek létesíthetők; 7. a szabályozás alá vont terjedelmes vidéknek egy nagyobb parkot biztosítani; 8. a fekszíneket úgy rendezni, hogy a Rákospatak jobb- és balpartján levő területeknek a patak felé esésük legyen. Ezen szempontokhoz képest tervezve van három körút. Az egyik kevés kivétellel, a Hajtsár-úton halad a Kerepesi-útig és innen a X. kerületi Fehér-úton nyeri folytatását. A másik a Rákospatak mindkét partján vonul el. A harmadik körút az előbbi kettő között foglal helyet és összekötte-

Alsó rákosi
rétek.

tést létesít a X. ker. Ó-hegygyel. Tervezve van továbbá hat sugárút; ezek rendeltetése: a körutak közt összeköttetést létesíteni, az átmeneti forgalmat közvetíteni, a város belsejébe igyekvő forgalmat megosztani. E sugárutaknak a czeplédi vasuti vonallal való keresztezésüknél a megoldást egyelőre függőben kellett hagyni, mert az a kérdés, vajjon e nagyforgalmu vasuti vonalat metsző utak a vasut felett vagy a vasut alatt fognak-e elvezettetni, az illetékes hatóságnál még csak tanulmányozás alatt áll, de eldöntve nincsen. Gondoskodik továbbá a terv az utak rendszeres hálózataról, iskola és más középületek számára szükséges helyekről, terekről és egy nagy, 64 hold kiterjedésű parkról, körülbelül olyanról mint az Üllői-úti népliget.

Herminamező
és Istvánmező.

2. *A Herminamező és Istvánmező dűlők szabályozásának terve.*

E terv simul az „Alsó rákosi rétek“ dűlőre megállapított szabályozáshoz. Az Aréna-út és Hungária-körút, továbbá a Róna-utca és a Hajtsár-út irányába eső új külső körutak, valamint a m. kir. államvasutak bécsi vonala mentén tervezett 14 öles új sugár-út, az Erzsébet királyné-út, a Csömöri-út, Egressy-út stb 10—14 öl szélességben már azon cél szem előtt tartásával is nyernek szabályozást, hogy a teherforgalom a parkká alakítandó városliget elkerülésével bonyolítottassék le. A szóban forgó terület fejlődésére nagy jelentőségűnek találtuk, hogy a Podmaniczky-utca, mely most az Aréna-útnál végződik, a magyar államvasut bécsi vonala és az állatkert közti területen a Hajtsár-úti külső körútig, az ide megállapított térig 14, a Hungária-körúttól kifelé pedig 18 öl szélességben meghosszabbítottassék. A vidék másik fő sugár-útja lesz az a 14 öles út, mely az „Alsó rákosi rétek“ dűlőre elfogadott szabályozási terv szerint a bécsi vasutvonal mellett az Amerikai-útig vinne, de a jelenlegi tervezet szerint meghosszabbítást nyer a Hermina-útig és pedig akként, hogy az a Mexikói-úttól a Hermina-útig terjedő szakaszban, 60 öl szélességű, mintegy 8400 □-öl nagyságu térbe megy át. E két sugár-út keresztezvén a Hungária-körutat, ennek segélyével a város minden részével kapcsolatba jut. Gondoskodtunk továbbá oly új utcákról és utca meghosszabbításokról, melyek az Erzsébet királyné-úttal közel párhuzamosan, tehát ugyancsak sugár irányban, akként vannak tervezve, hogy azok a Hungária körutat keresztezzék. A terv meghosszabbítja a Columbus-utcát a Podmaniczky-utczáig, illetve a magy. államvasut bécsi vonaláig. A czeplédi vasutvonal mentén, ennek mindkét oldalán párhuzamos útként haladó Mexikói-út 6—6 ölre kiszélesítetténi van célba véve, de e részben csak azután lesz végleges határozat hozható, ha a magyar államvasutak igazgatóságával a tárgyalások befejeztetnek. Ami a tereket illeti, e tekintetben a terv következőleg intézkedik: 1. Az Erzsébet királyné-út és a Jókai-út találkozásánál mintegy 6300 □-ölnyi tér képződik. 2. A Csömöri-út és a Jókai-út találkozásánál mintegy 6300 □-öl terület közézcélra marad fentartva. 3. A Róna-utca és Hajtsár-út találkozásánál

mintegy 1300 □-öl terület marad square czéljára. 4. Az Egressy-út közelében a Hungária-út és Mexikói-út között mintegy 2700 □-öl terület kisebb park czéljaira lesz felhasználva.

A főbb vonásaiban fent ismertetett szabályozási tervet végleges megállapítás előtt netáni észrevételeinek közlése végett még 1899-ben áttettük a székesfőváros közönségéhez, onnan azonban mindezideig sem kaptunk nyilatkozatot.

3. A VII. ker. Törökördülő, a X. ker. Ligetelki dülő, Fehér-úti dülő, Felső-rákosi rétek dülő és a Téglagyárdülő nyugoti részének szabályozására vonatkozólag készített tervben mindenekelőtt az az eszme érvényesül, hogy a Ligetelki dülő egy nagy erdő létesítésére használtassék fel. Városrendezési szempontból az eszmének kiváló fontossága van és felkarolására kedvező alkalmat nyújt az a körülmény, hogy a szóban forgó szabályozási terv által felölelt terület egy igen nagy része és ebben a Ligetelki dülő is a székesfőváros tulajdonát képezi, mely felett szabadon rendelkezhetik

Felső-rákosi
rétek.

Ami ezen új városerdőt illeti, ezt nézetünk szerint főleg két tényező teszi égetően szükségessé. Az egyik az, hogy a főváros népessége rohamosan szaporodik; a másik az, hogy a Városliget még az új Népligettel karöltve sem elégitheti ki a jelenlegi igényeket sem, és pedig annál kevésbbé, mert környéke, mondhatni, már egészen be van építve s maga a Városliget előbbi jellegét annyira elvesztette, hogy nincs egyéb hátra, mint azt egészen városi parkká alakítani és ilyenül kezelni. Ide irányul egyébiránt az a terv is, melyet a Városligetnek az országos kiállítás után szükségessé vált rendezésére nézve a székesfőváros előterjesztésére mi is elfogadtunk.

A közönségnek tehát nagy számot tevő része a Városligetből kiszorul és jövőre mindjobban ki fog szorulni. Számolva emellett azzal a körülménnyel is, hogy a jobbparti hegyeken elterülő vadregényes városi erdőben a népesség nagy része a nagy távolság és a költséges közlekedési eszközök miatt legalább rendszeresen alig kereshet üdülést, a város rendezésére hivatott tényezők elsőrendű feladatának tekintjük, a balparton, hol a lakosság túlnyomó nagy zöme van elhelyezkedve, oly üdülőhelyről gondoskodni, mely úgy a jelen, mint a jövő igényeit kellőleg kielégítse.

E célra kiválóan alkalmasnak tartjuk a Ligetelki dülőt, nemcsak azért, mert mint a székesfőváros tulajdona, rendelkezésre áll, de azért is, mert magasan fekszik, felülete hullámos, altalaja száraz, egészséges; helyzeténél fogva sem városfejlődési, sem közlekedési akadályt nem képezhet; kiterjedése 500,000 négyszögöl, tehát közel kétszer akkora, mint a Városliget. (Ez utóbbi 280,000 négyszögöl.)

A szóbanforgó szabályozási terv készítésénél irányadók voltak még a következő szempontok:

1. hogy a város egyik szélét a másikkal összekötő körútak megfelelő elhelyezést találjanak és sugárutakkal kellőleg kapcsolatba jussanak;

2. Kőbányának az ottani iparvállalatok következtében máris nagy mértékben kifejlődött forgalma megfelelő új főközlekedési erek nyitásával a város különböző részei felé jól megosztható legyen;

3. a kijelölt nagy városerdőbe a város belső és külső részeiből egyaránt czélszerűen és lehetőleg rövid idő alatt ki lehessen jutni;

4. a tervezett utak a czélszerű irány fentartásával az egyes telkeket úgy érintsék, hogy ezek egymástól függetlenül rendezhetők és czélszerűen beépíthetők legyenek;

5. a közúti vasut hálózata e külső körúton és sugárúton is szerves kapcsolatba jusson a belső hálózattal;

6. a tervezett nagy erdőn kívül megfelelő helyeken kisebb parkok legyenek;

7. különböző közcélokra nagyobb szabad terek és telektömbök álljanak rendelkezésre.

Ezeknek megfelelően a Törökőr-dűlőben a Róna-utcza fő-útként van kifejlesztve; — kiindul a Hajtsár-útból, és a Kerepesi-utat, valamint a tervezett nagy erdőt átszelve a magyar államvasut alatt a Halom-utczában nyeri folytatását és a Kápolna-utczai új térben végződik. A mellékútak hálózata a székesfőváros tulajdonát képező nagy kiterjedésű tömböt nem érinti, hogy előre nem látható szükség beálltával nagyobb telkek is álljanak rendelkezésre.

A Ligettelki-dűlőt, — mint említettük, — a terv egészben városerdőnek szánván, két egyenként 24 öles út kihasítására szorítkozik, melyek a majdani városerdőt keresztül fogják szelni.

A Fehérúti-dűlőt több kör- és sugárút szeli át, úgy, hogy ne csak e dűlő területe, de Kőbánya is a város bármely részéből a legrövidebb úton meg legyen közelíthető. Különös fontossággal fog birni az a körút, mely a Kerepesi-út mellett, a Vezér-utczával szemben fekvő térből indul ki és a dűlőt átszelve s a magyar államvasut felett építendő hidon átjutva keresztezi a Jászberényi-utat, Maglódi-utat és az Ó-hegy gerinczén áthaladó sugárutat és így torkol az Apaffy sugárútba. A mellékútakat a terv oly távolságra helyezi egymástól, hogy a telektömbök a helyi közlekedés céljából alárendelt házi utakkal is átmetszhetők legyenek.

A felső Rákosi-rétek dűlőben, fekvésének és hosszukás alakzatának megfelelően két főút van tervezve. Egyik a Rákospataki-körút, másik a Kereszturi-út, mely utóbbi a vasut mentén vonul el. A kettőt nagyobb és kisebb méretű sugárutak fűzik össze; ez utóbbiak irányának megválasztásánál, figyelemmel arra, hogy itt a telkek egészen magánosok tulajdonát képezik, a terv a telek-határ vonalakhoz alkalmazkodik, azért is, mert a fokozatos fejlődés így tekinthető leginkább biztosítotttnak. Nagyobb park nincs ebben a dűlőben tervezve, mert azt a befásítási öv szegélyezi s ez a parkot helyettesíti. Kisebb parkokról egyébiránt gondoskodva van.

Ami végre a Téglagyár-dűlőt illeti, a terv oda törekszik, hogy Kőbánya két fő útvonal által közvetlen összeköttetést nyerjen a vasuton át, a Ligettelki és a „Felsőrákosi-rétek“ dűlővel, a mellékutak hálózata pedig szerves összefüggésbe jusson a főútvonalakkal.

4. A dunabalparti körvasut megépítése folytán szüksége merült fel annak, hogy az *Angyalföld-dűlő* szabályozási tervét is revízió alá vegyüek. Angyalföld.

E terv legfontosabb részlete az az útvonal, melyet az állomás előtti térből kiindulólág a Váczi-útig, illetőleg a Dunáig igtattunk be 25 méter szélességgel, s a mely útvonal szerves kapcsolatba hozza Újpestet a székesfőváros közlekedési ereivel, valamint alkalmas lesz közúti vasut befogadására is.

Egyebekben a terv a szabályozás következő módosítására terjed ki:

a) a Balzsam-utca az ottani térből kiszélesittetik 25 méterre; az aluljáró miatt lesúlyesztett Béke-utca külső szakaszán két mellék-utca nyittatik, még pedig az, mely a tér felőli oldalon lesz, 25 mtr, míg a túlsó oldalon tervezett másik utca 12 méter szélességben.

A most említett 25 méteres mellék-utczától kezdve átlós irányban fog haladni a szintén 25 méter szélességű főútvonal a Tahi-utczáig, melylyel egyesülve, 24 öl szélességben jut ki a Dunáig.

b) A Szobor-utca, mely ez idő szerint 8 öl széles, a tervezett térig meghosszabbítva, 10 ölre szélesittetik ki.

c) A 8 öl széles Faludi-utca meghosszabbítást nyer a vasuti állomás előtti térig.

d) A Rákospalotai-út, mely ugyancsak 8 öl széles, szintén meghosszabbittatik a térig.

e) A Gönczöl-utca, mely a körvasut, illetőleg a budapest-esztergomi h. é. vasut alatt aluljáró alakjában lesz átvezetve, s a mely jövőben főközlekedési út jellegével fog birni, a Rákospalotai úttól az újpesti határ-útig 45 méterre szélesittetik ki; ebből a szélességből az aluljáróra 21 mtr. fog esni, míg ettől jobbra-balra 12—12 mtr. széles mellék-utak lesznek.

A szóban levő szabályozási terv is még tárgyalás alatt áll, a székesfővárosnál.

5. A X. ker. Ó-hegy-, Új-hegy-, Ó-hegyalja- és Új-hegyalja dűlők szabályozási terve is gyökeres revízió ment keresztül, különös tekintettel arra, hogy az utca-hálózat a téglagyári üzemmel időközben aláaknázott gödrös terület lehető kikerülésénél legyen megvalósítható, e mellett a mezei utak az új utca-vonalakba a lehetőségig felvétessenek és a dűlők egymással szerves összeköttetést nyerjenek. Ó-hegy,
Új-hegy.

Kiterjeszkedik a terv Kispest- és Pusztaszentlőrincz községek határos területének szabályozására, a határutak kérdésének végleges rendezésére, valamint a befásítási övezetnek e vidéken való kiegészítésére.

E szabályozási terv egyéb részeiben a következőket öleli fel:

a) Az Üllői-útnak Kispest község határába való betorkolásánál egy, parkszerűen kiképzendő tér van beigtatva, melyet egy 12 öles és egy 25 méter széles út tagol.

b) Az Ó-hegyi útnak a máv. czeplédi vonalán, valamint a Lajosmizsei h. é. vasút vonalán való átvezetését, és a Kuttó-dűlői fásítási övezeten keresztül a kispesti Üllői-útig való meghosszabbítását illetőleg a terv úgy gondoskodik, hogy a vasuti keresztezésnél 8 öl széles felüljáró építtessék akként, hogy a Kuttó-dűlőben a fásítási övezet mentén jobbról-balról még 5—5 öl széles terület álljon a közlekedés céljára rendelkezésre, míg a túlsó oldalon, vagyis az Ó-hegyalja dűlőben a felüljárótól jobbra-balra 35—35 mtr. széles tér hasíttassék ki, mely terület a környékbeli iparvállalatokhoz vezetendő iparvágányok lefektetésére is igénybevehető lesz.

c) Az Ó-hegyi-út Kispest határában ugyancsak 18 öl szélességben nyer folytatást a község főútjáig, azaz az Üllői-útig, s ezen kereszt-utcza, mint főútvonal fogja Kispest és a főváros között a forgalmat közvetlenül lebonyolítani.

d) A Maglódi-útnak a Sirkert-utczától a határig terjedő szakasza, a belső szakasz szélességének megfelelően az eddigi 12 öl helyett 20 öltre szélesíttetik ki.

e) Ugyancsak 20 öl szélességgel van a szabályozási tervbe felvéve a Maglódi-útnak délre folytatását képező főútvonal is, a mely egészen Pusztaszentlőrinczre vezet.

Ennek a főútvonalnak egy 12 öles úttal való találkozásánál 70 méter sugaru körtér létesítése van felvéve, szépészeti szempontból és egyéb, célyszerűségi okokból.

A kérdéses főút lesz hivatva arra, hogy a „Szentlőrincz-pusztá” elnevezéssel bíró, s már parcellázott telepet Kőbánya keleti részével kapcsolatba hozza.

f) A Gyömrői-út 20-öl szélességben folytatást nyer Pusztaszentlőrincz határában.

A most ismerttetett terv is még tárgyalás alatt áll a székesfővároshoz. A városligetben építendő új artézi fürdő elhelyezésének kérdése régebb idő óta foglalkoztatta a székesfőváros intézőköreit.

Az első terv, melyet e tekintetben a közgyűlés kivitelre elfogadott, néhai Czigler Győző műegyetemi tanár tervezete volt, mely szerint az artézi fürdő a városligeti hid tengelyében, erre merőlegesen lett volna elhelyezendő.

Időközben azonban Hein János és társai budapesti lakosok egy szabályozási tervezetet nyújtottak be, a székesfővároshoz, mely az Andrassy-útnak a városligeten keresztül egyenesen, fasoralakban való meghosszabbítását célozza; ezért nevezettek kapcsolatosan azt kérték, hogy az artézi-fürdő elhelyezésének kérdése az Andrassy-út egyenes meghosszabbi-

Az artézi-fürdő új elhelyezése és az alagi-út.

tásának figyelembevételével újabb tanulmány tárgyává tétessék annyival inkább, mert az új artézi-fürdő a Czigler-féle terv szerint való elhelyezése esetén annyira közel jutna a mezőgazdasági muzeumhoz, hogy a két épület egymás hatását lerontaná.

Nagyjában a Hein-féle javaslat szellemében intézett a székesfővároshoz 1906. január havában előterjesztést a magyar építőművészek szövetsége is.

Ezen előterjesztések folytán a székesfőv. mérnöki hivatal a fürdő elhelyezésének kérdését az Andrássy-út meghosszabbításának eszméjével egyidejűleg vette tanulmányozás alá és az ennek eredményeként kidolgozott újabb terv a fürdő elhelyezése tekintetében olyan megoldást tüntet fel, mely a fürdőt az Andrássy-útnak a milleniumi emlék középpontjában megtört tengelyétől északnyugati irányban helyezi el, miáltal lehetségessé válik az Andrássy-útnak a városligeten keresztül való továbbfejlesztése.

Ezt az újabb fürdőelhelyezési tervet a székesfőv. közönsége a kivitelre el is fogadta, magával a szabályozással azonban érdemlegesen nem foglalkozott, hanem az ügyet hozzájárulásunk és illetőleg elhatározásunk elé terjesztette.

Tudva volt előttünk, hogy a városligettől északkeletre fekvő városrész a fejlődés szempontjából nagy jövőnek néz eléje; azt az eszmét tehát, hogy e fejlődést a hatóság egy főútvonal nyitásával elősegítse és annak határozott irányt adjon, magát ezen kültelket pedig a város központjával előnyösen kapcsolatba hozza, helyesléssel fogadtuk.

Műszaki osztályunk a szabályozásra nézve egy külön tervet dolgozott ki, melybe nemcsak a szóban levő városrészt, hanem a fővárossal szomszédos területeket is bevonva, azt javasolja, hogy az útvonal nem ugyan az Andrássy-út folytatásában, hanem a Hermina-útnál kiindulva, Rákospalota község határának átmetszésével vezetessék ki egészen az alagi lóversenypályáig, honnan azután tovább folytatható Dunakeszig.

Ha figyelembe vesszük, hogy Rákospalota község a székesfővárossal úgyszólván már is össze van építve, továbbá, hogy a lóversenyeknek végleg az alagi pályára való kihelyezése sokáig nem késhetik és ezzel a nevezetes változással a fővárosból Alag felé irányulandó nagy forgalom szempontjából már most számot kell vetni, úgy a műszaki osztálynak ezt a koncepcióját városfejlődési és városrendezési szempontból csak örömmel üdvözölhattük, annyival inkább, mert a tervezett útvonal méreteivel és tagolásával olyan műveletnek ígérkezik, amely úgy a széépészeti, valamint az elképzelhető mindenféle forgalmi igénynek teljes mértékben meg fog felelni, egyik disze lesz forgalmi útjainknak és alapját fogja képezni a székesfőváros újabb nagyszabású fejlesztésének.

A műszaki osztály terve szerint egy 50 m. széles útvonal indulna ki a Hermina-útnál, az iparsarnok háta mögött alakítandó körtérből, keresztezve a Hungária-körutat, Mexikói-utat, Columbus-utczát és Amerikai-utat.

Itt az útvonal megtöretnék és egy térszerű kiképzés beigtatásával a Dorozsmai-út vonalában vezettnék tova a határig. Változatos képet nyújt az útvonalnak, több helyen térszerű kiképzésekkel és parkokkal tervezett tagolása.

A főváros határából az út a máv. körvasut alatt építendő alúljárón jut ki Rákospalota területére, illetőleg Rákospalota határában tervezett négyszögletes térbe, hol az út északnyugati irányban kissé megtörik azért, hogy a telkeket hegyes szögbe ne mессe, hanem lehetőleg azokkal párhuzamos irányban haladjon.

A főváros határától 700 m. távolságban egy 120 m. átlós, négyszögletes tér van tervezve; 2·4 km. távolságban pedig egy 420 m. átmérőjű körtér, mely befogadná az Almássy-telep felé tervbe vett 50 m. széles főutat és a Rákospalota felé tervezett 30 m. széles összekötő utat. Továbbhaladva, az útvonal a főváros határától számított mintegy 3·5 km.nél újabb törést szenvedne északnyugoti irányba és e törésnél egy 200 m-es félkörű tér képeztetné ki, melybe betorkolna a Czinkota felől 50 m. szélességben tervezett fő-út; 4·6 km-nél egy újabb törés közé egy 200 m-es nyolcszögletű térség igtattatik be, hova 8 út torkolna, ezek között az 50 m. szélességben tervezett főthi fő-út és a Szentmihályi-út.

6 km-nél az útvonal egy 500 m. hosszú és 130 m. illetőleg némely helyen 150 m. széles, parkozandó térséggel tagoltatnék, egyuttal ide vezettnék a Csömörrre tervezett 50 m. széles út.

7 km-nél az útvonal elhajlik és párhuzamosan halad a vasuttal egészen a 9-ik km-ig, honnan azután 40 m. szélességben jutna el az alagi versenytérig.

Az ezen főútvonalat keresztező utakat a műszaki osztály jelentőségük szerint 15, 20 és 30 m-re szélesíti ki; ezenkívül pedig részletesen van gondoskodva diagonális összeköttetésekről is.

Az egész útvonal hossza 13·4 km-t tesz ki.

Az út mintakeresztszelvényének beosztásánál a műszaki osztály gondos figyelemmel volt arra, hogy a járműveknek ezen a vonalon átmenő és egymástól nagy távolságra fekvő pontok közti forgalmat kell lebonyolítani, miért is a keresztszelvény akként van beosztva, hogy a különböző sebességgel közlekedő járműveknek külön-külön pályatestük legyen.

A beosztás egyébként a következőképpen van kontemplálva:

A telkek mentén jobbról-balról 4—4 m. széles kavicsolt járda, továbbá 6·50—6·50 m. széles makadám burkolatu kocsút; kifelé menve a baloldalon a makadám kocsúúthoz csatlakoznék 8 m. széles gyepesítendő terület a villamos vasut számára. A villamos vasuti közlekedésre szánt területhez csatlakoznék egy szintén 8 m. széles betonozott úttest, mely kizárólag a kerékpár- és automobil-forgalom számára tartatnék fenn. Ezután következnék egy 8 m. széles út a lovasok számára.

Az automobil-út piramidális fasorral volna szegélyezve, míg a járdák mentén, továbbá a baloldalon a makadám kociút szélén, a jobboldalon pedig a gyalogút és a lovagló út között egy-egy, koronás fasor van tervbe véve.

A főbb vonásaiban most ismertetett tervet mégis szükségesnek találtuk kiegészíteni abban a tekintetben, hogy az útvonal valamely czélszerű megoldással egészen az Andrassy-útig nyerjen meghosszabbítást, mert bár meggyőződésünk szerint az Andrassy-út egy befejezett és a millenáris emlékművel lezárt útvonalat képez, még sem mellőzhető annak a szükségnek a kielégítése, hogy az Andrassy-út irányában egy másik útvonal nyitassék.

Az Andrassy-út ugyanis ezidőszerint egyetlen olyan útja a fővárosnak, mely a kocsikázó forgalom lebonyolítására szolgál; annak következtében, hogy a lóversenyeknek Alagra való kihelyezése határozott alakban lép fel, — és hogy a tervezett új útvonalnak éppen az lesz az egyik fő hivatása, hogy az Andrassy-út forgalmát átvéve, továbbá vezesse Alagig, egy másik főrendeltetését pedig ennek az útnak abban látjuk, hogy a ma még pusztá, igen gyéren lakott területet szerves kapcsolatba hozván a központtal, ott a meglevő város természetes fészerejével egy új, modern városrész keletkezését hatékonyan előmozdítsa, azért feltétlenül szükségesnek találtuk azt, hogy az új útvonal ne végződjék a Hermina-útnál, hanem megfelelő olyan folytatást találjon a városligeten át az Andrassy-útig, melyre az utóbbi útforgalma könnyedén átterelődhetik.

Egy ilyen kapcsolatnak megteremtése a városliget jellegének megóvása szempontjából okszerű ellenzésre nem találhat, mert a városliget ligetszerű jellegéből a különböző középületek odatelepítése folytán amugy is igen sokat veszített és mai jellegét az a kocsikázó forgalom, mely az Andrassy-útból az új útra és viszont átterelődik, hátrányosan befolyásolni nem fogja; az azután természetesen a rendészeti hatóság gondját kell, hogy képezze, miszerint a mindenféle közlekedésre berendezendő új úton a főváros központja felé törekvő teherforgalom a városligetnél más útvonalakra tereltesse.

A székesfőváros mérnöki hivatalának az új artézi-fürdő elhelyezésére vonatkozó tervét részünkről is elfogadván, utasításba adtuk tehát műszaki osztályunknak, hogy az Andrassy-út irányában nyitandó útvonalat a fürdő-elhelyezési terv figyelembevételével tervezze, és előterjesztését tegye meg.

Együttal elhatároztuk, hogy a fentiek szerint kiegészítendő szabályozási tervezet mindenekelőtt a székesfőváros határába eső útvonal tekintetében a székesfőváros, valamint a vasuti érdekeket érintő vonatkozása miatt a m. kir. államvasutak bevonásával vegyesbizottságilag tárgyalassék le.

A vegyesbizottság megalakítása érdekében megkerestük tehát a székesfőváros közönségét, valamint felírtunk a kereskedelmi miniszter urhoz.

E vegyesbizottsági tárgyalások befejezése után fogjuk a szomszédos községek területére eső szabályozás iránt a további tárgyalás fonalát az 1870. X. t.-cz. 15. §-a alapján az érdekelt községekkel, illetőleg Pest vármegyével felvenni.

Budai belső
körút.

Székesfővárosunk budai részének fejlesztésében nevezetes szerepet visz a budai belső körút, melynek vonalát képezik: a Margit-körút, Krisztina-körút, Attila-körút, az Erzsébet-híd jobbparti feljárói és a Gellért-rakparti út. E körút szabályozásának és kiépítésének művelete, szerves összefüggésben a pesti oldal belső körútjával (Lipót-, Váczi-, Károly-, Múzeum- és Várház-körúttal), a város legtömörebb belső részének a Margithid és Ferencz Józsefhid által teljes körre fejlesztett közlekedési ere gyanánt alapvető forgalmi viszonylat szolgálatában áll, kapcsolatosan azokkal a sugárutakkal, melyek különböző irányban belőle ágaznak ki.

A művelet terjedelmében, a különleges helyi viszonyokban, nagyobb körültekintést igényelt műszaki kérdések felmerülésében, valamint főleg a közpénztár igen jelentékeny megterhelésében találja magyarázatát, hogy a végrehajtás nem egyszerre, hanem hosszabb-rövidebb időközökben, szakaszokként történt, és illetőleg, hogy az Attila-körút szabályozásának végrehajtása csak most van folyamatban.

A budai körút első tervezése főbb vonásokban már 1872-ben készült el. Kérdését a 80-as évek elején a hidvám leszállításának ügye hozta újból előtérbe.

A kormány ugyanis a hidvám leszállításának mintegy feltételül monotta ki, hogy a körút a teherforgalom igényeihez képest mielőbb kiépüljön.

Ezen kikötés, mely lényegében összhangban volt a közlekedés általános érdekeivel is, főleg oda célzott, hogy a déli vaspályához irányuló teherforgalom a rongálástól történelmi és technikai becséért megkímélni kívánt Lánchídról a Margithidra és ennek folytatásában a budai körútra tereltesse.

A körút ama kezdő szakaszának részletes szabályozási tervét, mely a Margithid és a régi Szent János-kórház közé esik, 1885-ben állapítottuk meg.

E körúti vonal a hid meghosszabbításában, a volt Primás-utczában a volt Török-utczáig 16-, a volt Török-utczától a Királyhegy-utczáig 12-, utóbbi utczától pedig a Menház-utczáig 16 öl szélességűnek vétetett fel, míg ezen utczától a régi Szent János-kórházig, illetőleg a Széna-térig az útvonal tölcseyszerű kiképzése 25 öl maximális szélességgel meghagyatott.

Ami pedig a Szénatér és a volt Aszalay-laktanya közti szakasz kiképzését illeti, bár helyesebbnek tartottuk volna a minél egyenesebb vonalat, mégis, minthogy ennek gyakorlati kivitele a „Vadember“-hez czimzett korcsma előtt a meredek kapaszkodó miatt igen nagy nehézségbe ütközött volna, az egyenes vonalhoz mereven nem ragaszkodhattunk, hanem a cél-

nak leginkább megfelelő olyan megoldást állapítottunk meg, hogy a domb szög alakban kikerültessek, s a körút szélessége itt 16 öl legyen.

A budai körút további, vagyis a Maros- és Mikó-utczák közé eső szakasza szabályozási tervében az előbbi szakasz méreténél nagyobb szélességet állapítottunk meg, különös figyelemmel arra, hogy az ördögárok itt elvonuló, beboltozott része, a Vérmezőt ne érintse, hanem egészen közterület alá jusson, továbbá, hogy a délivasut és a Városmajor felé irányuló jelentékeny forgalom kényelmesen legyen lebonyolítható, végül, hogy az útvonal nagyobb szélesség mellett változatos rendezést nyerhessen.

Nevezetesen megállapítottuk, hogy a szóban lévő körúti szakasz a Mikó-utczától számított mintegy felerészében 37 méter, — innen pedig a Maros-utczáig 35 mtr. széles legyen, ami átlag 19 öl szélességnek felel meg.

Ezzel a szabályozással a Vérmezőnek többször megtört határvonala a szemben levő házsor vonalával párhuzamosan kiegyenlített.

Foglalkozva a budai körút Mikó-utczától a Döbrentey-térig terjedő szakaszának szabályozásával, bár kívánatos lett volna a szóban lévő szakasz szélességét is legalább 16 ölben megállapítani, mindazonáltal a székesfővárossal egyetértőleg arra a belátásra jutottunk, hogy a folytatásnál az alább érintendő tényleges viszonyok miatt csekélyebb szélességgel kell beérni. Figyelemmel nevezetesen e körút vonalába esett Krisztina-utca már kiépített voltára, és a Szent János-utczának ugyancsak a körút vonalába esett részére, melyek szélessége mintegy 10 öl volt, és e szélességen csak nagy áldozatok árán lehetett volna változtatni, figyelemmel továbbá arra, hogy az Attila-utca Szent János-tér és Szarvas-tér közötti szakaszát csak az Árok-utczára szolgáló átlós telkek feláldozásával lehetett volna 10 ölnél szélesebbre venni, — figyelembe véve végre azt a körülményt, hogy a volt Palota-utca az ottani róm. kath. templom bolygatása nélkül nagyobb szélességre nem lett volna bővíthető, a budai körútnak a nevezett utczákon keresztül vezető folytatását a tényleges körülmények kényszerítő hatása alatt 10 ölben állapítottuk meg. Miután a város déli oldaláról a teherforgalom már nem a délivaspályához, hanem a Fehérvári- és Átlós-úton át egyenesen a kelenföldi állomásra veszi útját, a 10 öles szélesség meg is fog felelni, annyival inkább, mert a teherforgalom közvetítésére a párhuzamos Árok-utca is rendelkezésre áll, melynek lejtészini viszonyai is kedvezőbbek.

A budai körút befejező részének tekintendő a Döbrentey-tér és a Gellért-rakpart, mely utóbbi szélessége 12 ölben lett megállapítva.

A budai belső körút már kiépített szakaszainak rendezési műveletét mi hajtottuk végre, de a költségek felerészét a székesfőváros a fővárosi pénzalapnak megtéríti.

A Vár szabályozási tervét az időközben felmerült és előre nem láthatott különböző mozzanatok folytán több ízben kellett módosítanunk.

Vár.

E mozzanatok voltak az 1884: XVIII. t.-cz. megalkotása, s ezzel a 30 évi rendkívüli adómentességnek a Vár egész területére való kiterjesztése, a honvédelmi ministerium, valamint a honvéd főparancsnokság palotáinak felépítése, az utóbbi építkezéssel kapcsolatosan a régi evangélikus templom és paplak lebontása és a Bécsi-kaputéren történt új elhelyezése, Szent István lovasszobrának a budavári koronázó templom keleti oldalán való elhelyezése, a Halászbástyának Schulek Frigyes tanár terve szerint stilszerű kiképzése, és a Főherczeg Albrecht-útról a bástyára vezetőleg monumentális lépcső építése, az új pénzügyministeriumi palotának a Szentháromság-tér, Országház-utca, Fortunaköz, Iskola-tér és Pázmány-utca által határolt tömbön való felépítése, dicsőült Erzsébet királynénk emlékszobrának a királyi várpalota északi szárnya és a Lovarda-utca tengelyeinek metszési pontján tervezett felállítása, József főherczeg Ő Fensége palotájának átalakítása és kiegészítése stb.

Ezzek a mozzanatok tették szükségessé a Szent György-tér rendezését s azt, hogy az építendő új ministerelnöki palota déli homlokzata egy vonalba kerüljön a honvédelmi ministeriumi palota déli homlokzatával, aminek következtében a hadtestparancsnokság telke is az új ministerelnöki palota céljára lesz igénybe véve.

E módosított szabályozási terv kiterjeszkedik továbbá a Színház-utczának 16 mtrre való kiszélesítésére, a Főherczeg Albrecht-út várbeli torkolatának módosítására, a Bánffy-utca felhagyására, s területének a főherczegi telekhez csatolására.

A szabályozás-módosítás keretében továbbá a vár keleti oldalán tervezett sétánnak a Vöröskereszt-egyesület palotája és a Halászbástya közti szakaszát elejtve, az építkezés vonalát is módosítottuk és kikötöttük, hogy a Disz-téri és Tárnok-utczai telkek az Albrecht-út felé zárt sorban építendő be és pedig úgy, hogy a főpárkány a Disz-tér-, illetve a Tárnok-utca szintjéhez viszonyítva 21 mtr-nyire legyen. A megállapított építési vonal és az Albrecht-út közti terület mai rendeltetéséhez képest ezentul is előkert gyanánt képzendő ki, és használandó, annál inkább, mert a nagy niveau-különbség miatt beépítésre az úgy is teljesen alkalmatlan.

A Vár szabályozási tervének nevezetesebb részét képezték a Bástya-sétány leásásának munkálatai, melyeket 1887-ben hajtottuk végre.

Gondoskodik továbbá a módosított szabályozási terv a Szentháromság-tér és környékének megfelelő rendezéséről, a koronázó templom déli homlokzata mentén oly szabadtérről, mely legkeskenyebb részén is legalább 13.5 öl széles legyen. A Tárnok-utca és a Halászbástya között az említett térre homlokzattal oly telektömböt alakítottunk, a mely alkalmas a templom környezetéhez méltó középület elhelyezésére.

Szemünk előtt a Primási palotának itt leendő felépítése lebegett.

Ezenfelül a szabályozás kiterjed a Fortuna-köz 6 ölre kiszélesítésére, az Országház-utczának az új pénzügyministeri palota felőli correctiójára, s a tulsó oldalról 8 ölre leendő kiszélesítésére, valamint ugyancsak 8 ölre lesznek kiszélesítendőek az Uri-utca és Verbőczy-utca.

Tervezve van végül a Mátyástemplom északi oldalán a régi pénzügyministerium telke egy részének igénybevételevel tér, illetőleg park létesítése, valamint a Nándor-térnek a hasonló nevű laktanya telkéből a bástya-sétányig való kibővítése és parkszerű rendezése.

Hogy a Vár minden oldalról főközlekedési eréken megközelíthető legyen, hogy a királyi palota átalakításával és nagymérvű kibővítésével létesített nagyszerű fejedelmi székhelyhez a Vár nyugati oldaláról, a Krisztina-város felől is megfelelő hozzáférés biztosíttassék, mintegy pendentjául a Főherceg Albrecht-útnak, felvettük a szabályozási tervbe és ki is építettük a *Palota-utat*.

Palota-út.

Ennek, az Attila-körútból két ággal kiinduló serpentin-útnak szélessége 8-öl = 15.17 mtr.

A Palota-út esése 4%, kivétel van a kanyarulatoknál, hol az úttest vízszintes, és a kir. palotánál, hol az esés 2%.

A budai városrész fejlődése szempontjából nagyobb jelentőség tulajdonítható annak az új szabályozási tervnek, mely a *Vizivárosról* készült, s 1905. óta várja a székesfőváros hozzájárulását.

Viziváros.

A Viziváros vidéke fekvésénél, terepviszonyainál fogva három különálló városrész képét tárja elénk, 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 egészben be van építve. Gondos körültekintést 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.

E szempontok figyelembe vételével készült szabályozási terv ismertetéseül álljanak itt a következők.

Egy új főközlekedési ér van tervezve, 10 öl szélességgel. Ez az útvonal a Margit-körútnak a Királyhegy-utczával való találkozásából indul ki, s a Horváth- és Fazekas-utczák vonalában haladva, a Batthyány-utca és Toldy Ferencz-utca közé helyezett squarenél végződik. A szóban levő új út, két parkkal, helyesebben gyermekjátszóhellyel lesz tagolva s a Viziváros eme lapályos területének forgalmi tengelyvonalát fogja képezni.

A Csalogány-utczának egész hosszában 13 ölre való kiszélesítése van kilátásba véve, hogy a vidék belsejében a közúti vasut mindkét vágánnyal ezen az útvonalon vezettessék.

E megoldás mellett szól az a körülmény, hogy a Csalogány-utca 3.19% maximális emelkedése mellett, tehát kedvező lejtészini viszonyainál fogva igen alkalmas lesz két közúti vágány befogadására, s ezen felül nagyobb szélességével régen érzett közlekedési és szépészeti szükséglet fog kielégíteni, másrészt kétségtelen, hogy az útvonal a városrész egészséges fejlődését is jelentékenyen elő fogja mozdítani.

A tervből kiemeljük még, hogy a most említett főútvonalak körül fekvő és úgy ezekbe, mint a Margit-körútba, illetőleg Margit-rakpartra torkoló mellékutczák legtöbbje 8 öltre kiszélesítettik, míg a Gyorskocsi-utca folytatásában a Pálffy-utczáig feltételesen tervezett utczata terv végleg elejti.

Hasonlóképpen meg kell emlékeznünk a szabályozási terv azon részéről is, mely a főútvonalak 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-körútból kiágazó 10 öl széles útvonalnál terbe 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.

Készen van a budai beltelkek szabályozási tervének második revisionális részlete is, és pedig arra a területre vonatkozólag, melyet egyfelől a Margit-körút és Krisztina-körút, másfelől a Városmajor-utca, Retek-utca, Rókushegyi-út, Trombitás-út, Marczibányi-tér, továbbá az Oszlop-, Intézet-, Mész-, Bimbó- és Rózsahegyi-utczák határolnak.

A revízió keretében az úthálózat lényegesebb módosítása, illetőleg valamely nagyobb szabású útvonal beigtatása szükségesnek nem mutatkozott, mert a mellékutak általában, a meglevő szabályozási tervben is legalább 6 öl szélességgel szerepelnek és e szélesség az itteni viszonyokhoz képest elégséges, — míg a vidék főközlekedési erei, úgymint a 16 öl széles Margit-körút és Krisztina-körút, az utóbbiból kiágazó 17 öl széles Retek-utca, továbbá a Rézmál-dűlő felé vezető, 13 öl szélességű Oszlop-, Bimbó- és Mész-utczák, jelenlegi szélességükben ugyancsak ki fogják elégíteni a hozzájuk fűződő fokozottabb igényeket a jövőben is.

A revíziónál előforduló csekélyebb változtatásokat a következőkben soroljuk fel:

1. A Városmajor-utczának egy rövid szakaszát, mely 8 ölnél kisebb szélességű, a terv 8 öltre szélesíti, hogy az utca mindenütt egyenlő széles legyen.

2. A Fillér- és Fény-utczáknak a Retek-utczával való találkozásában térszerű kiképzés alakíttatik.

3. A Bimbó- és Oszlop-utczák találkozásánál levő sarokteleknek a Tégla-utca vonalába való beszögellését a terv kiküszöböli.

4. A Rózsahegy-utczának a vonala a Zivatar- és Bimbó-utczák közti szakaszban czélszerűen kiigazittatik.

Ellenben lényeges része a tervnek az, mely a fekszíni viszonyok végleges rendezését, a fekszinek pontos megállapítását czélozza.

E tekintetben oda törekedtünk, hogy a fekszinek lehetőleg simuljanak a meglevő állapothoz, illetőleg a meglevő épületek magassági viszonyaihoz.

Kelenföld első szabályozási tervét csak úgy lehetett volna megvalósítani, ha a telkek commasszáltatván, új beosztást nyernek, vagyis ha a végrehajtás egyszerre történik.

Kelenföld,
Németvölgy.

Minthogy azonban ez már a pénzérő hiánya miatt, leküzdhetetlen akadályokba ütközött, a tervet módosítanunk kellett, annak szemelött tartásával, hogy a vidék szabályozását successive lehessen végrehajtani.

E czél érdekében a már meglevő dülő utak és főbb mesgyék az új útvonalak tervezésénél figyelembe vétettek.

A Kelenföldre vonatkozólag kidolgozott új terv a Németvölgy azon részének szabályozását is felöleli, melyet az Alkotás-utca, Enyedi-utca, Németvölgyi-út és a felső Németvölgyi árok határol. Figyelemmel arra, hogy a város ezen része két igen fontos forgalmi ér, a Duna és a kelenföldi állomás közt terül el, s a vidék egy része gyártelepek czéljára van kijelölve, a tervezésnél még a következő főbb szempontok szolgáltak irányadásul, és pedig, hogy

1. a Duna minden tekintetben lehetőleg kihasználható legyen;
2. a kelenföldi állomás czélszerű kapcsolatba jusson a Dunával, a gyártelepek czéljára kijelölt területekkel és a város belsejével is;
3. a dunabalparti városrész főbb közlekedési útjai, a Vámház- és a Ferencz-körutak megfelelő folytatást nyerjenek a dunajobbparti városrészekben;
4. az új Farkasvölgyi temető minden irányban czélszerűen meg legyen közelíthető;
5. a szabályozás módot adjon a terület megtelelő lecsapolására;
6. a szabályozási tervbe a hegyi vizek levezetésére vonatkozó terv beilleszthető legyen és addig is, míg ez utóbbi teljes egészében végrehajtatik, a meglevő vízlevezető árkok működésükben akadályozva ne legyenek;
7. templom, iskola, park s egyéb közczélokra, kellő helyen elégséges terület maradjon rendelkezésre;
8. a fekszinek a szabályozási tervvel egyidejűleg végleges megoldást nyerjenek.

A Duna és a kelenföldi vasuti állomás czélszerű kihasználása és összeköttetése czéljából a Dunapartján 20 öles utat terveztünk megfelelő terekkel s abból a közúti forgalom számára az utaknak egész hálózata vezet a kelenföldi pályaudvar felé.

Ezen utak közül a főbb forgalmi eret képezők 18 és 12 öl szélesre, a többiek pedig 8 öltre vétettek.

Minden főközlekedési út közúti vasut felvételére is szolgál, mely a gyártelepekre való tekintettel iparvasut jellegével is bírhat, mert a kelenföldi pályaudvarral délről a budafoki határuéhoz legközelebb eső főúton, de északról is összeköthető, az összekötő vasut mentén tervezett úton.

A most leirt és helyi forgalmat közvetítő útvonalakon kívül a városi forgalommal való kapcsolat czéljára felvétellett az Átlós-út és a budai külső körút, mely utóbbinak létesítésével alapja vettetik meg a végnélküli közúti vasuti vonalnak; másrésztől főerét fogja képezni e körút valamenyi meglevő és létesítendő útvonalaknak is. Nevezetesen abból indul ki a dunaparti Budafoki-, Fehérvári-út, továbbá az Átlós-út, az Erzsébet sós-fürdőhöz vezető út, a Farkasvölgyi temetőbe vezető út, melyek szintén közúti vasuttal terveztetnek.

A tervezett úthálózzattal továbbá az Orbánhegy, Mártonhegy és Istenhegy a legeggyenesebb vonalon, tehát a legrövidebb idő alatt érhető el.

A szabályozási terv, hegyi vizek levezetésére tervezett műárkok irányát mind megtartja, kivéve az alsó németvölgyi árokét, mely áthelyezendő volt, mert a városfejlődési czélokra kijelölt területen haladt, czélszerűtlenül metszette a telkeket és jelentékeny hossza miatt esetleges beboltozása sokba került volna.

A hegyi vizek elvezetésére szolgáló medrek a szabályozás által érintve nincsenek, kivéve ismét az alsó németvölgyi árkot, mely a szabályozás végrehajtása előtt úgy életbiztonsági, mint közegészségi szempontból is okvetlen áthelyezendő leszen.

Az árviz elleni védekezés szempontjából úgy az egész dunaparti, mint a budafoki határuétat, nemkülönben a hegyi vizeket levezető és a Dunába ömlő nyitott főárok partját 9.00 mtr. fekszinre tervezzük felemelni.

Az időközben felmerült két mozzanat szükségessé tette a Kelenföld szabályozási tervének újabb módosítását.

Egyik mozzanat volt a m. kir. József-műegyetemnek e vidéken elhatározott megtelepítése, a másik pedig az összekötő vasuti hid északi és déli oldalán levő, s a Duna szabályozása folytán nyert vízterületen téli kikötő létesítése.

Az új műegyetem érdekében a szabályozás terén olyan módosítások történtek, melyek a telep jellegének már a területi elrendezésben való kellő érvényesülését, másrészt a telep minden irányban czélszerű megközelítését biztosítják.

Ami pedig a téli kikötőt illeti, mindenekelőtt azt említjük meg, hogy a földmívelésügyi minster úr által tárgyalásunk alá bocsátott tervek szerint a két vízmedence a vasut pályatesté alatt 30 méter széles csatornával köttetnék össze.

A kikötő létesítése nem egyszerre, hanem, miként a minister úr leiratából értesültünk, fokozatosan és csak oly mérvben lesz eszközölhető, amint ezt a rendelkezésre álló évi hitelek meg fogják engedni, és e mellett a hid feletti vízterület csupán az alsó kikötőnek a szükséghez képest való kibővítése céljára volna lefoglalva.

Ezen, a környék szabályozására fontos kihatással bíró kérdést beható tanulmány tárgyává tevén, az alsó kikötő létesítése ellen városrendezési szempontból észrevétel nem merült fel.

Ami azonban az összekötő hid északi oldalán tervezett felső kikötőt illeti, ennek létesítése ellen fontos városrendezési érdekek megóvása szempontjából aggályaink támadtak.

Ugyanis a téli kikötőnek a hid feletti területre való kiterjesztése esetén az itteni városrész a Dunától mintegy 2 kilométer hosszban elzáratná, ami a városfejlődés érdekeivel bizonyára nem volna összeegyeztethető; azt a nézetet, hogy a kérdéses terület városfejlődési célokra amúgy is alkalmatlan, nem oszthattuk, mert hiszen a Dunapart, különösen a balparton, hasonló talajviszonyok mellett szépen kiépült.

Rámutattunk továbbá arra, hogy a kereskedelem leginkább a balparti városrészben helyezkedett el, s tehát fejlődése is ott várható, másrészt hogy a kereskedelemügyi tárczát komolyan foglalkoztatja egy kereskedelmi, s ezzel kapcsolatos ipari kikötő létesítésének eszméje, mely eszme nemcsak a székesfővárosnak, hanem az egész országnak nagy horderejű érdekét ölelvén fel, megvalósítása soká nem késhet, addig pedig a Duna felső szakaszán levő kikötők mellett a 280 hajó befogadására tervezett ezen alsó kikötő bizonyára egymagában is ki fogja elégíthetni az igényeket.

Ezen meggyőződésünknek a minister úr előtt kifejezést adván, bemutattuk egyúttal a Kelenföld szabályozási tervének a kikötő létesítése folytán szükségessé vált módosítására vonatkozó megállapodásunkat.

A szabályozás módosítását feltüntető tervbe felvettük ugyan a felső kikötőt is, de egyúttal gondoskodtunk arról, hogy amennyiben létesítésének eszméje elejtetnék, a terület a szabályozás keretébe kellően beilleszthető legyen.

Az esetre, ha a felső kikötő létesülne, annak nyugoti oldalán a +9.00 és +7.58 méter magasságban fekvő környék fekszinkülönbségének kiegyenlítéseül egy hosszukás lejtő van tervezve, melyet parkirozni kell; a parkozott lejtő mentén egy főút fogja képezni az elhatárolást a beépítendő telektömbtől.

A németvölgyi, sashegyi és sasaddüllői hegyi vizek elvezetését, minthogy e vizek a kikötő felső medencéjébe, az iszaplerakódás elkerülése okából be nem vezethetők, a ministerium akként conteptálja, hogy a vizek a kelenföldi állomás mellett építendő csatornába felfogassanak és a főváros budafoki határán vezettessenek a Dunába.

Ambár a vízlevezetés ezen módja műszakilag lehetséges, mindazonáltal a kérdés illetően megoldásához városrendezési, egészségügyi és pénzügyi szempontból nem járulhattunk.

Ha ugyanis a hegyi vizek az eredeti megállapodástól eltérően a fenti nyomon vezetetténe a Dunáig, közel 2 kilométerrel hosszabb útat kellene megtenniök; továbbá, ha ezen vízlevezetés céljára zárt csatorna építették, ez oly tetemes költséget okozna, melyet a székesfőváros hosszú időn át sem volna képes fedezni, míg a nyitott csatornában való vízlevezetés városfejlődési és közegészségügyi szempontból tarthatatlan állapotot teremtené.

Ily viszonyok között rakaszkodtunk ahhoz, hogy a vízlevezető árok a kelenföld szabályozási tervében megállapított eredeti nyomon haladjon.

Az alsó kikötővel kapcsolatos szabályozásmódosításnál mindenkélt a parti útnak vonala módosult, nevezetesen nyugat felé eltolatott a holt Dunaág partjáig és az út szélessége 20 öl helyett 45 méter szélességben állapított meg, különös tekintettel arra, hogy az összekötő vasút északi oldalán fekvő területtel megfelelő összeköttetés létesíttessék és hogy ez az út kikötő part jellegével is fog birni. Az ezen parti úttal párhuzamosan tervezett 8 öles út feleslegessé válván, felhagyatott.

A kikötőnek a kelenföldi pályaudvarral való összeköttetéséről az eredeti szabályozási tervben már gondoskodás történt, nevezetesen 1. azon főútvonalon, vagyis az Andor-utcán, mely a Röck-féle gyártelep déli homlokzata előtt torkol a Dunaparra, 2. az összekötő vasút északi oldalán a töltés lábánál tervezett 6 öles uton.

Észrevételeink folytán a téli kikötő céljára csupán az összekötőhid alatt fekvő alsó medence fog igénybe vétetni, a mivel szemben viszont elhatároztuk, hogy a felső medence területét közcélra tartjuk fenn s mielőtt a felett ily értelemben concret irányban rendelkezni, erről a földmívelésügyi minster urat kívánságához képest előzetesen értesíteni fogjuk.

Gellérthegy.

A Gellérthegy, természeti szépségénél fogva, kies fekvésű lejtőivel, székesfővárosunk egyik eléggé meg nem becsülhető diszét képezi, melynek klimatikus jellege és a főváros középpontjához a Ferencz Józsefhid és Erzsébethid révén biztosított közelsége egyenesen praedestinálja arra, hogy a közönség kellemes kiránduló helye legyen, e mellett pedig lejtői nyaralókkal, meg családi házakkal beépítve, az idetelepült lakosság állandó, kényelmes tartózkodási helyéül szolgáljanak.

Csak természetes tehát, hogy akkor, amikor a főváros örvendetes fejlődésével, az új hidak megépítésével a Gellérthegy jelentősége is előtérbe lépett, szorgos feladataink közé soroztuk e vidék szabályozási tervét kidolgozni, hogy ezzel a rendszeres fejlődés alapjait lerakhassuk.

A Gellérthegy Kelenföld felé eső déli részének szabályozására vonatkozó terv az utakat illetőleg alkalmazkodik a hegy configurációjához és a

lejtviszonyoknak megfelelő mostani dülő utakhoz, melyeket némi correktiókkal lát el és egymás között is czélszerű kapcsolatba hoz. E végre két kereszt utat, a Somlói- és Ménesi-utakat iktattuk be, oly formán, hogy ezeken a vízlevezető árkok is helyüket találják.

A tervezett úthálózattal minden telek hozzáférhetővé válik, s ha a fejlődés során szüksége állana elő annak, hogy a párhuzamos utak több ponton is összekötessenek, e végből újabb kereszt utak létesítéséről bármikor lehet gondoskodni.

Felmerült a szándék a Gellérthegy ezen déli oldalán siklót létesíteni. Ennek előmozdítása végett a szabályozási tervet némileg módosítottuk a végből, hogy a sikló pályájával minden útszíni keresztezés kiküszöböltessék.

Áttérve a Gellérthegynek a Ferencz József-híd felőli, délkeleti oldalára, ez tudvalevőleg még ma is szinte elszigetelt, s csak igen nehezen megközelíthető állapotban van.

Mennyire tarthatatlan ez a helyzet, legjobban mutatja a tapasztalat, hogy e kopár, pusztá területet a nagy közönség elhagyatott állapota és nehéz megközelítése daczára egészen el szokta lepni, különösen vásár- és ünnepnapokon.

Az ide vonatkozó szabályozási tervet az az eszme hatja át, hogy e terület, mely ma csaknem egészen kopár, pusztá, — néhány gyümölcsfát és két favázas épületet kivéve nincs rajta semmi, beépítésre nagyrészt ezután sem volna alkalmas, — parkká átalakíttassék.

Maga a park úgy, a mint tervezve van, két tagba oszlik. Az egyik (a volt Kerkápoly-féle szőlők) lent van a Sáros-fürdő új telkével szemben, a másik a citadella déli és nyugoti oldalán elterülő fensíkon. Az előbbi hozzávetőleg 7, az utóbbi 5 hold. A kettő közlekedésileg össze fog ugyan egymással függni; de a mi belső berendezésüket illeti, az alsó park terraszokra osztva annak idején ligetszerű kiképzést fog nyerni, különös tekintettel arra is, hogy ez a park egyszersmind az építendő új Sáros-fürdő természetes üdülőhelye lesz. A felső park viszont oly jellegben lesz kiképzendő, hogy ott a nagy közönség fésztenül járhasson-kelhessen, játékokat rendezhessen és leheveredhessen. Ehhez képest az utóbbi, mint most is van, vad fűvel begyepesítve fog fentartani és csak helylyelközel szórványosan lesznek ott — mintegy nyughelyekül — egyes facsoportok létesítendő, magas törzsű és terebélyes koronájú fákból.

Az utak emelkedése általában 5—7%, és csak rövid szakaszokon lépik ezt túl.

Külön is megemlékezni óhajtunk továbbá arról az idomtalan, nagy vizmosásos árokról, melyet a terv decorationalis részletté változtat át, lépcsős gyalogfeljáró alakjában. A víz levezetéséről a feljártól jobbra-balra elhelyezett folyókák által gondoskodik a terv.

A Gellérthegynek a Gellért-rakpart mentén elvonuló keleti alját, a Rudas-fürdőig, már is kertészetiileg rendeztük. Ez a park hova-tovább, a növényzet fejlődésével mindinkább kellemesebb sétahelylyé fog válni, s mire az új Sáros-fürdő kiépül, meg a Rudas-fürdőt is átépítik, árnyékos összeköttetést fog a fürdőző közönségnek biztosítani.

Északra való folytatásában a Gellérthegy, kapcsolatban az Erzsébet-híd budai feljárójával és a Szent-Gellértszobor elhelyezésével, művészies kiképzést nyer.

Szólnunk kell még a Gellérthegy, azon részének a szabályozásáról, melyet az Attila-körút, Szt.-János-tér, Gellérthegy-utcza, Czakó-, Sándor- és Orom-utcza határol. E tabáni terület egyik része magasan, a másik része pedig mélyen fekvődvén, ehhez képest a szempontok is különbözők voltak, melyek a terv készítésénél alapul szolgáltak.

A kimagasló Gellérthegy-oldal az előbbi állapotában egyáltalában nem volt alkalmas arra, hogy kies fekvéséhez méltóan rendeztessék. Ezért volt szükséges az ottani viskókat kisajátítani. A szabályozási terv készítésénél e házikók már nem létezőknek tekintettek. Kiindulásul szolgált az a törekvés, hogy e helyen a kiváló természeti előnyök felhasználásával oly diszes városrész kifejléséhez jussunk, mely a székesfővárosnak maradandó vonzerejét és nevezetességét képezze.

E cél elérése végett gondoskodik a szabályozási terv arról:

1. hogy úgy a nehéz, mint a könnyű járművek számára kényelmes megfelelő utak keletkezzenek;

2. hogy ezen utak a környék úthálózatának kiegészítő részét képezzék és lehetővé tegyék az összes magasan fekvő utak forgalmának lebonyolítását;

3. a hegyoldalt úgy tagolják, hogy az azok közt keletkezendő telektömbök célszerűen feloszthatók és a parcellák úgy szépiészeti, mint gazdaságossági szempontból a lehető legelőnyösebben kihasználhatók legyenek.

Ezen általános elvek szem előtt tartásával és különös tekintettel az Erzsébet-hidra, ennek lejárójából kiindulva a hegy északi oldalán egy 12 mteres fő-út van tervezve, mely az Attila-körúttal párhuzamosan haladva, a Szt.-János-térre, illetőleg a Krisztina-körútba torkol. E fő-út első negyede 4.5%-os lejtővel, második negyede vízszintesen, harmadik negyede közel vízszintesen és az utolsó negyede 5.5%-os lejtővel van tervezve. A vár-hegy és a Gellérthegy között elterülő völgynek tehát az Attila-körút és az Árok-utcza betudásával 3 főközlekedési ere lesz.

A hegyoldal felső része szerpentin úttal van hálózva, melyek segélyével a Lisznyay-utcza folytatását képező Hadnagy-utczai áthidaláson a Naphegy útjai és a kis Gellérthegy a legrövidebb vonalon és igen kényelmesen érhetők el. E szerpentin utak szintén 12 mtresek. Lejtési viszonyaik kivétel nélkül az 5%-nak felelnek meg.

A gyalogközlekedés czéljaira lépcsős utak vannak tervezve, melyek arra is alkalmasak lesznek, hogy a hegyi vizek felfogására építendő csatornákat befogadhassák.

Az I. ker. Sashegynek és a Németvölgy nyaraló övezetbe eső részének szabályozási terve.

Sashegy,
Németvölgy.

E terv azt a területet öleli fel, melyet a budai külső körút Villányi-úti szakasza, a Budaörsi-ut, a tervezett sashegyi műárok és a Németvölgyi-út határol.

A szabályozás tervezésénél a következő főszempontok voltak irányadók.

Az úthálózat főközlekedési erei a forgalmi góczpontokon egymással összeköttetésbe hozandók; a meredek és vízlevezetésre is szolgáló utak inkább csak árkok gyanánt hagyassanak meg; minden telek a kedvezőtlen terepviszonyok mellett is közútról legyen megközelíthető, végül, hogy a szabályozás művelete a vidék fejlődése szerint beálló szükséghez képest fokozatosan legyen végrehajtható.

A környéknek három főútja lesz, melyek különböző irányból a farkasréti köztemető kapujához vezetnek. Az egyik főút a már meglevő Németvölgyi-út. A másik a Budaörsi- és Villányi-utak találkozásánál levő dülő útból indul ki és alapjául fog szolgálni a megjelölt terület északi része úthálózatának; szélessége ezen útnak 15 méter és legnagyobb emelkedése 6.8%. A harmadik főút, kiindulva a kelenföldi Átlós-út és a Karolina-út találkozásánál levő térből, a sashegyi műárok irányát követi; a körvasutat és a déli vasutat ezen út aluljáróban keresztezi.

Parkok a szabályozási tervbe felvéve nem lettek, arra való tekintettel, hogy az egész terület a nyaraló övezetben fekszik. Ellenben a kiránduló közönség számára több kisebb-nagyobb nyughelyről van gondoskodva.

Az I. ker. Virányos-, Kút-völgy-, Istenhegy- és Mártonhegydülők szabályozását a megejtett helyszíni tanulmányok és felvételek eredményéhez képest terveztük. Ezek a dülők a budai hegyvidék ama részét képezik, melyet egyfelől a tömörebben beépült Krisztinaváros, másfelől pedig a nyaralók építésére már tekintélyes mértékben kihasznált terület határol. Mai meredek keskeny dülő útjaik, melyek legnagyobbbrészt hegyi vizek levezetésére szolgálnak, a szabályozott vidékkel és távoleső fő útvonalakkal csak igen hiányos módon vannak összefüggésben s az egész nagy terület a kedvezőtlen terepviszonyok, s a számos hegyi vizet vezető árkok miatt egymástól elzárt, kisebb-nagyobb telekesoportokra van osztva.

Virányos, Kút-
völgy, Isten-
hegy, Márton-
hegy.

A terv a Budakeszi-út és Béla király-útja között egy részben 12 mtr., részben pedig 20 mtr. széles főutat vett fel, mely egy 350 mtr. hosszú szakaszának kivételével, 5%-ot meg nem haladó emelkedéssel átszeli a Virányos- és Kút-völgydülőket és alapját képezi e dülőkben tervezett összes többi utaknak, olykép, hogy egyszersmind az Istenhegyi dülővel is összeköttetést létesít. E fő útvonalra alapított úthálózat tervezésénél gondot

fordítottunk arra, hogy a közuti vaspálya és a svábhegyi fogaskerekű vasut minél több irányból és minél rövidebb uton legyen megközelíthető. Az Istenhegyi dűlő szabályozásánál a Kútvölgygyel való összeköttetésen felül másrészt arra törekedtünk, hogy az u. n. kissvábhegy környéke, mely a tömören beépített város határán fekszik, a meglevő úthálózatba czélszerűen beilleszkedő utakat nyerjen. Ami továbbá az Orbánhegy és Mártonhegy dűlőt illeti, nem kerülhette el figyelmünket, hogy ezek a dűlők távol esnek azon útvonalaktól, melyeken közuti vasuti közlekedésről is gondoskodva van.

Itt tehát szükséges volt oly fő útvonalat tervezni, mely közuti vasutal ellátott fő közlekedési érből indul ki s méreténél, meg lejtviszonyainál fogva alkalmas legyen arra, hogy a fejlődés során, ha a viszonyok úgy alakulnak, majd közuti vasutat is fogadhasson be. A kérdéses főút a külső körútból indul ki s a svábhegyi műárok mentén halad, áthidalással keresztezi az Istenhegyi-utat, érinti a kis svábhegyet, majd szerpentin-vonalban kanyarodik fel az Orbánhegyre, ezt végig szelve eléri a Mártonhegyet s ezen át haladva a Farkasréti temető főútvonalába torkol. Szélessége 20 mtr., lejtése jelentékenyen alul marad az 5%-on, kevés kivétellel, hol az emelkedés 5%. A szóban forgó terv ez idő szerint várja végleges megállapítását ama javaslatok nyomán, melyeket a főváros és e tanács által alakított vegyes bizottság terjesztett elő.

A Sasad-dűlő és környéke.

Ki van dolgozva az *I. ker. Sasad-, Hosszurét-, Gazdagrét-, Örmező- és Dobogódűlő, továbbá a Madárhegy-, Örsöd- és Péterhegy dűlő egy részének szabályozási terve is*, benyúlva Budafok község határába.

A kérdéses szabályozási tervből kiemeljük azt a teret, mely a kelenföldi Átlós-útnak Budaörsi-úti torkolatánál van tervezve 100 mtr. szélességben és 265 mtr. hosszúságban, gócpontját képezve az ide torkoló főutaknak, melyek szervesen kapcsolják össze a Kelenföld úthálózatát a most szabályozás alá vett vidék kifejlesztendő úthálózatával, továbbá a Széchenyihegygyel, másfelől pedig a székesfőváros által megvásárolt budakeszi erdővel.

Az említett térből indul ki nevezetesen az a 35 mtr. széles út, mely a Sasadmenti völgyön huzódik keresztül s a Farkasvölgyet átszelve, jut a Széchenyihegyre. A térből kiinduló másik főút szintén 35 mtr. széles és a Magas-út alatti völgyben haladva, a budakeszi erdőbe vezet.

Mindkét fő útnak kapcsolata van nemcsak a kelenföldi Átlós-úttal és a Budaörsi úttal, hanem déli irányban úgy a Kelenfölddel, mint az Örmező és Örsöd dűlőkkel, sőt Budafok községgel is. E kapcsolatot alkotják azok a fő útvonalak, melyek az Örmező dűlőt átlós irányban szelik át. Szélességük úgy van tervezve, hogy a hegyi vizék azon része, mely a Farkasvölgyből és a Magasút alatti völgyből jön, s jelenleg a kelenföldi Átlós-úton vezettetik le, idővel a kérdéses fő útakon legyen levezethető a „Viktória“ keserűvizforrás-telep alatt elvonuló Örsödi árokba, mely viszont a Budafok határa mentén levő árok igénybevételével juttatja vizét a Dunába.

Ez a cél, másrészt pedig az a körülmény, hogy Budafoknak a székesfőváros területével határos telkein itt-ott máris építkeztek és ezután is építkezhetnek, szükségessé tette, hogy Budafoknak a főváros határába beszökellő területe a jelen szabályozási terve bevonassék és szabályozása oly módon oldassék meg, mely úgy az építkezés, mint a közlekedés és a vízlevezetés érdekeit is kielégíteni alkalmas legyen.

A mellékutak hálózatát a szabályozási terv úgy alkotja meg, hogy a fő utakkal való czélszerű összeköttetés jöjjön létre és minden telek közútról legyen megközelíthető. E mellékutak szélessége általában 15 mtr.

A kelenföldi Átlós-út végpontján, a Budaörsi-út és a többi fő utak találkozásánál, mint forgalmi góczponton egy 22.000 □-öl kiterjedésű park és játszó hely, ezen kívül pedig különböző pontokon kisebb kertek, ugyancsak kisebb-nagyobb szabad terek vannak tervezve, tekintettel a közszükségleti czélokra és a szépirodalmi érdekekre.

Kiváló figyelemben részesíti a terv a keserűvízforrás-telepek érdekeit, azokat állagukban érintetlenül meghagyva, másfelől azonban gondoskodva arról, hogy forgalmi igényeik megtalálják kielégítésüket, a felületi vizek pedig czélszerű elvezetést nyerjenek.

A Rézmál-, Szemlőhegy-, Vérhalom-, Törökvész- és Nyékdülők szabályozása.

Ezen, részben már a III. kerületben fekvő dülők új szabályozási terve a következő új útvonalakat karolja fel;

Rézmál-,
Szemlőhegy,
Vérhalom,
Törökvész- és
Nyékdülők.

1. a III. ker. főközlekedési erének: a Zsigmond-utczának összeköttetése czéljából a Szépvölgy-utca meghosszabbításában egy 10, illetve 13 öl széles átló-utat a Szemlő-hegy-, Vérhalom- és Zöldmáli dülők főforgalmi ere gyanánt;

2. a Szemlőhegy- és Rézmáldülők helyi forgalmának lebonyolítására egy 6 öl széles szerpentin utat a Kavics-utczából kiindulva s a két dülő meredek oldalain vezetve, akként, hogy a telkek a lehető legkedvezőbben legyenek általa érintve és kiépítésük minél olcsóbban és minél könnyebben legyen eszközölhető;

3. a II. kerületi Margit-körúttal való összeköttetés létesítésére az Oszlop- és Bimbó-utczán át a Rézmáldülő közepén haladva s a Törökvész-, Vérhalom- és Csatárka dülő határán elvonulva a nyéki dülőben végződő, belül 10, a még rendezetlen külsőbb vidéken pedig 13 öl széles átló-utat, mely közúti villamos vasut befogadására is alkalmas;

4. a Retek-utca folytatásaként, illetve a fogaskerekű vasut város-majori pályaudvarának összeköttetése szempontjából 6 öles kigyós utat, mely a téglagyár-telepen keresztül vonulva a szóban forgó dülőkre vezet fel;

5. tervezve van továbbá a budakeszi és hidegkuti utak találkozási pontjából kiindulva a Törökvészdülő meredek, de kies fekvésű oldalára egy 12 mtr. széles szerpentin út.

Kuruczles.

Elkészült a szabályozási terv az I. ker. Kuruczles dülő ama vidékére is, mely egyfelől a 10 öles Budakeszi-út, másfelől a szintén 10 öl széles Hidegkuti-út által van határolva. Mivel ezek az utak úgy méretük, mint helyzetüknél fogva e vidéknek már is közlekedési főereit képezik, itt újabb főútvonalakról gondoskodni annál kevésbbé 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 correctiokat és kiegészítéseket öleli fel.

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

A terv közelebbi ismertetéseül, a következőket kívánjuk megemlíteni:

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. szélességben a terv meghagy, s csupán magassági adatainak a megállapítását vette számba.

A Tárogató-úthoz legközelebb eső párhuzamos út szintén 10 méter szélességben szerepel.

A harmadik párhuzamos út, kiindulva a Hidegkuti-útból, szemben a Riadó-utczával, a Hárshgyi-útig terjed.

Az említett út szélessége a Fischer-féle nyaralóig 10 mtr-ben, innen pedig a hegyoldal nagyobb bemetszésének elkerülése végett 8 mtr-ben van a szabályozási tervbe felvéve.

A negyedik párhuzamos út az az útvonal, mely a Budakeszi útból a szt. László kápolnánál ágazik ki, s a Hárshgy alján észak-nyugati irányban haladva, a Szép Juhásznénál a Budakeszi-útba torkol.

A szóban levő út már „Hárshgyi-út“ elnevezéssel bír és vonalozása csak az Irén-útig terjed.

A Hárshgyi-útnak az Irén-úttól a Szép Juhásznéig kocsútként 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 kocsútnak kiképzése nem képez ez időszerint közszükségletet, miért is csak a létező gyalog út hagyatott meg.

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

Óbudának a 70-es évekből való első szabályozási terve, — miként ezt fentebb érintettük, — csak a városrész belső, lakott területére, s itt is csak arra szorítkozott, hogy a tulságosan szűk utcák kiszélesíttessenek, meg, hogy egy-két nélkülözhetetlen új útvonal igtattassék be.

Óbuda.

Tekintettel a fővárosnak időközben bekövetkezett öröndetes fejlődésére, terjeszkedésére, feladatunknak ismertük Óbudára vonatkozólag is olyan szabályozási tervet megállapítani, a mely, míg egyfelől felölelve Óbudának úgy a belső, mint a külső sikterületét, — a városrész fejlődésének biztos alapját képezhesse, másfelől czélszerű kapcsolatba hozza Óbudát a főváros világvárosias fejlődésnek indult részeivel. A mai összefüggést azok a keskeny szorosok képviselik, a melyeket a Lajos-utca és a Zsigmond-utca képeznek. E több kilométerre terjedő keskeny közlekedési ér az összeköttetés követelményeit egyáltalán nem elégitheti ki és Óbuda feltűnő elmaradottsága nagyrészt ebben leli magyarázatát annyira, hogy a helyzet gyökeresebb változtatása nélkül jövőre sem juthatna a nagyobb arányu fejlődés feltételeihez.

A budai kerületekkel való összeköttetést a határoló hegyek közt elvonuló völgyeken át kell megoldani, a pesti oldallal pedig a kapcsolat a Hungária-körút irányában építendő hid útján biztosittatik.

Ez volt az egyik alapvető szempont, mely Óbuda új szabályozási tervének megállapításánál vezérelt bennünket.

Egyebekben az a törekvés érvényesült, hogy e városrész különböző pontjai megfelelő sugárutak, körutak és átlósutakkal legyenek összekötve; a Dunapart különböző czélokra teljesen ki legyen használható; a Szent-Endrei és az Esztergomi h. é. vasut czélszerű kapcsolatba juthasson a Dunával és a városrész bármely pontjával; iránya és fekszine ne képezze akadályát se a forgalomnak, se a fejlődésnek; a főközlekedési ereken építendő közuti vasutak az egységes hálózatba bevonhatók legyenek; a hegyi vizet vezető árkok ezen rendeltetésüket a fejlődés megakasztása nélkül mindaddig betölthessék, a míg végleges rendezést nyerhetnek; továbbá figyelemmel van a terv alkalmas pontokon olyan területek biztosítására, a melyek középületek, terek és parkokra lesznek szükségesek. Ezeken kívül tervbe van véve egy nagyobb kiterjedésű ligetnek a létesítése, mely a Bécsi-út nyugoti oldalán fekvő hegyek valamelyikén lesz elhelyezendő.

Végül gondoskodva van arról, hogy a szabályozás a magánosok telkeit a lehető legkedvezőbben érintse, hogy a „Római-fürdő“ telepe minél előnyösebb helyzetbe jusson, a Bécsi-út mentén levő téglagyárak pedig, üzemük háborítása nélkül, megszűnjenek a szabályozásnak és fejlődésnek akadályát képezni.

A fekszinek tervezésénél alapul szolgált az az elvi határozat, hogy a lánczhidfői sempont feletti $+9.00$ méterből indulva ki, az emelkedés felfelé arányosan kövesse a Duna fenekének emelkedését. Ezen elv alkalmazásával egy töltés jellegével bíró út fog létesülni, a mely kapcsolatban a Szent-Endrei-úttal, alkalmas lesz arra, hogy Ó-Budának az árvíz ellen védelmet nyujson.

A vázolt szempontoknak megfelelően tervezve van a többi között egy főközlekedési vonal, mely Ó-Budát hosszában a közepén szeli ketté, s mely a mai Pacsirtamező-utczából kifejlesztve, az ennek felfelé folytatását képező Flórián-utca, Majláth-utca, és Szent-Endrei-út vonalán halad 13 öl szélességben a Filatori-töltésig; itt térbe megy át, melyből 18 öl szélességben visz tovább egész a határig, miután előbb egy kiágazásával a Római-fürdőt teszi kényelmesen megközelíthetővé. A Filatori-töltésnél képezett térnél a Pacsirtamező-utca másirányu folytatásaként az az útvonal is veszi kezdetét, mely a mai Szőlőkert-utca és a Vörösvári-utca irányában 14 öl szélességben vezet a határig. Ugyanezen útvonal a Vörösvári-utczával való találkozásától egy kiágazással a mai Vihar-utczába vezet és a felhagyott temető mellett a lőporgyár-felé tart, e gyár közelében tiz szögű nagy szabad tér van hagyva, melyből sugár alakban számos közlekedési ér fejlődik ki különböző irányokban.

A mai Bécsi-út a Dereglye-utczáig 12 öles szélességet fog nyerni; a Csemete-utca megszűnik és részévé lesz ama telektömbnek, mely a Dereglye- és Evezős-utczák közt keletkezik. Ezzel kapcsolatosan az ujlaki iskola előtt oly terület marad, mely alkalmas arra, hogy az élénken érzett szükséglethez képest parkká képeztessék ki. A Bécsi-út a Dereglye-utczától 13 öl szélességet vesz fel, melyet csak a Vörösvári-utczáig tart meg, mert kifelé egész a határig már 18 öles lesz. Ez a szakasz összeköti egyszerűen az új temetőt az esztergomi h. é. vasut Ó-Budai állomásával. Kiszélesítést nyer a Lajos-utca is 13 öltre.

Az esztergomi h. é. vasut és a határ közt fekvő területen több átló-útról és fő-útról van gondoskodva.

Ezen főbb útvonalakhoz az utcák egész hálózata fűződik, mely úgy van tervezve, hogy a Dunához való közlekedés mindenütt czélszerűen biztosítva legyen.

A felhagyott temetőnek az a része, mely a Szél-utca és Kerék-utca közt fekszik, középületekre van szánva; más, alkalmas pontokon pedig kisebb-nagyobb parkoknak való területek vannak fentartva, sőt az általános úthálózat elrendezésénél figyelemmel voltunk arra, hogy a tulajdonos célzatához képest a Római-fürdő telepe is park maradhasson, hogy másrészt az Amphitheatrum és az Aquincumi ásatások is megfelelő parkokba jussanak.

Az esztergomi h. é. vasut Ó-Budai állomásánál tervezett térnél lévő két nagyobb telektömb parknak jelöltetett ki. Kiterjeszkedik a terv azon

eszmére is, hogy a monitorok számára az Ó-Budai Dunaágnak egy alkalmas pontjából kiágazólag kikötő létesítenék. Ezzel az eszmével ugyanis a terv annyiban már előre is számol, hogy a kikötőnek az Aranyhegyi ároktól délre, a körvasut és a Dunapart közt kiszemelt területen való létesítése érdekében a szabályozási terv megfelelő módosítása semmi nehézségbe ne ütközzék.

Ó-buda szabályozásánál függőben marad az Aranyhegyi ároknak a vasuti töltés északi oldalára való áthelyezésével kapcsolatos kérdések megoldása, az ottani malmok miatt szükséges vízjogi tárgyalás befejezéseig.

II.

ÉPÍTÉSÜGYI SZABÁLYZAT.

Az 1894. óta érvényben álló építésügyi szabályzat revíziója a mult évben lényeges haladást tett. A műszaki osztálynak tárgyalási anyagul készült tervezetét a kiküldött szakbizottság tüzetesen átvette és megállapodásai nyomán az újabb tervezet szövegezése már szintén befejeztetvén, a tervezet nyomtatásban ez év június havában az előkészítő bizottság összes tagjainak és a szaktestületeknek is rendelkezésére bocsátatott, azzal, hogy a tervezet további tárgyalása a folyó év őszén fog napirendre tűzteni.

Reméljük, hogy az új szabályzat ezen az úton esetleg még ez évben meg lesz alkotható.

A novellaris intézkedéseket egyébként a mult évben is folytattuk és utat nyitottunk egy és más irányelv érvényesülésének, mely a revízió során követendőnek bizonyult.

Építési tervek
kiállítása.

Az építésügyi szabályzat hatályban léte óta szerzett tapasztalatok szükségessé tették, hogy az építési engedélyek iránti kérvények kapcsán benyújtott tervek kiállítására nézve új és az eddigieknél részletesebb rendelkezések állapittassanak meg.

Ennek folytán, egyetértőleg a székesfőváros tanácsával, az építésügyi szabályzat kiegészítéséül, a következő új rendelkezéseket léptettük életbe: „A helyszínrajzok beltelkekre vonatkozólag $1''=10^0$ azaz $1=720$ -hoz, kültelkekre vonatkozólag $1''=20^0$ azaz $1=1440$ léptékben készítendők. A helyszínrajzokon a beépítendő telekkel közvetlen szomszédos telkek tulajdonosainak neve és lakása feltüntetendő. Alap-, metszet- és homlokzatrajzok csak $1=100$ arányban, a részletrajzok pedig oly méretben készítendők, hogy azokból a szerkezet minden tekintetben megítélhető legyen.

Az összes rajzok megfelelő felírásokkal, a magassági, szélességi, vastagsági és hoszméretjegyekkel látandók el.

Az alaprajzokba beírandó, hogy az egyes helyiségek mily célra fognak szolgálni.

A terveken a feliratok és jelzések könnyen olvasható, egyszerű betűkkel legyenek írva.

A terveken az újonnan építendő részek világos vörös-, a fenállók szürke-, a lebontandók sárga-, vasrészek sötétkék-, kőrészek világoskék-, román cement falazat vörösbarna-, portlandcement falazat lila-, rabbitz és vasbeton falazatok pedig zöld színnel festendők. A tervek és írásbeli mellékletek 21 cm. széles és 34 cm. hosszú alakban hajtandók össze és vagy erős rajzpapíron vagy rajzvászonon állítandók ki; a tervek vászonra is fel lehetnek ragasztva; fényérzékeny papiroson előállított fénymásolatok, közönséges másoló szalma vagy író papíron rajzolt tervek nem fogadtatnak el. Kivételnek csakis a vasszerkezetek részlettervei tekintetében van helye, mely tervek ezentúl is fénymásolatokban mutathatók be, úgy, hogy a tervek fehér alapon fekete vonalakkal legyenek készítve.

Tulságos nagy terjedelmű tervek lehetőleg mellőzendők. E tekintetben irányadó, hogy egy lapon legfeljebb az illető épület két alaprajza legyen. A tervek vagy a tervező építész, vagy más jogosult szakértő által aláírandók.

Oly tervek, melyek a fentebbi kellékeknek, habár csak külalak, méret vagy kiállítási anyag tekintetében pontosan meg nem felelnek, hivatalból érdemleges megbirálás nélkül visszautasíttatnak.

A lefolyt évben is, a megtartott terhelési próbák, illetőleg a meg-ejtett műszaki vizsgálatok kedvező eredménye alapján több vállalkozó nyert engedélyt arra, hogy a szabadalmukat képező alábbi építési szerkezeteiket a fővárosban foganatosítandó építkezéseknél alkalmazhassák:

1. Lipták Pál dr., építész engedélyt nyert az általa szerkesztett „sajtolt vasbetétes lemez-födém“ alkalmazására;

2. Predmerszky és Gál építési vállalkozóknak megengedettett, hogy az általuk szerkesztett vasbetétes salakbeton-, vagy gipsz falakat válaszfalak gyanánt alkalmazhassák;

3. Schneider Róbert engedélyt nyert az általa szerkesztett sodronybetétes válaszfalak alkalmazhatására, de azzal a kikötéssel, hogy ez a válaszfal csak az egyes lakások belsejében létesíthető, míg két szomszédos lakás elválasztására nem szolgálhat, mert e célra nem elég vastag;

4. Zeimer Gyula építőmesternek megengedték, hogy a szabadalmát képező „Romboid“-tégla boltozat, mint menyezeti szerkezet alkalmaztathassék;

5. A Pollák Miksa czég „Hourdis“-féle siktégla menyezete elvileg szintén elfogadtatott.

Új építési
szerkezetek.

Méltányosság
az épületek
használatba
vétele körül.

A budapesti építőmesterek, kőműves, kőfaragó és ácsmesterek ipar-
testülete azt kérte tőlünk, hogy a múlt évben az építőiparra súlyosan
nehezedett munkás-sztrájkokra való figyelemmel, az 1906. aug. hava óta
megkezdett építkezéseknél a vakolhatás és a használatba vétel kérdéseiben,
a rendkívüli viszonyok által okadatolt méltányosság szempontja nyerjen
érvényesülést. — Részünkről készséggel méltányoltuk azon válságos hely-
zetet, a melybe az építőipart, a kapcsolatos iparágakat, valamint a főváros
lakásügyi viszonyait a múlt évben beállott rendkívüli munkás-sztrájkok
juttatták. Ezért és mert az építésügyi szabályzatnak az épületek vakolására
és használatba vételére vonatkozó előírásai rendelkezéseikben normális
viszonyokat tartanak szem előtt, kijelentettük, hogy a kérdésben levő
sztrájkok által okozott rendkívüli helyzetben folyamatba tett építkezéseknél
készséggel fogjuk a legmesszebb menő méltányosságot gyakorolni, s az
egy-egy felmerülő ügyeket esetről-esetre, a megállapított tényekhez és az
építmény állapotához képest, a fenti szempont érvényesítésével fogjuk elbírálni.

Kutlány-
telek parcel-
lázása.

Kutlány János az iránt folyamodott, hogy az I. ker. Fehérvári-út,
Budai külső-körút és Bercsényi-utcza között 13470/9. hr. szám alatt fekvő
és mintegy 5000 □-öl területű telkét, egy új utcának közbeigatásával,
az érvényben levő szabályok által előírt 300 □-ölnél kisebb parcellákra
osztthassa fel.

Tekintettel a tömb fekvésére és a városfejlődés irányára, valamint
az építésügyi szabályzat folyamatban levő revíziójának elveire, a kérelmet
teljesíthetőnek találtuk a következő kikötések, illetőleg feltételek mellett:

1. A tömbön keresztül tervezett új út 8 öl széles legyen, köteles lévén
telektulajdonos az útra szükséges területeket minden kártalanítás nélkül
ingyen lejegyeztetni és az utat a saját költségén kiépíteni, s az összes
köz művekkel ellátni.

2. Négyemeletes házakkal csak azok a parcellák építhetők be,
melyeknek a Budai külső körútra és a Fehérvári-útra van homlokzatuk;
a 8 öles utcákra homlokzattal bíró többi összes parcellákon legfeljebb
három emeletes házakat szabad építeni.

3. Az egyes parcellák beépítésének mérve korlátozva van akként,
hogy 21—35% között váltakozó területet udvar czéljára kell fentartani.

Ezek a kikötések telekkönyvi feljegyzés útján biztosítottak.

A Fürj-utcza
környékén
300 öles par-
cellák alakí-
tása.

Az érdekeltek azt a kérelmet terjesztették a hatóság elé, engedné
meg, hogy az I-ső ker. tabáni külső városrészben fekvő Fürj-utcza környé-
kén az előírt 1000 □-öl helyett 300 □-öl parcellákat alakíthassanak.

Figyelemmel azokra a köz- és magán érdekekre, melyek a családi
házak rendszeres építéséhez fűződnek, valamint különös tekintettel a fő-

város kedvezőtlen lakás-viszonyaira, melyeken az építésügyi szabályzat folyamatban levő revíziója révén is javítani törekszünk, — a kérelem teljesítését a székesfővárossal egyetértésben elvileg kilátásba helyeztük oly feltétel alatt, hogy az alakítandó telkeken az építkezés addig nem lesz megengedhető, a míg a csatornázás kérdésének megoldásával a házak szabályszerű házi csatornával elláthatók nem lesznek, mert a kisebb parcellák alakításának okszerű következménye a sűrűbb építkezés, melynek viszont a csatornázás közegészségi szempontból el nem engedhető feltételét képezi.

Az építkezés további feltételei annak idején fognak megállapíttatni.

Miután pedig a vidék szabályozási terve még megállapítva nincsen, holott mindenekelőtt a szabályozás kérdése igényel elintézés, ennél fogva felkértük egyuttal a székesfővárost, hogy a még 1903-ban hozzá áttett szabályozási tervre nézve most már sürgősen nyilatkozni és kapcsolatosan az úthálózatnak a telekosztási minimum leszállítása folytán szükségessé vált kiegészítésére nézve is javaslatot tenni sziveskedjék.

III.

ÚTÉPÍTÉS.

A Budai belső-körút Attila-körúti szakaszának a székesfővárossal egyetértőleg megállapított terv szerint tíz öltre való kiszélesítése és szabályos háztelkek alakítása érdekében a szükséges kisajátítási műveletet megindítottuk. A kártalanítási eljárás azon ingatlanok iránt, számszerint 16, melyeknek tulajdonosaival megegyezés nem jött létre, a budapesti kir. törvényszéknél éppen folyamatban van.

Az Attila-körúttal kapcsolatban egyfelől e környék nagyobb arányú rendezését, másfelől a Margit-körút és a Krisztina-körút eredetileg csupán makadamszerűen kiépített részének elsőrangú burkolattal való ellátását is kilátásba vettük, a székesfővárossal közös költségen.

Az alakított vegyes bizottság, mint az alább következő jegyzőkönyvből kitűnik, tárgyalásait egyelőre elnapolta s bár ennek okai időközben megszűntek, a székesfőváros e tárgyalások újólagos felvétele iránt kezdő lépést még nem tett.

Jegyzőkönyv.

Felvétetett a dunajobbparti belső körúton még szükséges szabályozás és rendezés végrehajtása ügyében kiküldött vegyes bizottság 1907. április hó 26-án tartott üléséről.

Jelen voltak:

Báró Gromon Dezső elnöklete alatt

a fővárosi közmunkák tanácsa részéről: Hauszmann Alajos, Dr. Némethy Károly, és Zsák Hugó tanácsstagok, továbbá Garancsy Mihály és Bakos

János min. tanácsosok, Dr. Zubriczky József min. titkár, Dr. Czabalay Kálmán és Legeza Pál min. segédtitkárok.

a székesfőváros részéről: Kun Gyula, Vosits Károly tanácsnokok, Heuffel Adolf középítési igazgató, Lampl Hugó főszámvevő, Melha Kálmán főügyész, Márkus Imre I. ker. előljáró, és Dr. Szebený Antal törv.-hat. bizottsági tag.

Elnök üdvözlővéna megjelenteket, felhívására Garancsy Mihály előadó a következőket terjeszti elő:

A főv. közmunkák tanácsa és a székesfőváros törvényhatósága már a 80-as évek elején felismerték, hogy városrendezési és forgalmi szempontból szükséges a balparti belső körutat egyfelől a Margithid, másfelől a még csak szándékban volt Ferencz József-híd felhasználásával a jobbparti belső körút irányában teljes körre kifejleszteni. Miután pedig a két hatóság közül külön-külön egyik sem rendelkezett azokkal a pénzeszközökkel, melyek a dunajjobbparti belső körútnak a közlekedés céljára alkalmas állapotba helyezésére megkívántattak, egyesítve erejüket már 1885-ben elhatározták, hogy a rendezés költségeit közösen egyenlő arányban viselik. Ezen az alapon a főv. közmunkák tanácsa a rendezés művelését megindította és szakaszonként fokozatosan végrehajtotta, amennyire eddig lehetséges volt. Így vált elérhetővé, hogy a jobbparti városrész, belső körútjának vonalán szerves kapcsolatba jutott az egész város villamos közúti vasutjának hálózatával.

A Margit-körút és a Krisztina-körút egy-egy részén és pedig a régi Szt.-János kórháztól a Maros-utczáig, hol az út kiképzése nagy földmozgósítással járt, egyelőre már czélszerűségi szempontból is csupán makadamburkolat létesült; másrészt az Attila-körúton a szabályozási tervnek megfelelő 10 ölre való kiszélesítés, a kisajátítás költségfedezetének hiánya miatt, eddigelé elmaradt és ez a szakasz csak a tényleg rendelkezésre állott szélességben rendeztetett.

A székesfővárosi tanács a Margit-körút és Krisztina-körút említett szakaszát végleges burkolattal ellátni közforgalmi okokból immár feltétlenül szükségesnek találván, 1906. november 8-án 236449. sz. a. kelt átiratával a közmunkák tanácsánál tárgyalás megindítását kezdeményezte oly irányban, hogy mint eddig a budai belső körút minden költségével történt, ezt az újabb költséget is a két hatóság közösen egyenlő arányban viselje,

A fővárosi közmunkák tanácsa 1906. november 27-én 3515 sz. a. kelt válasziratában késznek nyilatkozott a megjelölt elvi alapon vegyes bizottsági tárgyalásba bocsátkozni, úgy azonban, hogy a czélba vett megállapodás keretébe az Attila körút még sokkal sürgősebb szabályozásának és rendezésének végrehajtása is felvéteessék.

A székesfőv. tanács 1906. december 13-án 270662 sz. a. kelt határozata szerint az Attila-körút kérdésében, mivel megoldását a fővárosi pénzalap kötelességének tartja s a költségek felől nincsen tájékozva, egyelőre nem foglalt állást, de ennek jelzésével a vegyes bizottság megalkotásához hozzájárult.

Az előadottak után a vegyes bizottság tanácskozásának anyagául javaslatba hozza:

1. a Margit- és Krisztina-körút vonalán a régi Szt.-János kórháztól a Maros-utczáig terjedő szakasz elsőrangú burkolattal való rendezését, amit a székesfőváros a 20 milliós kövezési kölcsön programjába 700.000 korona költséggel egyébiránt fel is vett;

2. az Attila-körút szabályozását és rendezését; a költségek ide vonatkozólag 2.200.000 koronában vannak előirányozva és a szükséges forgó tőke czéljára a kormány a fővárosi pénzalapnak két millió korona kamatmentes állami előleget fog rendelkezésére bocsátani;

3. az Attila-körúti művelettel kapcsolatban szükséges a Szarvas-utczát 6 ölre kiszélesíteni, különös tekintettel arra, hogy a kisajátítás útján alakítandó itteni telkeken legalább háromemeletes házak fognak épülni; hasonlóképen szükséges az Attila-körúttal párhuzamos Árok-utczát elsőrangú burkolattal ellátni, hogy a körútról az átmenő teherforgalom oda legyen terelhető, annál inkább mert az Attila-körút vonala a Szarvas-tér és a Döbrentei-tér között és a Szt.-János-téren is lejtős, míg az Árok-utca közel vízszintes; nem maradhat továbbá rendezetlenül a körút és az Árok utca közt fekvő, tehát különben is igen rövid két utca, t. i. a Kürt- és az Iv-utca; a jelen pontban felsorolt rendezési munkák költsége 245.000 koronával van számításba véve; végre

4. a legközelebbi környék megfelelő kialakítása érdekében czélszerűnek mutatkozik a darabont-testőrség számára emelendő épületek mentén a körút és a Lógody-utca közt tervezett két 6 öles új utczát és a Palota-tér

felőli parkjárdákat a rendezés keretébe szintén bevonni, figyelemmel arra, hogy a darabont-testőrség építkezése már meg van kezdve és 1908. augusztusra be is lesz fejezve; ez a rendezés mintegy 26.000 koronát igényel.

Összefoglalva:

az 1. pont alatti	700.000 k.
a 2. „ „	2.200.000 k.
a 3. „ „	245.000 k.
a 4. „ „	26.000 k.
a szükséglet végösszege	3.171.000 koronára
illetve kerek összeget véve	3.200.000 koronára
rug.	

Miután ebből az Attila-körúton alaki-	
tandó új telkek eladásával körülbelül	1.000.000 k.
a burkolási járulékok czimén pedig mintegy	50.000 k.
együtt	1.050.000 korona
megtérül, a tiszta költség	2.150.000 koronára
tehető.	

A mennyiben tehát a felsorolt munkálatok közös költségen való végrehajtásában a két hatóság megegyeznék, egyre-egyre 1.075.000 korona teher háramolnék, — a közmunkák tanácsa máris kifejezett elvi hajlandósága szerint bizonyára nem fog idegenkedni attól, hogy a jobbparti belső körút létesítésének mintegy betetőzése a közösség eddigi alapján történjék; a székesfővárosra nézve pedig a kérdés úgy alakul, hogy ha mintegy 375.000 koronával kiegészíti azt a 700.000 koronát, melyet a 20 milliós kövezési kölcsön programjába a Margit-körút és Krisztina-körút végleges burkolására már felvett, e czélján túl eléri a fentebb 2. 3. és 4. pont alatt felsorolt munkálatok végrehajtását is, mely utóbbi munkálatok netto értéke mintegy 1.420.000 koronát téssen.

Végül jelzi előadó, hogy a közmunkák tanácsa a fentiekben vázolt szabályozási és rendezési művelet akadálytalan lebonyolítása érdekében kénytelen lesz azt a kívánságot támasztani, hogy a székesfőváros ama mintegy 600.000 koronát, melylyel a budai belső körút eddigi költségeinél hátralékban van, a közmunkák tanácsának folyó évi október végéig térítse meg; ama

700.000 koronát pedig, melyet a Margit- és Krisztina-körút rendezése fordítani szándékozott, forgó tőke céljára engedje át.

A székesfővárosi tanács küldöttei elvileg készségesen elismerték, hogy azt az összeget, melylyel a főváros a jobbparti belsőkörút eddig felmerült költségeinél tartozásban van, s melynek számszerű megállapítása nem tartozik e bizottság feladatához, a közmunkák tanácsa jogosan igényelheti; lesz-e azonban a főváros abban a helyzetben, hogy hátralékát a kifejezett kívánsághoz képest f. évi október végéig kiegyenlíthesse, erre nézve, most még nem nyilatkozhatnak. Érintkezésbe lépni kívánnak küldő hatóságukkal a forgó tőke gyanánt előre bekívánt 700.000 korona, valamint azon többi kérdésekre nézve is, melyek az előadói előterjesztés 2., 3., és 4-ik pontja kapcsán felmerülnek s a melyek részükről még különben is közelebbi megfontolást igényelnek. Az előterjesztést tehát ezuttal csupán mint tájékoztatót veszik tudomásul és érdemleges nyilatkozatukat későbbi alkalomra tartják fenn.

Szükségesnek látják azonban a vegyes bizottság figyelmét kiterjeszteni a törvényhatóság kebelében indított azon mozgalomra, melynek célja, hogy az Attila-körút és folytatólag a Krisztina-körút a Vérmezőig az eddig megállapított 10 ölnél nagyobb szélességben létesüljön.

A közmunkák tanácsa képviselői e kérdéssel szemben rámutattak arra, hogy a nagyobb szélesség eszméjével a két hatóság már a 90-es évek elején behatóan foglalkozott és kölcsönösen belátták, hogy más nagyobb érdekek feláldozása nélkül keresztül nem vihető. Az újabb tárgyalás sem vezethet más eredményre, annál kevésbbé, mert időközben a helyzet nem könnyebbé, hanem nehezebbé vált. — Az Attila-körút keleti oldala ugyanis az ott végrehajtott s a darabont-testőrség folyamatba tett építkezése, valamint a Várba vezető Palota-út kiágazásának lejtészini kiképzése miatt változtatást nem tűr meg; a nyugati oldal szintén nem tolható el az Árok-utca vonalában beboltozott Ördögárok miatt, melynek szükségkép közterület alatt kell maradnia. Az Attila-körút kiszélesítése tehát az adott körülmények között csak úgy volna lehetséges, ha az Árok-utca és a körút

között házsor számára fentartott terület square-ré alakíttatnék, ami az Attila-körút szabályozásának célba vett végrehajtását most pénzügyileg tenné lehetetlenné, másrészt beleütköznék a jobbparti városrész fejlődésének ama nevezetes érdekébe, mely azt kívánja, hogy ezen a keskeny völgyterületen ne csak utak, hanem lakóházak is épüljenek. A 10 ölnél szélesebb út, az egyik oldalon pusztaság által határolva, a város-fejlődés érdekeinek szempontjából végeredményben mindenesetre csekélyebb értéket képviselne, mint az a 10 öles út, melyet két oldalról modern lakóházak szegélyeznek. A közmunkák tanácsa képviselői egyébiránt teljesen megvannak nyugodva a felől, hogy az Attila-körút 10 öles szélességével az itt kifejlődhető forgalom igényeinek meg fog felelni. Az a forgalom ugyanis, mely e völgyterületen át veendi irányát, nem kizárólag az Attila-körútra lesz utalva, meg fogja azt osztani még más két útvonal. Az egyik a párhuzamos Árok-utcza, mely az átmenő teherforgalom felvételére van rendeltetve és éppen ez az oka, hogy az Árok-utcza kikövezését a közös költségen végrehajtandó rendezés keretébe foglalják. A másik útvonal az Erzsébet-híd feljárójából kiágazó s kezdő szakaszában már kiépítés alatt álló u. n. szerpetin-út, mely alkalmas lesz arra, hogy az átmenő könnyű kocsiforgalmat felvéve, egyenesen a volt Szt.-János-utczába vezesse.

Szebeny Antal székestővárosi bizottsági tag kivételével, aki az Attila-körútnak a törvényhatóságnál indítványozott kiszélesítése mellett foglalt állást, a székestőváros képviselői egyénileg szintén abban a véleményben vannak, hogy az Attila-körút 10 öles szélességét fokozni igen jelentékeny technikai és finansziális nehézségekbe ütközik és a nagyobb szélesség nem okvetetlenül szükséges, főleg, ha az Árok-utczát a teherforgalom céljaira alkalmassá tesszük; ennek érdekében azonban kívánatosnak vélik, hogy az Árok-utcza kiszélesítése 6 ölről lehetőleg 8 öltre, tanulmány tárgyává tétessék.

Ez iránt a közmunkák tanácsa műszaki osztályának utasítás adatván, abban történt megállapodás, hogy a vegyes bizottság tanácskozásának folytatására folyó évi május hó 10-dikére ismét összehívassék.

Kmft.

Folytatólag felvétel

1907. évi május hó 10-én.

Jelen voltak:

Báró Gromon Dezső elnöklete alatt:

a fővárosi közmunkák tanácsa részéről: Hauszmann Alajos, Dr. Némethy Károly és Zsák Hugó tanácsstagok, továbbá Garancsy Mihály és Bakos János min. tanácsosok; Dr. Zubriczky József min. titkár, Dr. Czabalay Kálmán és Legeza Pál min. s. titkárok.

a székesfőváros részéről: Kun Gyula, Vosits Károly tanácsnokok, Heuffel Adolf középítési igazgató, Lampl Hugó főszámvevő, Melha Kálmán főügyész, Márkus Imre I. ker. előjáró, Dr. Heltai Ferencz és Dr. Szebeny Antal törv. hat. bizottsági tagok.

Elnök a megjelentek üdvözlésével az ülést megnyitván, felkéri a székesfőváros képviselőit, hogy a tárgyalás alá bocsátott előterjesztésre nyilatkozni sziveskedjenek.

Kun Gyula a székesfőváros képviselői nevében megállapodásukhoz képest a vegyes bizottság tárgyalásának felfüggesztését kéri a következő okokból.

Az Attila-körút szabályozására eddigelé alapul szolgált az a 10 öl szélesség, melyet a két hatóság évekkel ezelőtt egyetértőleg megállapított. Mindamellet a változás esélyét állítja előtérbe a nagyobb szélesség elérésére irányuló törekvés, mely ezidő szerint már annál kevésbbé hagyható figyelmen kívül, mivel legutóbb a székesfővárosi tanács is a 12 öles szélesség mellett foglalt állást.

A kiszélesítés így felmerülő kérdésével tehát az illetékes hatóságok foglalkozni lesznek hivatva. Másrészt Palóczy Antalnak is van terve, mely az Árok-utcza vonalában kíván egy főközlekedési eret kifejleszteni. Kétségtelen, hogy ez az eszme is hatósági tárgyalás anyagát fogja képezni. Ezek szerint pedig az Attila-körút szabályozásának módjába a bizonytalanság oly eleme vegyül, mely a székesfőváros képviselőit várakozó álláspont elfoglalására utalja.

A másik lényeges okot erre abban találják, hogy a közmunkák tanácsa az Attila-körút szabályozására két millió korona állami javadalmazást fog kapni, melyből csak annyi lesz visszatérítendő, amennyi az alakítandó új telkek eladásából be fog folyni. Éppen a legközelebbi

napokban így nyilatkozott a polgármester irányában a miniszterelnök úr, kijelentvén azt is, hogy a saját szempontjából a szabályozás kérdésében nem kíván állást foglalni. A fővárosi pénzalap említett állami javadalmazása egy készülőben levő törvényjavaslatban is kifejezésre fog jutni — így vannak a főváros képviselői értesülve — és ezért szükségesnek vélik elhatározásukat elhalasztani addig, míg a kérdés ezen oldalát a törvényjavaslat megismerésével tökéletesebb világításban fogják láthatni.

Heltai Ferencz e halasztási indítvány kapcsán kéri, hogy az Attila-körút szabályozásának ügye akár ezen, akár egy, e czélból ujonnan alakítandó vegyes bizottsághoz utaltassék, előkészítő tárgyalás végett; ezen az úton reméli a mutatkozó nyugtalanságot lecsillapítani és általánossá tenni a részéről is vallott meggyőződést, hogy az Attila-körút tervbe vett 10 öles szélessége mellett meg kell maradni.

Kéri továbbá, hogy a Margit-körút és Krisztina-körútnak közös költségen való rendezése az Attila-körúttól függetlenül, már most elhatározassék.

Kun Gyula ugyanezt az elnökség előterjesztésében említett összes rendezésre kiterjeszthetőnek véli, egyedüli kivételével az Attila-körút szabályozásának, amire nézve a további fejlemények még bevárandók.

Garancsy Mihály a fentebbiekre vonatkozólag a pénzügyminister úr f. évi április hó 21-én 7561 sz. a. kelt eredeti leiratának bemutatásával megállapítja, hogy az Attila-körút szabályozására két millió korona kamatmentes állami előleg gyanánt, tehát teljes összegben leendő visszatérítés kötelezettsége mellett van a fővárosi közmunkák tanácsának engedélyezve, egyszersmind oda nyilatkozik, hogy a szabályozás kérdésének vegyes bizottsági tárgyalásába a közmunkák tanácsa bele nem bocsátkozhatnék, mivel a már kifejtett okoknál fogva az Attila-körútnak egyetértőleg végérvényesen megállapított szabályozási tervétől el nem térhet; ebben a meggyőződésben pedig csupán azért alakítani vegyes bizottságot, hogy az ellentőrekvés felvilágosítással legyen meggyőzhető, annál czéltalanabbnak látszik, mivel köztudomásu, hogy a megindult mozgalom forrása nem objectiv okokban, hanem izgatásban rejlik. Végül utal arra, hogy a közmunkák tanácsának határozata szerint kizártnak mutat.

kozik, miszerint az Attila-körút szabályozásának kikapcsolásával legyen valamely közösség megállapítható.

Miután a székesfőváros képviselői továbbra is ragaszkodtak a tárgyalások elnapolásához, a fővárosi közmunkák tanácsa küldöttei kénytelenek voltak abba belenyugodni.

Kelt, Budapesten, 1907. május hó 10-én.

Kun Gyula , s. k.	Br. Gromon Dezső , s. k.	
Vosits Károly , s. k.	Márkus Imre , s. k.	Zsák Hugó , s. k.
Lampl Hugó , s. k.	Dr. Szebeny Antal , s. k.	Bakos János , s. k.
Melha Kálmán , s. k.	Heltai Ferencz , s. k.	Dr. Zubriczky József , s. k.
Heuffel Adolf , s. k.	Garancsy Mihály , s. k.	Dr. Czabalay Kálmán , s. k.
	Hauszmann Alajos , s. k.	Legeza Pál , s. k.
	Dr. Némethy Károly , s. k.	

* * *

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

Kerület	Útak, utcák és terek
I.	<i>Budafoki-út</i> (Gellért-tér—Lágymányosi-u. közt), <i>Döbrentey-utcza</i> , <i>Hertelendy-utcza</i> , <i>Külső Márvány-utcza</i> , <i>Margitrakpart</i> , <i>Mikó-utcza</i> , <i>Orom-utcza</i> , <i>Szentháromság-utcza</i> , <i>Uri-utcza</i> (Disz-tér — Nándor-tér közt).
II.	<i>Batthyány-tér</i> , <i>Küküllő-utcza</i> , <i>Medve-utcza</i> , (Ganz-utcza—Csalogány-utcza közt), <i>Niedermayer-utcza</i> , (Apostol-utcza—Levél-utcza közt), <i>Niedermayer-utcza</i> , (Török-utcza—Apostol-utcza közt), <i>Öntőház-utcza</i> , <i>Pázsit-utcza</i> , <i>Vám-utcza</i> , (Margit-rakpart—Iskola-utcza közt).
III.	<i>Bécsi-útból kiágazó névtelen-út</i> , <i>Lelkész-utcza</i> , <i>Szt.-Lélek-tér</i> , <i>Zöldmáli-út</i> .
IV.	<i>Himző-utcza</i> , <i>Irányi-utcza</i> , <i>Képiró-utcza</i> , (Királyi Pál-utcza—Kecskeméti-utcza közt), <i>Párisi-utcza</i> , <i>Régi posta-utcza</i> , (Petőfi-tér—Váci-utcza közt), <i>Sarkantyú-utcza</i> , (Városház-utcza—Simmelweis-utcza közt), <i>Vármegye-utcza</i> , (Városház-utcza—Simmelweis-utcza közt).

Kerület	Útak, utcák és terek
V.	<i>Alkotmány-utcza</i>, (Váci-körút—Országház-tér közt), <i>Bank-utcza</i>, <i>Béla-utcza</i>, <i>Csáky-utcza</i>, <i>Dráva-utcza</i>, <i>Géza-utcza</i>, <i>Mérleg-utcza</i>, <i>Pozsonyi-út</i>, <i>Percz-köz</i>, <i>Sas-utcza</i>, <i>Széchenyi-utcza</i>, <i>Tükör-utcza</i>, <i>Váci-út</i>, <i>Vadász-utcza</i>, <i>Visegrádi-utcza</i>, (Ipoly-utcza — Garam-utcza közt és Tutaj-utcza — Dráva-utcza közt), <i>Wurm-utcza</i>.
VI.	<i>Aréna-út</i>, (Váci-út — Lehel-utcza közt), <i>Dávid-utcza</i>, <i>Erzsébet királyné-út</i>, (Hajtsár-út—Rákospatak-utcza közt) és (Hermina-út—Francia-út, illetőleg a M. Á. V. czeplédi vonala közt), <i>Lehel-utcza</i>, (Váci-út—Aréna-út közt), <i>Lehel-tér</i>, (Mohács-utcza—Hungária-út közt), <i>Mohács-utcza</i>, (Lehel-utcza—Csata-utcza közt), <i>Révay-utcza</i>, (Dalszinház-utcza—Váci-körút közt), <i>Városligeti fasor</i>, <i>Vasvári Pál-utcza</i>, (Szerecsen-utcza—Király-utcza közt).
VII.	<i>Gizella-út</i>, (Thököly-út — Egressy-út közt), <i>Holló-utcza</i>, (Király-utcza—Dob-utcza közt), <i>István-tér</i> keleti oldala, <i>Rombach-utcza</i>, (Király-utcza—Dob-utcza közt), <i>Thököly-út</i>, (Murányi-utcza—Hermina-út közt).
VIII.	<i>Alföldi-utcza</i>, <i>Baross-utcza</i>, (Calvin-tér—Szentkirályi-utcza közt), <i>Főherceg Sándor-tér</i> átlós-úthai, <i>Homok-utcza</i>, (Erdélyi-utcza — Kisfuváros-utcza közt), <i>Horánszky-utcza</i>, (Sándor-utcza—József-utcza közt), <i>Köztemető-út</i>, <i>Mária Terézia-tér</i>, <i>Őr-utcza</i>, (József-utcza—Tavaszmező-utcza közt), <i>Örmölgő-utcza</i> Kálvária-tér — Körös-utcza közt), <i>Tisza Kálmán-tér</i> átlós úthai.
IX.	<i>Angyal-utcza</i>, (Tompá-utcza — Tüzoltó-utcza közt), <i>Gyáli-út</i>, <i>Mátyás-utcza</i>, (Fővám-tér — Ráday-utcza közt), <i>Mester-utcza</i>, (Vágóhid-utcza—Máriássy-utcza közt), <i>Soroksári-út</i>, (Dunaparti teherpálya-udvar mentén.)
X.	<i>Bánya-utcza</i>, <i>Delej-utcza</i>, (Üllői-út—Elnök-utcza közt), <i>Delej-utcza</i>, (Simor-utcza — Elnök-utcza közt), <i>Héderváry-utcza</i>, (Orczy-út — Hungaria-körút közt), <i>Indóház-utcza</i>, (Kolozsvári-utcza—Belső Jászberényi-út közt), <i>Kerepesi-út</i> (Pongrácz-útnál), <i>Szabóky-utcza</i>, (Orczy-út—Hungaria-körút közt), <i>Szent-László-tér</i> (keleti oldal).

A székesfőváros részéről 1907-ben tervezett összes útburkoló munkák mennyisége a következő:

<i>Makadamszerű kociút</i>	—	—	—	—	—	13898.00 m ²
<i>Bazalt kockakövezetű kociút</i>	—	—	—	—	—	39792.00 m ²
<i>Bazalt ³/₄-edes kockakövezetű kociút</i>	—	—	—	—	—	23557.00 m ²
<i>Bazalt fejkövezetű kociút</i>	—	—	—	—	—	543.00 m ²
<i>Régi trachit kockakövezetű kociút</i>	—	—	—	—	—	53728.00 m ²
<i>Trachit terméskő kociút és folyóka</i>	—	—	—	—	—	5110.00 m ²
<i>Átkövezés</i>	—	—	—	—	—	6651.00 m ²
<i>Fakoczká kociút</i>	—	—	—	—	—	1260.00 m ²
<i>Kerámit kociút</i>	—	—	—	—	—	40317.00 m ²
<i>Aszfalt kociút</i>	—	—	—	—	—	66378.00 m
<i>Járdaszegélyezés</i>	—	—	—	—	—	45087.00 m ²
<i>Járdakavicsolás</i>	—	—	—	—	—	27481.00 m ²
<i>Trachitjárda</i>	—	—	—	—	—	37764.00 m ²
<i>Aszfaltjárda</i>	—	—	—	—	—	43639.00 m ²

IV.

VASUTAK.

A budapesti államvasuti pályaudvarok bővítése.

A megkezdett nagyobb arányu vasuti beruházások közül a mult évben a *m. kir. államvasutak* *Ferenczvárosi*, *rákosi* és *Lipótvárosi* pályaudvarainak, valamint a *zimonyi* vonal „*Budapest-kitérő*“ állomásának bővítése került napirendre.

A közigazgatási bejáráson hivatásunkból kifolyólag támogattuk azt a törekvést, hogy a *m. kir. államvasutak* forgalmi bajai elháríttassanak, úgy azonban, hogy ezáltal a főváros fejlődése meg ne akadályoztassék. Kivántuk, hogy e pályaudvarok tözsomszédságában levő, máris fejlődésnek indult városrészek kellő hozzáférhetése biztosíttassék és mert a *Ferenczvárosi*, valamint a *rákosi rendező* pályaudvarokon tervezett, — habár ideiglenes bővítő berendezések oly természetűek, hogy évtizedeken át is megmaradhatnak, mivel továbbá a *Lipótvárosi* pályaudvaron tervezett berendezések a nagy rekonstrukcionális műtől független, esetleg végleges jellegű létesítmények; — ennélfogva szükségesnek jeleztük azt, hogy a közúti közlekedés érdekei teljes mértékben megóvassanak.

A *Ferenczvárosi rendező* pályaudvarnak mára mai kiterjedése is, mintegy 2.5 kilom. hosszúságban és mintegy 200 m. szélességben zárja el a vasut két oldalán levő városrészek közútait egymástól és így az az állapot, hogy egyes városrészek, a vágányzatok tömegével mindinkább elválasztassanak egymástól, a helyett, hogy főútvonalaikkal összeköttetnének, — káros kihatással van a főváros fejlődésére. Ennek elhárítása végett kértük, hogy a *m. kir. államvasutak* a 18 öl szélességű *Kén-utca* irányában tervezett külső

körút folytatásaként 24 m. szélességű alul, vagy felüljárót, — az „*illatos árok*“ mellett elvonuló úton pedig, a mennyiben azt idővel, a vasuti és a közúti forgalom megkívánná, a pályatest fölött, annak idején megállapítandó szélességű felüljárót, továbbá az állomás keleti oldalán és folytatásában, a kihúzó vágányok keleti oldalán, 19 m. szélességű, a kihúzó vágányok nyugati oldalán pedig 8 m. szélességű párhuzamos utakat legyenek kötelesek előállítani.

A *Rákos-rendező* pályaudvar bővítésének tárgyalásán kívántuk, hogy a pályaudvar mindkét oldalán, a vasuti területből 4 öl széles párhuzamos út hasítottassék ki, illetőleg szereztessék meg a *m. kir. államvasutak* által, hogy ezek a párhuzamos utak annak idején, a szemközti oldalon levő területek tulajdonosainak terhére 8 öl szélességű utczává kiszélesíthetők legyenek. Ezenkívül kívántuk, hogy ezek a párhuzamos utak, a már meglevő pályaszinbeni útátjárók meghosszabbításával, összekötessenek és hogy a *m. kir. államvasutak* kötelesek legyenek ezeket az útátjárókat annak idején, a szükséghez képest, alul-, vagy felüljárókká átalakítani.

A *Lipótvárosi* állomás bővítésének közigazgatási bejárásán pedig szorgalmaztuk, hogy a bővítő munkálatokkal egyidejűleg, e pályaudvar nyugati oldalán, a kerítésnek a szabályozási vonalon való elhelyezésével, a *m. kir. államvasutak* 4 öl széles párhuzamos utat legyenek kötelesek előállítani, továbbá, hogy a *Hungaria-körúti*, mai pályaszinbeni útátjáró helyett, a forgalom megnagyobbodásával, 24 m. szélességű felüljárót legyenek kötelesek megépíteni.

A *zimonyi* vonalon levő „*Budapest-kitérő*“ állomásnak bővítése dolgában megtartott közigazgatási bejárásán szükségesnek jeleztük, hogy a tervezett állomásbővítés határa akként állapíttassék meg, hogy a *Soroksári-útnak*, a szabályozási terv szerinti 18 öl szélességű területe érintetlenül hagyassék. Mivel pedig a kitérő állomásnak a *soroksári Dunaág* felőli oldalán húzódik el a *Csepelrakpart*, mely az itt elhelyezendő faipari telepeknek és a *Csepelszigeten* létesülendő kereskedelmi és ipari kikötőnek fő-útvonala, — ennél fogva gondoskodni kell arról, hogy ez a fő-útvonal, a *Soroksári-úttal*, a kitérő állomáson keresztül, kellő összeköttetésbe hozassék. Erre a célra szolgál, ez idő szerint, a vasut 23-ik szelvényénél levő ideiglenes pályaszinbeni útátjáró, melyet a *m. kir. államvasutak* egy második vágánnyal terhelnek meg, miáltal az útátjáró közúti közlekedése már most is hátráltatást fog szenvedni; de a jövőben kifejlődő nagyobb közúti forgalom lebonyolítása, ezen az útátjárón át, teljesen lehetetlenné válik. Ezért kívántuk a *m. kir. államvasutak* terhére kötelezően megállapítani, hogy a körút jellegű, 18 öl széles *Kén-utca* irányában, — mely az állomást és a *Soroksári-utat* átszeli, azután pedig a *Csepelrakpartra* térszerűen kitorkollik, — annak idején, amikor azt, a fővárosi hatóságok a közforgalom érdekében szükségesnek fogják látni, — alul-, vagy felüljárót építsenek és hogy az

állomást a közúti forgalom biztonsága érdekében, legalább is gyalult deszka-kerítéssel bekerítsék.

Végül, mindezen a tárgyalásokon ragaszkodtunk ahhoz, hogy a *m. kir. államvasutak* a tervezett összes vasuti építkezésekre, a székesfőváros tanácsától a helyhatósági építési engedélyt kérelmezzék.

A *m. kir. államvasutak* e kívánságok legnagyobb részével szemben, elutasító álláspontra helyezkedtek, sőt kijelentették, hogy még a vasuti létesítményekre szükséges helyhatósági építési engedély kérésére sem hajlandók, minélfogva a városrendezés érdekeinek megóvása végett, fölirattal fordultunk a *kereskedelemügyi* és a *belügyminister* urakhoz, hogy a fölmerült kívánságok figyelembe vétessenek.

A *kereskedelemügyi minister* úr a *Ferencvárosi*, a *rákosi* és a *Lipót-városi* pályaudvarokra vonatkozó leiratában kijelentette, hogy a vasuti üzemi célokra szükséges területek szabályozási célra át nem engedhetők és ki sem sajátíthatók és hogy erre a célra csupán az olyan vasuti tulajdont képező területek engedhetők át, melyek a vasuti üzlet céljára, a viszonyok változása következtében esetleg szükségtelenné válnak és a melyekre nézve ezt a körülményt a minister úr megállapítja.

Utalt továbbá a minister úr arra, hogy e pályaudvarok ideiglenes jellegű bővítő munkái a kívánt létesítményeknek később való kivitelét nem fogják megakadályozni; de szükségességük és kivitelük módozatai felől csak a *budapesti* pályaudvarok rekonstrukcionális kérdésének végleges megoldása során lehet határozni.

A *Hungária-körúti* felüljáró építését a minister úr hajlandó, a tényleges szükség beálltakor, elrendelni, akkor, amikor a *Hungária-körút* és az ezt övező terület beépül; de azzal a föltétellel, hogy a felüljáró építésének és fönntartásának költségei a *m. kir. államvasutakat* és a *székesfővárost* közösen terhelendik.

A „*Budapest-kitérő*“ állomás bővítésére vonatkozó leiratában pedig a *kereskedelemügyi minister* úr kijelentette, hogy az állomás bővítésével a *Soroksári-út*, jelenleg egész szélességében érintetlenül marad. Továbbá, hogy a *Kén-utca* irányában, alul-, vagy felüljáró létesítésére irányuló kérelem nem vehető figyelembe, mert a bővítő munkálatok a jelenlegi közúti közlekedés viszonyait nem akadályozzák, amennyiben a jelenlegi állapot alig változik. — Ilyen viszonyok között pedig a *m. kir. államvasutak*, sem a vasut engedélyezési szabályrendelet X. szakaszának c) pontja, sem pedig az 1881: XLI. t.-cz. 15. §-a alapján a létesítmény előállítására nem kötelezhetők. A mennyiben pedig idővel ennek a szüksége fölmerülne, ebben az esetben arról annak idején fog gondoskodás történni, mire nézve a kezdeményező lépés a *közmunkák tanácsát* illeti meg. — Egyébként a minister úrnak nem volt észrevétele az ellen, hogy a *m. kir. államvasutak* a szóban forgó pályaudvar kibővítésével kapcsolatban létesítendő magas-

építkezésekre a helyhatósági építési engedélyt megszerezzék; ez a döntés azonban a helyhatósági építési engedély körül fölmerült vitás kérdések rendezése végett folyamatban levő tárgyalás eredményének nem praejudikálhat. A helyhatósági építési engedély, a vonatkozó tervek bemutatása után, legkésőbb 8 nap alatt megadandó.

Mivel a figyelembe nem vett kívánságok teljesítése érdekében újabb fölterjesztéssel élni célravezetőnek egyáltalán nem mutatkozott, azok sorsát a szóban forgó kérdések elvi megoldására folyamatba tett tárgyalások eredményére voltunk kénytelennek bizni.

* * *

A m. kir. államvasutak czeplédi vonalán több útátjáró sorompójának kicserélése.

A m. kir. államvasutak czeplédi vonala $270+\frac{2}{3}$ szelv. közti *Erzsébet királyné-út*, a $272+\frac{3}{4}$ szelv. közti *Tábornok-utca* és a $272+\frac{6}{7}$ szelv. közti *Kerepesi-út* keresztezésénél levő pályaszinbeni útátjárók csapórúd sorompói helyett, nagyobb biztonságot nyújtó sorompó-berendezések létesítése dolgában közigazgatási bejárást tartottunk s az erről fölvevett jegyzőkönyv alapján köteleztük a m. kir. államvasutak igazgatóságát arra, hogy a főt részletezett keresztezéseknél, továbbá a $271+\frac{1}{8}$ szelv. közti *Egressy-úti*, végül a $272+\frac{1}{2}$ szelv. közti *Besnyő-úti* útátjárónál is a csapórúd-sorompókat, határozatunk jogerőre emelkedésétől számított 3 hónap alatt, saját költségén, nagyobb biztonságot nyújtó, olyan sorompóberendezésekkel cserélje föl, melyek alatt ne lehessen a közönségnek átbujni.

E határozatunkat, a m. kir. államvasutak föllebbezésére, a *kereskedelemügyi minister úr* felülvizsgálat alá vette és helybenhagyta, azzal a módosítással, hogy a sorompók kicserélését a m. kir. államvasutak nem a határozatban megjelölt záros határidő alatt, hanem a lehetőséghez képest sürgősen és soronkívül tartoznak fogyanatosítani.

* * *

A Budapest-budafoki h. é. villamos vasut II-ik vágánya és a vasutnak Nagy-Tétényig való meghosszabbítása.

A lefolyt évben e vasut második vágányának kiépítése került szőnyegre és a megtartott közigazgatási bejáráson előadtuk, hogy már a vasut első vágányának közigazgatási bejáráján kifejtettük abbeli álláspontunkat, hogy a *Fehérvári-úton* helyiérdekű vasut ne engedélyeztessék, hanem hogy ez az út, mely a budai oldal egyik elsőrangú sugárútja, a közúti vasut céljaira tartassék fenn.

Mivel azonban a *budafoki vasút* h. é. vasutként engedélyeztetett, ennél fogva a már meglevő helyzettel számolva, nem tettünk észrevételt az ellen, hogy a vasuti közlekedés javítása érdekében, a második vágány is lefektetessék.

Tekintettel azonban arra, hogy az általános érdekek, nevezetesen a közúti közlekedés érdekei, a közbiztonság és a jogos magánérdekek szempontjából mind a két vágánynak az utca egyik oldalán egymás mellett való vezetése, hátrányos helyzetet teremtené és a vasuttársaság terve szerinti elhelyezéssel a *Fehérvári-úton* mintegy külön vasuti pályatest alakíttatnék, a mi a főváros ily nagyfontosságú sugárútján meg nem engedhető, — mert ez az út, attól a legfőbb rendeltetésétől, hogy elsősorban a közúti közlekedés céljaira szolgáljon, el nem vonható; — mindezekre való tekintettel azt kívántuk, hogy a második vágány ne a jelenlegi vágány mellé, hanem a *Fehérvári-út* kocsí-úttestének másik (keleti) oldalán helyeztessék el, az itteni vízlevezető árok áthelyezésével, a mit annál inkább is szükségesnek tartunk, mert a vasutnak úgy az első, mint a most tervezett második vágánya is ideiglenes elhelyezésű és mert az útnak egész hosszában 18 öltre való végleges megszüntetése még hosszabb idő elmulatával remélhető; — a közúti közlekedésnek ily hosszú ideig való megzavarásától pedig mindenképen tartózkodni kell. — Egyébként a már megállapított végleges mintaszelvény szerint a két vasuti vágányt az útnak 18 öltre való megszüntetése után különben is az úttest két oldalán, a szabályozási vonaltól 10-50 m. tengelytávolságra kell elhelyezni. Szükségesnek jeleztük továbbá, hogy a vasut kiinduló állomásának a *Ferencz József-híd* budai torkolatához tervezett áthelyezése, már a *Gellért-tér* rendezése szempontjából is, mielőbb megvalósíttassék, úgy a mint ez a tervezet már végérvényesen jóvá is hagyatott.

Végül kértük, hogy a vasuttársaság ezúttal is köteleztessék arra, hogy a *Németvölgyi* és *Sashegyi* vízlevezető árkok végleges rendezésekor, ez árkoknak a *Fehérvári-úttal* való keresztezésüknél, — a fővárosi hatóságok által annak idején megállapítandó módon, — megfelelő áthidalást létesítsen. A vasuttársaság ellenkező javaslatával szemben a bizottság a mi álláspontunkra helyezkedett és a vágány részletesen meghatározott elhelyezésére nézve egyetértő megállapodások jöttek létre.

E szerint a vágány az *Átlós-úttól* a $\frac{4}{5}$ szelv.-ig, a keleti szabályozási vonaltól 10-50 m. tengelytávolsággal, az árok áthelyezésével lesz lefektetendő. A $\frac{4}{5}$ szelv.-től a $\frac{8}{9}$ szelv.-ig a vágány a baloldali árok helyén vezetendő, az árok áthelyezésével. A $\frac{8}{9}$ szelv.-nél levő államvasuti áthidalás alatt, a vágány a balszélső nyílásban, annak oszlopától 2 m.-re helyezendő el. A $\frac{8}{9}$ szelv. közti 76. házszámú mezőőri épülettől a vágány minimális 3 m. tengelytávolsággal helyezendő el, a vízvezetéki cső szükségszerű áthelyezésével.

A $\frac{8}{9}$ szelv.-től a 17. szelv.-ig a vágány ismét az árok helyén vezetendő, az árok áthelyezésével. A 17. szelv.-nél levő 108. házszámú vendéglő-épülettől a vágány ugyancsak a minimális 3 m. tengelytávolsággal lesz elhelyezendő, akként, hogy a makadamburkolatú kocsút legalább is 7.50 m. szélességű maradjon.

A $\frac{17}{18}$ szelv.-től a $\frac{29}{31}$ szelv.-ig a vágány ismét a baloldali árok helyén vezetendő, az árok áthelyezésével. A $\frac{30}{31}$ szelv.-nél levő *Dobogó-árok* hidja előtt, a vágány a baloldaltól a jobboldalra, az első vágány mellé vezetendő át, akként, hogy a vágány a közúti hid és az itteni h. é. vasuti hid közötti területen megszélesítendő vasuti hidon, a jelenlegi vágánytól 3.70 m. tengelytávolsággal lesz elhelyezendő.

A *kereskedelemügyi minister úr* a most leírt második vágánynak, valamint a vasut *Nagy-Tétényig* tervezett meghosszabbításának építési, üzletberendezési és egyéb engedélyezési feltételeinek javaslatba hozatalára az engedélyezési tárgyalás megtartását f. évi május hó 27-ikére rendelte el, a melyen szintén résztvettünk s a mely alkalommal ugyancsak egyetértő megállapodások jöttek létre.

A *Ferencz József-híd* budai hidfőjénél levő végállomás bővítése még 1905-ben állapittatott meg. Az erre vonatkozó terv hatóságilag letárgyalatott, a végállomásra vonatkozó külön közigazgatási bejárás is megtartatott s az ekkor fölvetett jegyzőkönyvet a *kereskedelemügyi minister úr* jóváhagyta és az elvi építési engedélyt megadta. A végállomás helyhatósági építési engedélye még 1906-ban kiadatott s azt a *kereskedelemügyi minister úr* megerősítette.

Időközben a vasuttársaság a jelenlegi végállomást ideiglenesen egy csonkavágánynyal bővítette s ez alkalommal is, a székesfővárossal egyetértőleg, a végleges terv kivitelét szorgalmaztuk. Végre is a vasuttársaság kérelmére és figyelemmel a második vágány engedélyezése dolgában folyamatban levő tárgyalásokra, a *kereskedelemügyi minister úr* megengedte, hogy a vasuttársaság a végállomás végleges elrendezésére vonatkozó tervezetet a II-ik vágány létesítése következtében megváltozó viszonyoknak megfelelően módosítsa és fölhívta a vasuti vállalatot, hogy e tervezetet idejében készíttesse el és szabályszerű úton terjessze elhatározása alá.

* * *

A III. ker. Bécsi-úton tervezett villamos közúti vasut.

Mult évi jelentésünkben részletesen ismertettük a *budapesti közúti vasút társaság* által a *III. ker. Bécsi-úton* tervezett villamos közúti vasut dolgában folytatott előzetes tárgyalásainkat. A lefolyt év november havában megtartatott e vasut közigazgatási bejárása is, a mely alkalommal a bizott-

ság egyetértőleg magáévá tette a mi előterjesztésünket s az mint bizottsági megállapodás jegyzőkönyvbe vétetett. E szerint megállapított, hogy a vasut vonala már a 26-ik szelv.-től kezdődőleg, a *Bécsi-út* keleti oldalán, az u. n. „*Auger*“-terület szélén vezetendő. A *Bécsi-úti* vasutnak a *Vörösvári-utcai* vonalba való bekötésére szolgáló kanyarulatánál pedig a létesítendő hegyi vízlevezető árok — a vasut építése következtében megkívánt hosszban, — vagy függélyes oldalfalakkal, vagy boltozva lesz előállítandó, hogy a vasut és az új műárok egymás mellett akadálytalanul elférhessenek.

*
*
*

Egyéb építkezések a budapesti közúti vaspályatársaság vonalain és telepein.

A *Ferencz József-híd* budai hídfőjénél a csatlakozás, illetőleg az átszálló forgalom körül fennforgó hátrányok megszüntetése érdekében, a *budapesti közúti vaspálya társaság kelenföldi* és a *budai belső-körúti* vonalának felső vezetékes berendezése, a *Ferencz József-híd* tengelyéig meghosszabbított. Ebből a czélból 5 drb áramvezető oszlop állíttatott föl. Ezzel kapcsolatban hozzájárultunk ahhoz, hogy a *Ferencz József-híd* budai hídfőjénél levő megállóhelyek és várócsarnokok áthelyeztessenek, akként, hogy a hídfő jobb és baloldalán levő régebbi megállóhelyek helyett, úgy a *kelenföldre*, mint a *budai belső-körútra* és e helyekről a hidra irányuló forgalom számára, közös megállóhelyül, a hid tengelyéhez közel, feltételes megállóhely létesíttessék. Kikötöttük azonban, hogy ez az egész átalakítás városrendezési szempontból, ez idő szerint, ideiglenesnek tekintendő. A *Gellért-térnek* a *Ferencz József-híd* feljáróját magában foglaló része ugyanis a *Sárosfürdő* megépítése után fog végleg kialakulni és ezzel, itt, az általános közúti forgalom bizonyára jelentékeny mérvben növekedni fog s ekkor a tér végleges kialakulása után, a szerzett tapasztalatok alapján lesz megállapítható, hogy ez, a hid lejárójában levő berendezés, a felső vezeték elég sűrű légűrbeli hálózataival, miként fog a rendezésbe bele illeszkedni.

*
*
*

Hozzájárultunk, hogy az *V. Váci-úton*, az útépités következtében szükségessé vált ideiglenes vágányokat a vasutársaság lefektethesse; — továbbá, hogy a *Lipót-körúton*, a balvágányban levő kitérő vágányt meghosszabbíthassa; — és hogy az *Üllői-úti* végállomást és az *Üllői-út* külső részén levő felső vezetékes közúti vágányokat, az *Üllői-út* rendezésével kapcsolatban, alsó vezetékesé átalakíthassa.

Ügyszintén hozzájárultunk a VII. ker. *Thököly-út* és *Bosnyák-tér* sarkán fekvő 2354., 2355/4. hr. sz. telken tervezett vasbetonszerkezetű kocsiszín helyhatósági építési engedélyének a kiadásához.

Ezzel kapcsolatban a vasúttársaság engedélyt nyert, a *Thököly-úti* végállomáson 6 váltó és 2 keresztezés elhelyezésére és arra, hogy a végállomást a kocsiszin belsejével, két vágánnyal összeköthesse. Az engedélyt ahhoz a feltételhez kötöttük, hogy e vágányok csupán ideiglenesek lehetnek és hogy a *Hajtsár-úti* vonal megépítésekor ezek a vágányok a *Hajtsár-úti* vonalhoz alkalmazkodóan áthelyezendők, illetőleg az ekkor kialakulandó viszonyokba bele illesztendők lesznek.

* * *

Elfogadtuk a *Calvin-téri* vágányzatnak ama módosítását, hogy — a *budai* városrészekből, az *Üllői-út* felé irányuló forgalomnak akadálytalan lebonyolítása érdekében, — a *Calvin-téri* egyvágányú szakasz kettősvágányúvá alakíttassék át.

* * *

Hozzájárultunk ahhoz, hogy a *Nyugati p. u.*—*Ujpesti* vonalnak a nyugati pályaudvartól a *Ferdinánd-hidig* terjedő felső vezetékes szakasza, a *Váci-út* belső szakaszának rendezésével kapcsolatban, alsó vezetékesé átalakíttassék, akként, hogy az alsó vezetékes szakasz vége a *Ferdinánd-hidon* kívül, egyfelől a *Váci-úton*, másfelől a *Lehel-utczában* legyen; — utóbbi helyen, a *Budapest—Ujpest—Rákospalotai* villamos közúti vasut vonalán. Együttal a *kereskedelemügyi minister úr* jóváhagyásával, megadatott a helyhatósági engedély arra, hogy mindaddig, a míg a *B. U. R.* vasúti kocsikon a szükséges átalakításokat végre nem hajtották, — előreláthatólag egy évi időtartamra, — a szóban levő pályarész felsővezetékes berendezése is megmaradhasson.

* * *

A társulat a *zugligeti vonal* és a *hüvösvölgyi vonal* végállomásán, egyenként 14.11 m. hosszú, 6.26 m. széles, nyitott, faszerkezetű várócsarnokot; — a *sósfürdői* vonalnak az *Átlós-úti* elágazásánál egy 6 m.² alapterületű, favázas várócsarnokot; — és a *Farkasréti* vonalon az *Enyedi-utca—Böszörményi-út* sarkán, egy 12 m.² alapterületű, faszerkezetű, ideiglenes várócsarnokot létesített.

* * *

Engedélyt nyert a vasúttársaság arra, hogy a *Pálffy-utcai* áramfejlesztő telepen és a *Damjanich-utcai* állomáson 1 drb 2000—2400 lóerejű, fekvő, triplex expansiós gőzgépet, továbbá 1 drb 1500 kW. teljesítő képességű, 5500 Voltos három fázisu áramfejlesztő dynamógépet, 2 drb egyenként 750 kW teljesítményű transzformatort és 2 drb egyenként 750 kW. teljesítményű konvertert és kapcsoló táblákat állíthasson föl.

* * *

Ugyancsak engedélyt nyert arra is, hogy a *II. Pálffy-utczai* telep gépházától a *Királyhegy-utczában* fekvő közcsatornába való betorkolással, a *Tölgyfa-utczában* egy második 0.95/0.63 szelv. kondenzációs vízlevezető csatornát építhessen.

* * *

Megadatott az engedély arra is, hogy a *Pálffy-utczai* áramfejlesztő telep udvarán levő szén és salakvágányokat, a telep bővítésével összefüggően, átalakíthassa.

* * *

Úgyszintén engedélyt nyert a vasuttársaság arra, hogy a *Pálffy-utczai* telepen, a *Tölgyfa-utcza—Pálffy-utcza* sarkán, földszintes toldalékot építhessen.

* * *

Hozzájárulásunkkal megadatott a helyhatósági építési engedély arra, hogy a *Budapest—Újpest—Rákospalotai* villamos közuti vasutnak a VI. ker. *Béke-téren* levő vágányai, a tér-rendezéssel egyidejűleg, a végleges szabályozási tervnek megfelelően áthelyeztessenek.

* * *

A budapesti villamos városi vasuttársaság V. ker. Személynök-utczai vonalának átépítése.

A budapesti villamos városi vasuttársaság engedélyt még az előző évben nyert a *Személynök-utczai* vágányok átfektetésére és alsó vezetékes rendszerre való átépítésére, valamint a *Teréz-körút* és *Podmaniczky-utcza* sarkán levő várócsarnokban elhelyezett osztótáblától a nyugati pályaudvar előtti csarnokig fektetendő tápláló kábelekre.

A kereskedelemügyi minister úr a helyhatósági építési engedélyt azzal erősítette meg, hogy a *Margit-hidnál* levő várócsarnok előtt tervezett kitérő vágány, továbbá a *Személynök-utczáról* a *Lipót-körútra* vezetendő összekötő vágány tárgyában külön fog intézkedni.

Miután a *Személynök-utczai* és a *Lipót-körúti* összeköttetés közigazgatási bejárása is megtartatott, a székesfőváros közönsége a lefolyt év május havában hozott közgyűlési határozatával a vasut-építés czéljára szükséges közterületeket a budapesti villamos városi vasut r. t.-nak átengedte. többek között azzal a kikötéssel, hogy az összekötő vágány és a kitérő állomás a budapesti villamos városi vasut r. t.-gal kötött, egyesített terület-használati szerződés 9. §-ában jelzett 15%-os vonalmeghosszabbításokba és

kiágazásokba bele nem számítható és hogy úgy az összeköttetésre, mint a kitérő állomásra, az egyesített területhasználati szerződés határozmányai irányadók.

A székesfőváros e közgyűlési határozatához mi is hozzájárultunk és azt, felsőbb jóváhagyás végett, a *belügyminister úrhoz* fölterjesztettük. A vasuttársaság kérelmére ezután még a *Személynök-utca* és *Lipót-körút* keresztezésénél létesítendő végállomási vágányokra is, a helyhatósági építési engedély megadatott s azt a *kereskedelemügyi minister úr* megerősítette. A *Lipót-körúti* vágányokra, a helyhatósági építési engedély akkor fog kiadatni, ha a szükséges peage-szerződés megkötött.

* * *

A budapest villamos városi vasut r. t. népligeti vonalának és a Budapest—Szent-Lőrinczi h. é. villamos vasutnak összekötése.

E két vasutnak tervezett összekötésére vonatkozó előzetes tárgyalásokat mult évi jelentésünkben ismertettük. A lefolyt évben, megtartatott a tervezett vasutépítések engedélyezési tárgyalása és a f. év tavaszán hozzájárulásunkkal e vasutépítésekre a helyhatósági építési engedély is kiadatott.

A *kereskedelemügyi minister úr* ugyan ez év (1908.) május havában, a vasuti építkezések megkezdésére az elvi engedélyt megadta, a helyhatósági építési engedélyt megerősítette és az engedélyokiratot kiadta. A tervezett vasuti építkezések, melyek már meg is kezdettek, a következők:

1. Az *Üllői-úti* (*Szent-Lőrinczi*) h. é. villamos vasutnak a *Hungaria-körúti* villamos közúti vasuttal való összekötése.
2. Az *Üllői-úti* h. é. villamos vasuthoz csatlakozóan, a *Vágóhid-utczán* át, a *Mester-utczai* villamos városi vasuttal való összeköttetés céljából, kétvágányu új közúti villamos vasuti vonal építése.
3. A villamos városi vasut r. t. *Mester-utczai* és *Ferenczkörúti* vonalainak összekötése.
4. A villamos városi vasut r. t. *Országház-téri* balvágánya és a *Nádor-utczai* jobb vágánya között, összekötő vágány fektetése.

* * *

Egyéb építkezések a budapesti villamos városi vasuttársaság vonalain és telepein.

A lefolyt évben hozzájárulásunkkal, engedélyt nyert a vasuttársaság a *Podmaniczky-utczai* vonalának balvágánya és a *Teréz-körúti* vonal balvágánya közötti összekötő iv átalakítására, hogy ezáltal az útkereszteződés-

sekben levő, kedvezőtlen helyzetű vágánykereszteződések, a délkeleti irányban álló sarokház felé, közúti és vasútforgalmi szempontból, előnyösebb helyzetbe átfektethetők legyenek.

* * *

Hozzájárulásunkkal engedélyt nyert továbbá a vasutársaság arra, hogy az *V. ker. Hold-utczai* vasuti vágányának lefektetésekor, a vasut mentén próbaburkolatokat létesíthessen, akként, hogy azok 10—10 m. hosszban, a vágányban és a vágánytól jobbra balra 50 cm. szélességben fektetendők le; — egyfelől a *magyar aszfalt r.-t.* által készitendő öntött és gőzhengerelt, másfelől a *The Neuchatel Asphalt Comp. lim.* által készitendő öntött és tömörített aszfaltból, — *Rütgers Guido*-féle szurkos fenyőből és *ausztráliai Tallowood* fából, végül bazalt koczka és 5 szögletű kövekből.

* * *

A *budapesti villamos városi vasut r.-t. Erzsébetfalvai* vonalán létesítendő második hurokvágány előzetes tárgyalásait az 1905. évi jelentésünkben ismertettük. Ezt a hurokvágányt a *Határ-úti* vonalból kiágazólag, az *Erzsébetfalvai Baross-utczán*, a *Szilágyi-utczán*, a *Nagy Sándor-utczán* át, a *Török Flóris-utczáig* fogják lefektetni.

A lefolyt év június havában tartatott meg e vasut engedélyezési tárgyalása s miután letárgyaltuk a részletes építési terveket és hozzájárulásunkkal a helyhatósági építési engedély is megadatott, a *kereskedelemügyi minister úr* f. é. május havában kiadta az engedélyokiratot, megerősítette a helyhatósági építési engedélyt és a vasutépítő munkálatok megindítottak.

* * *

Engedélyt nyert a vasutársaság a *VII. ker. Akácza-utczai* áramfejlesztő telepén, hűtőtorony és pótdynamó fölállítására; — a *Köztemető-úti* forgalmi telepén egy 8 szögletes kocsimesteri épület és egy raktár építésére, — az *Aréna-úti* forgalmi telepén kovácműhely és toldalékok építésére.

Engedélyt nyert továbbá a vasutársaság arra, hogy a *Kertész-utcza* 10. sz. telkén levő souterrain-szerű raktárhelyiségre, menetjegy-nyomda elhelyezése céljából, vasvázás beton oldalfalakkal, a gépház falához támaszkodva, 14.73 m. hosszú, 5.96 m. széles, 3.15 m. belső magasságu pavillont építhessen. Hozzájárultunk ahhoz, hogy a menetjegy-nyomdában, a vasutársaság, 3 drb 0.7 lóerejű, 2.3 *Ampère* feszültségű 320 *Volto*s, perczenként 600 fordulattal bíró „*Magyar Siemens-Schuckert Művek*“ gyártmányu G. A. 1½ jegyű, egyenáramu elektromótort és általa közvetlenül hajtott 3 drb *Goebel*-féle jegynyomógépet; — továbbá 1 drb 4.2 lóerejű, 12 *Ampères*,

percenként 700 fordulatu, „*Magyar Siemens-Schuckert Művek*“ gyártmányu, G. M. F. $\frac{1}{4}$ B. jegyű, egyenáramu, elektromótor közlőművet és általa hajtott 1 drb papírvágógépet, végül 1 drb drótfűzőgépet állithasson föl.

* * *

Hozzájárulásunkkal megadatott a helyhatósági építési engedély az V. ker. *Újpesti-rakpart* és *Révész-utca* sarkán tervezett, új áramfejlesztő telepre, továbbá az *Aréna-úti* forgalmi telepen, a X. ker. *Kolozsvári-utca* őrháznál és a *Ferenczvárosi* forgalmi telepen állomások létesítésére és az új áramfejlesztő telepet az állomásokkal összekötő kábelvezetékekre. A jóváhagyott terv szerint az új áramfejlesztő telepből 4 drb vaspántozott, háromvezetős kábel és 1 drb telefonkábel indul ki, melyek a *Kárpát-utca* páros számu oldalán, majd pedig a *Dráva-utca*, *Aréna-úti* páratlan számu oldalán haladnak a villamos városi vasutársaság *Aréna-úti* telepéig, a hol egy kábel a telepre elágazik. A fennmaradó 3 drb vaspántozott kábel és 1 drb telefonkábel tovább halad az *Aréna-út* páratlan számu oldalán a *Stefánia-útig*, majd a *Stefánia-út* páratlan számu oldalán a *Hungária-körútig* és a *Hungária-körút* keleti—déli oldalán a villamos városi vasutársaság *Ferenczvárosi* forgalmi pályaudvaráig, a hol a kábelvezeték véget ér.

A kábelek az új áramfejlesztő teleptől az *Aréna-úti* aluljáróig, a járdában, 1.5 m. távolságban a járda szélétől, — innen a *Ferenczvárosi* forgalmi telepig, a kocsúton fektetendők le, a szépművészeti muzeum előtti *Aréna-úti* szakasz kivételével, a hol azok a járdában, annak szélétől 52 cm.-re helyezendők el. Az új áramfejlesztő telep engedélyezésénél, a hűtőviz levezetésére kikötöttük, hogy a szivócsövek elhelyezésére szolgáló, járható csatorna úgy helyezendő el, hogy a csatornafödém fölött még legalább 1.30 m. szabad úttest magasság maradjon fenn, a víz és gázvezető csövek stb. elhelyezésére.

A kondenz-víz levezető csatornára pedig kikötöttük, hogy az jelenleg tervezett alakjában csak addig tartható fenn, a mig betorkolása a *Dráva-utcai* zsilip mögé esik, vagyis, a mig a kondenz víznek a *Dunába* való bevezetése minden *Duna* vízállásnál biztosítva van; — ellenben az esetben, ha a zsilipet kifogják helyezni, vagy a kitorkolást oly módon fogják megváltoztatni, hogy a kondenz-víznek a *Dunába* való mindenkori kiömlése nem nyer biztosítást, — tartozik a vasutársaság a kondenz-víz levezető csatornát, saját költségén áthelyezni, oly módon, hogy a kondenz-víznek a *Dunába* való levezetését biztosítsa.

* * *

Megtartott közigazgatási bejárás alapján, hozzájárulásunkkal, helyhatósági engedélyt nyert a vasutársaság arra, hogy az új áramfejlesztő

telepét, a *Lipótvárosi* teherpályaudvarral, a *Révész-utczán* végighaladó fővárosi kőteri iparvágány fölhasználásával és a *Kárpát-utca* átszelésével, összeköthesse. Ez az összekötő vágány, az új áramfejlesztő telepnek szénrel való ellátásra fog szolgálni.

* * *

Hozzájárultunk ahhoz, hogy a vasuttársaságnak engedély adassék arra, hogy a *Podmaniczky-utca* 1. sz. ház előtti járda szegélykövén, a *Hold-utca* és *Báthory-utca* sarkán, a járdaszegélykövön, végül a *Margithid* fölött, a *Pozsonyi-út—Lipót-körút* sarkán levő házzal szemben levő közterületen, egy-egy 0.65 m. széles, 0.85 m. hosszú és 2.00 m. magas fafedéses, vasvázu, ideiglenes bódét állíthasson föl, abból a célból, hogy a vonallakatosok, a kik az e helyeken szükséges áramvezető hajócserét, illetőleg az utóbbi helyen, az alsó és felső vezetékes áramszedő-átváltást teljesítik, — a rossz időben menedéket találjanak és szerszámaikat elzárhassák. Megadatott az engedély arra is, hogy a vasuttársaság a *Nagymező-utca—Andrássy-út* sarkán állott bódét, a *Nádor-utcai Continental* szállodával szemben, a *Szabadság-tér* egyik parkjának kerítése mellé állíthassa föl.

* * *

Hozzájárulásunkkal megadatott az engedély arra, hogy a *Ferencz József földalatti vasút VI. Városligetben* levő, nyílt bevágása, valamint az *Aréna-úti* kocsiszinbe vezető kezelő vágány áramvezető csatornája víztele-nittessék. E szerint a kezelő vágálynak az *Aréna-út* közelében levő váltó aknája vízlevezető csővel kötendő össze a *Szondy-utcai* közcsatornával.

A kezelő vágány ama pontján pedig, a hol a vasuti pályatest zárt területére lép, — az áramvezető csatornában, szabványos tisztítóakna építendő és vízlevezető csatornával a *Szondy-utcai* csatornába kötendő be.

Ugyanott a tisztító aknával összefüggően, a kezelővágány alatt egy falazott keresztárok létesítendő.

Ezenkívül a bevágásban, a betonhid közelében levő keresztárok és vízlevezető cső áthelyezendő, még pedig annak a váltónak az aknájához, melynél a kocsiszinbe vezető kezelővágány a tartalékvágányba torkollik.

* * *

Különböző vasuti ügyek.

A fentiekben kívül eljárásunk tárgyát képezte még:

A m. kir. államvasutak czeglédi vonalának *Kerepesi-úti* átszelésénél, a *Ferencz József-laktanya* melletti *Pongrácz-úttól* kifelé 65.20 m. hosszú és 1.5 m. szélességű kövezett gyalogjáró létesítése.

A *m. kir. államvasutak czeplédi* vonalának *Thököly-úti* keresztezésénél levő útátjáró kiszélesítése, illetőleg az útátjáró déli oldalán kiálló kerítések eltávolításával 3.5 m. széles, kövezett trachitjárda létesítése.

A *m. kir. államvasutak, Erzsébet királyné-úti* keresztezésénél levő útátjáró kiszélesítésével fölmerült költségek elszámolása, mire nézve a *m. kir. államvasutak* és a *székesfőváros* közt olyértelmű megegyezés jött létre, hogy a költségeket megfizették.

A *m. kir. államvasutak czeplédi* vonalának 2 vágányán, továbbá a *Budapest-tiszai h. é. vasut r. t.* 1 vágányán és a „*magyar keramiai gyár r. t.*” iparvágányán át, a *X. ker. Vasgyár-utca* és a *kispesti Lehel-utca* közt létesített útátjáró átadása és átvétele.

A *m. kir. államvasutak zimonyi* vonalán a *Budapest-kitérő* állomás bővítése.

A *m. kir. államvasutak hatvani* vonalán, a *Hungária-körúti* aluljárónál tervezett vasuti megálló ügye.

A *m. kir. államvasutak Dunajobbparti körvasut-jának* $\frac{35}{40}$ szelv. közt, az *óbudai rakparton*, a *Császárfürdői* kitérő állomáson, két 3.63 m. $\times$ 3.63 m. alapterületű falazott őrbódé fölállítása.

A *m. kir. államvasutak Dunajobbparti körvasut-jának* $\frac{24}{25}$ szelv. közti vonalából kiágazólag a „*Kartonnyomó ipar és textil kereskedelmi r. t. Fürst Jakab és fiai*” telepére vezető iparvágány.

A *m. kir. államvasutak Kőbánya-Hizlalda* állomásából kiágazólag a *Budapest keleti pályaudvar—Budapest Ferencvárosi* vasuti vonal mentén létesített székesfővárosi tüzelőszer raktárhoz vezető iparvágány.

A *m. kir. államvasutak Budapest-Lipótvárosi* állomásából kiágazólag a „*Vasgerendákat árusító r. t.*” *V. ker., Árbocz-utcai* telepére vezető iparvágány.

A *m. kir. államvasutak Dunaparti teherpályaudvarából* kiágazólag a *magyar élelmiszer r. t.* ipartelepére vezető iparvágány.

A *m. kir. államvasutak Budapest—Angyalföld—óbudai* vonalából kiágazólag az „*első osztrák jutafonó és szövőgyár r. t.*” *VI. Váci-úti* telepére vezető iparvágány.

A *m. kir. államvasutak Budapest—Kelenföld* állomásából kiinduló *Saxlehner-féle* iparvágány $\frac{15}{16}$ szelv. közül kiágazólag az „*Apenta*” *r. t.* telepére vezető iparvágány.

A *m. kir. államvasutak Kőbánya alsó pályaudvarából* kiágazólag a „*hazai kőolajipar r. t. X. Gyömrői-úti* gyártelepére vezető iparvágány.

A *m. kir. államvasutak Budapest-Lipótvárosi* állomásából kiágazólag a *székesfővárosi kőtérré* vezető iparvágány.

A *m. kir. államvasutak Budapest-Lipótvárosi* állomásából kiágazólag *Aczél Károly* vízfogó dűlői fatelepére vezető iparvágány.

A *cs. kir. szab. déli vasp. t. I. ker., Hegyalja-út* melletti alagútja mentén kerítés létesítése.

A *budapesti h. é. vasutak r. t. Budapest—Vágóhid—Erzsébetfalvai* vonala villamossá történt átalakításának műszaki felülvizsgálata.

A *budapesti h. é. vasutak r. t. Budapest—Vágóhid* állomásán, favázás szerkezetű szénraktár építése.

A *budapesti h. é. vasutak r. t. Budapest—Haraszti-i* vonalának ^{20/21} szelv. közül kiágazólag a „*növényzsirgyár r. t.*“ IX. Soroksári-úti telepére vezető iparvágány.

A *budapesti h. é. vasutak r. t. Budapest—Szent-Endrei* vonalából kiágazólag a „*Magyar fémművek r. t.*“ és az „*Aczélöntőde r. t.*“ telepére vezető iparvágány.

A *budapesti h. é. vasutak r. t. Budapest—Szent-Endrei* vonalának Óbuda—Filatóri-gát állomásából kiágazólag az „*Újlaki téglá és mészégető r. t.*“ III. Bécsi-úti gyártelepére vezető iparvágány.

A *Budapest—Újpest Rákospalotai* villamos közúti vasutból kiágazólag a *Langfelder Vilmos VI. Figyelő-utczai* gépgyárába vezető iparvágány.

A „*Goldberger Sándor F. és fiai r. t.*“ III. ker. Óbudai-rakparton levő rakodójától a III. ker. *Lajos-utczai* gyárába vezető keskenyvágányu iparvágány.

A „*budapesti villamossági r. t.*“ V. *Berzenczey-utczai* telepeit összekötő iparvágány.

A „*Ganz és trsa vasöntő és gépgyár r. t.*“ X. Kőbányai-úti gyártelepeit, a *Kerékpár-utcza* keresztezésével, összekötő iparvágány.

A *Hirsch Mihály* építési vállalkozó által az V. ker. *Vág-utczában* és az V. *Váci-úton* létesített keskenyvágányu, lőüzemü, ideiglenes munkavágány.

Résztvettünk a *budapesti közúti vasp. társ.* 1901. január 1-től 1904. év végeig teljesített beruházásainak műszaki felülvizsgálatán, a mely művelet, későbbi ministeri rendeletekkel, az 1905. év végéig és részben az 1906. évben teljesített beruházásokra is kiterjesztetett.

Az erről fölvett jegyzőkönyvet a *kereskedelemügyi minister úr* a f. évben jóváhagyta és a bizottsági megállapodásokat és javaslatokat megerősítette.

Résztvettünk továbbá a *budapesti villamos városi vasut r. t.* által 1902. jan. 1-től 1906. év végeig eszközölt építkezések, átalakítások és kiegészítések műszaki felülvizsgálatán is, mely a f. évben nyert befejezést.

V.

VIZMŰ.

A székesfőváros vízvezetéki műveinek fejlesztése körül az elmúlt évben nem merült fel fontosabb mozzanat; a fejlesztés kizárólag a vízvezetéki csőhálózat kiterjesztésére szorítkozott. E művelet körében nagyobb fontossága van a III. kerületi felső Józsefhegyi vízmedence második nyomócsővezetékének, a mely az elfogadott terv szerint az óbudai rakparton levő vízműtelepből kiindulva az Evező-utczán, Lajos-utczán, Szépvölgy-utczán, Ürömi közön, Karmelita-utczán, a 6088. hrsz. telek melletti névtelen dűlő uton és a Józsefhegyi-uton halad végig. Hossza 1450 m., belső átmérője 250 mm.

**Az 1907. év folyamán engedélyezett vízvezetéki csövek
a következő helyeken voltak lefektetendők.**

Kerület	U t a k é s t e r e k
I.	Budafoki-út, Kruspér-utca, Gellért-tér, Szentháromság-tér, Döbrentei-utca, Szentháromság-utca, Uri-utca, Mikó-utca, Hertelendy-utca, Halmi-utca, Márvány-utca, Várkertrakt, Vizmű-utca, Döbrentei-tér, Dezső-utca, Abel Jenő-utca, Királyhágó-utca, Tétényi-út, Csaba-utca, Bors-utca, Orom-utca, Villányi-út.
II.	Medve-utca, Törökvész dűlő út, Albrecht-út, Batthyány-tér, Niedermayer-utca, Vám-utca, Szász Károly-utca.

Kerület	U t a k é s t e r e k
III.	Emese-utcza, Szőlő-utcza, Óbudai rakpart, Evező-utcza, Lajos-utcza, Szépvölgy-utcza, Ürömi-köz, Karmelita-utcza, 6088. hrsz. telek melletti névtelen dülő út, Józsefhegyi-út, Zöldmáli-út, Pusztaszeri-út és a folytatását képező névtelen út.
IV.	Képiró-utcza, Párisi-utcza, Sarkantyus-utcza, Vármegye-utcza, Régi posta-utcza, Irányi-utcza, Himző-utcza.
V.	Alkotmány-utcza, Pozsonyi-út, Váci-út, Bank-utcza, Széchényi-utcza, Ujpesti rakpart, Révész-utcza.
VI.	Holló-utcza, Révay-utcza, Hunn-utcza, Dávid-utcza, Városliget, Mohács-utcza, Lehel-tér.
VII.	Rombach-utcza, Egressy-út, Thököly-út, Rákospatak-utcza, Dongó-utcza.
VIII.	Őr-utcza, Horánszky-utcza, Baross-utcza, Mária Terézia-tér.
IX.	Mátyás-utcza, Csepel-rakpart, Dandár-utcza, az Üllői-úttól a fővárosi fuvartelephez vezető névtelen út.
X.	Delej-utcza, Szt. László-tér, Bánya-utcza, Alkér-utcza, Cserkesz-utcza, Óhegy-utcza, Szállás-utcza, Száva-utcza, Schuster János-tér, Czeglédi-út, Kada-utcza, Sörgyár-utcza, Harmat- és Maláta-utczák közötti névtelen utczák.

Az engedélyezett csővonalak hossza a következő:

26 mm. belső átmérőjű cső	312 méter hosszban
40 " " " "	35 " "
50 " " " "	400 " "
75 " " " "	880 " "
100 " " " "	5555 " "
125 " " " "	12002 " "
150 " " " "	5501 " "
175 " " " "	590 " "
200 " " " "	105 " "
250 " " " "	1525 " "
300 " " " "	15 " "

Összesen 26920 méter hosszban.

VI.

CSATORNÁZÁS.

A mia székesfőváros csatornázása körül úgy a főgyűjtőhálózat, mint a mellékgyűjtőhálózat kiterjesztésére az elmúlt évben történt, az alábbiakban foglaljuk össze.

A főgyűjtőhálózat keretében tárgyaltuk a dunaparti főgyűjtő folytatólagos kiépítésére vonatkozó tervet.

E szerint a dunaparti főgyűjtő, a mely eredetileg csupán a Wahrmann-utczáig terveztetett, de időközben már a Wahrmann-utczában a Kárpát-utczáig kiépült, két szakasszal, a VI. és VII. szakasszal a Hungária-körútig hosszabbíthatnák meg, úgy azonban, hogy a Párkány-utca folytatólagos megnyitása után a főgyűjtő egészen a Rákospatakig kiterjesztetnék.

A főgyűjtő ezen két szakaszának szelvényei úgy tervezettek, hogy képesek legyenek levezetni a Wahrmann-utca, Rákospatak, Dunafolyam és Váci-út, valamint a Frangepán-utca, Rákospatak, Váci-út és Üteg-utca által határolt területek szenny- és csapadékvizeit. Az első terület nagysága 179·25 Ha, az utóbbi 88·00 Ha; azonban a vizgyűjtő terület megállapításánál a Dagály- és Frangepán-utczáktól kifelé eső területek fele nem vétetett számításba, minthogy innét a csapadékvizek szabadon levezethetők a Rákospatakba. Ennek figyelembe vételével a Wahrmann-utczától a Párkány-utczáig terjedő VI. főgyűjtő szakasz vizgyűjtő területe 203·75 Ha, a folytatását képező VII. szakasz vizgyűjtő területe 135·50 Ha terjedelemben lett megállapítva.

A budapesti főgyűjtők számításánál elfogadott 25 mm.-es eső alapul vétele mellett a VI. szakasznak másodpercenként $2\cdot24\text{ m}^3$ csapadékvíz, a VII. szakasznak pedig másodpercenként $1\cdot85\text{ m}^3$ csapadékvíz leveze-

tésére kell alkalmasnak lenni. Ezen az alapon a Wahrmann-utczánál kezdődő VI. szakasz, a mely 1205 méter hosszúságban végig halad a Kárpát-utczán a Révész-utczáig és a Révész-utczában a Párkány-utczáig, $1:2000$ esés mellett $\frac{1.95 \text{ m.}}{1.30 \text{ m.}}$ tojásszelvényvel, a Párkány-utczán a Hungária-körútig 920 m. hosszban végigvonuló VII. szakasz pedig $1:1500$ esés mellett $\frac{1.65 \text{ m.}}{1.10 \text{ m.}}$ tojásszelvényvel betoncsatornaként tervezetett. E méretek mellett az alapul vett csapadékvíz mennyiségét a VI szakasz 1.19 méter, a VII. szakasz 1.26 m. sebességgel képes levezetni. Mindkét szakaszon 40—40 méter távolságokra tisztítóaknáknak lesznek.

A főgyűjtő meghosszabbításával egyidejűleg két vészkiömlő építése is tervezetett; egyik a Wahrmann-utca, másik a Dráva-utca vonalában és pedig oly módon, hogy az első a csatornában lefolyó csapadékvizeket 0.9 m. magasságot meghaladó csatornavizállásnál és +4.11 méterig terjedő Dunavizállásnál, a második 0.8 m. magasságot meghaladó csatornavizállásnál és +4.49 méterig terjedő Dunavizállásnál képes a Dunába levezetni.

E két vészkiömlőn kívül tervbe van véve még egy harmadiknak építése is a Dagály-utczában, arra az időre, mikor a főgyűjtő VII. szakasza a Rákospatakig meghosszabbíttatik.

A főgyűjtő VI. és VII. szakaszainak kiépítésével meg fog szünni a Dráva-utczai szabad kitorkolás is, miáltal az egész balparti csatornahálózat egységes összeköttetésbe kerül az összekötő vasuti hid alatti központi szivattyuteleppel.

Úgy a főgyűjtő, mint az ahhoz csatlakozó csatornahálózat öblítésére, a Rákospatak vizének bevezetése tervezetett, de minthogy jelenleg a főgyűjtőnek meghosszabbítása csak a Hungária-körútig tervezetett, ennek öblítésére egy a gyűjtő felső végén elhelyezendő szerkezet szolgálna, a melyet a közeli gyárak elhasznált üzem vizei táplálnának.

A fentiekben ismertetett tervezet végrehajtásához hozzájárultunk, egyuttal azonban jeleztük, hogy a Hungária-körúton kívül eső területnek a dunaparti főgyűjtő csatorna vízgyűjtő területébe való bevonását aggályosnak találjuk, miért is ez csak ideiglenes jelleggel szerepelhet. Ugyanis a +4.5 m. magasságot meghaladó Dunavizállásnál a főgyűjtő nem lesz képes egy az egész város területére kiterjedő nagyobb záporosó vizét akadálytalanul levezetni, mert akkor a vészkiömlők nem működhetnek.

Ezért szükségesnek találjuk, hogy a Hungária-körúton kívül eső terület vizlecsapolásának kérdése a Rákospatak völgyének csatornázásával együtt nyerjen végleges megoldást.

A Duna balparti mellékgyűjtő hálózathoz az év folyamán kiépült a Wahrmann-utczai mellékgyűjtő folytatásaként a VI. kerület Hunn-utczában és a Vágány-utczának, Hunn-utca és Hungária-körút közé eső szakaszában tervezett összesen 740 méter hosszú $\frac{1.2 \text{ m.}}{0.8 \text{ m.}}$ szelvényű $1:1000$ esésű betoncsatorna.

Az 1907. év folyamán a következő útvonalak csatornázásához adtuk meg hozzájárulásunkat.

Kerület	Ú t v o n a l	Csatorna- hossz méterekb.
I.	Döbrentei-utcza, Hertelendy-utcza, Kruspér-utcza, Bicskei-utcza, Logody-utcza, Orom-utcza, Királyhágó-utcza, Virányos-út, Tétényi-út.	1890
II.	Niedermayer-utcza, Szász Károly-utcza, Szemlőhegy-utcza, Ákos-utcza, Pázsit-utcza, Küküllő-utcza, Ilona-utcza, Eszter-utcza, Oszlop-utcza.	1839
III.	—	—
IV.	Képiró-utcza, Királyi Pál-utcza, Sarkantyus-utcza, Vármegye-utcza.	530
V.	Váci-út, Tükör-utcza, Percz-köz, Kárpát-utcza, Révész-utcza, Párkány-utcza, Vadász-utcza, Klotild-utcza.	4489
VI.	Hunn-utcza, Vágány-utcza, Dávid-utcza, Béke-tér, Béke-utcza, Mohács-utcza, Lehel-tér, Kartács-utcza.	1825
VII.	István-tér, Holló-utcza, Rombach-utcza, Gömb-utcza, Thököly-út, Hajtsár-út, Mexikói-út.	1345
VIII.	Conti-u., Őr-u., József-u., Baross-u., Mária Terézia-tér.	1235
IX.	Gubacsi-út.	150
X.	Bánya-utcza, Kozma-utcza, Maláta-utcza, Cserkesz-utcza.	1502
		14805

Az engedélyezett csatornavonalak keresztmetszelvények szerint következőleg csoportosíthatók:

895	méter	hosszú	0.3	m.	körtszelvény	nnyel
95	"	"	0.4	"	"	"
450	"	"	0.7	"	"	"
9955	"	"	0.9	"	tojás-	"
1165	"	"	0.6	"	"	"
920	"	"	1.2	"	"	"
1205	"	"	0.8	"	"	"
120	"	"	1.65	"	"	"
	"	"	1.10	"	"	"
	"	"	1.95	"	"	"
	"	"	1.30	"	"	"
	"	"	2.2	"	"	"
	"	"	1.8	"	"	"

Összesen 14805 méter hosszban.

VII.

KÖZVILÁGÍTÁS.

A közutak, utcák és terek világítása rendszeresen haladt előbbre, részint a világítás kiterjesztésével, részint javításával; szóljanak erről az alábbi adatok:

Az 1907. év folyamán engedélyezett légszecső fektetések és lámpás felállítások a következő helyekre vonatkoznak:

Kerület	U t c z a é s t é r
I.	Budafoki-út, Szt.-Háromság-utcza, Attila-utcza, Csaba-utcza, Várfoke-utcza, Uri-utcza, Hertelendy-utcza, Várkert-rakpart, Napos-út, Gellérthegyi szerpentin út, Bognár-utcza, Alsó-hegy-utcza, Horgony-utcza, Szem-utcza, Orom-utcza.
II.	Medve-utcza, Albrecht-út, Pasaréti-út, Niedermayer-utcza, Vám-utcza, Linczi-lépcső, Toldy Ferencz-utcza, Csalogány-utcza.
III.	Vörösvári-utcza, Lajos-utcza.

Kerület	U t c z a é s t é r
IV.	Képiró-utcza, Párisi-utcza, Régi posta-utcza, Sarkantyus- utcza, Vármegye-utcza, Irányi-utcza, Himző-utcza.
V.	Alkotmány-utcza, Pozsonyi-út, Váczi-út, Sas-utcza, Géza- utcza, Vadász-utcza, Bank-utcza, Mérleg-utcza, Széchenyi- utcza, Tükör-utcza, Wurm-utcza, Béla-utcza, Percz-köz.
VI.	Révay-utcza, Vasváry Pál-utcza, Dávid-utcza, Gyár-utcza, Üteg-utcza, Városliget, Mohács-utcza, Lehel-tér.
VII.	Rombach-utcza, Miksa-utcza, István-tér, Amerikai-út, Kere- pesi-út, Thököly-út, Bibor-utcza, Dongó-utcza, Hajtsár-út.
VIII.	Békés-utcza, Kölcsey-utcza, Kisfaludy-utcza, Őr-utcza, Práter- utcza, Horánszky-utcza, Mária Terézia-tér, Baross-utcza.
IX.	Mátyás-utcza, Koppány-utcza.
X.	Delej-utcza, Indóház-utcza, Maglódi-út, Alkér-utcza, Cser- kesz-utcza, Szentmihályi-út, Szigligeti-utcza, Vezér-utcza, Zsivora-utcza, Kántorné-utcza, Zalán-utcza, Álmos-utcza, Kerepesi-út.

Az engedélyezett egyláángú lámpások száma

436 egész éjjeli

472 fél éjjeli.

Azonkívül engedélyeztetett 9 drb hármás lámpás, továbbá 290 lám-
pás áthelyezése és 65 féléjjeli lámpásnak besorozása az egész éjjeliek közé.

A magyar villamossági részvénytársulat az 1907. év folyamán a következő vonalakon fektetett kábeleket :

Kerület	U t c z a é s t é r
I.	Pálya-utcza, Bors-utcza, Maros-utcza, Szent Háromság-utcza, Mikó-utcza, Átlós-út, Fehérvári-út, Lógody-utcza, Árok-utcza, Mozdony-utcza, Márvány-utcza, Országház-utcza, Beresényi-utcza, Alkotás-utcza.
II.	Irma-tér, Fő-utcza, Török-utcza, Zárda-utcza, Csalogány-utcza, Margit-körút.
III.	Zsigmond-utcza, Szt.-Lélek-tér, Lajos-utcza.
IV.	Veres Pálné-utcza.
V.	Nádor-utcza, Kádár-utcza, Árbócz-utcza.
VI.	Rózsa-utcza, Vörösmarty-utcza, Bajza-utcza, Szondy-utcza, Eötvös-utcza, Felsőerdősor, Révay-utcza, Dessewffy-utcza.
VII.	Nyár utcza, Huszár-utcza, Kazinczy-utcza, István-út, Jósika-utcza, Akácza-utcza, Dohány-utcza, Rózsa-utcza, Hernád-utcza, Garay-utcza, Garay-tér.
VIII.	Kálvária-tér, Hunyadi-utcza, Aggteleki-utcza, Kemény Zsigmond-utcza, Köztemető-út, Tavaszmező-utcza, Illés-utcza.
IX.	Üllői-út, Erkel-utcza, Markusovszky-út, Tüzoltó-utcza.
X.	Kerepesi-út.

A magyar villamossági részvénytársulat által 1907. évben lefektetett kábelek árokossza 5446.60 méter.

Ezenkívül épített a magyar villamossági részvénytársulat nagy feszültségű (primär) áram vezetésére szolgáló légvezeték

a IX. ker. Markusovszky-utczában és a Gyáli-úton 845.00 méter hosszban; kis feszültségű (secundär) áram vezetésére szolgáló légvezeték

a II. ker., Orgona-utczában, Trombitás-úton, Rokushgyi-lépesőn Áldás-utczában, Marczibányi-téren.

A budapesti általános villamossági részv.-társ. az 1907. év folyamán a következő vonalakon fektetett kábeleket :

Kerület	U t a k é s t e r e k
I.	Orlay-utcza, Zenta-utcza, Budafoki-út, Lágymányosi-út.
IV.	Városház-tér, Károly-körút, Kossuth Lajos-utcza, Magyar-utcza, Reáltanoda-utcza, Irányi-utcza, Párisi-utcza, Király Pál-utcza.
V.	Korall-utcza, Váczi-körút, Bank-utcza, Berzenczei-utcza, József-tér, Széchenyi-utcza, Mária Valéria-utcza, Harminczad-utcza, Gizella-tér, Vadász-utcza, Pozsonyi-út.
VI.	Lendvay-utcza, Vörösmarty-utcza, Nagy János-utcza, Rózsa-utcza, Gróf Zichy Jenő-utcza, Andrássy-út, Aréna-út, Vasvári Pál-utcza, Dávid-utcza, Gyár-utcza, Teréz-körút, Dessewffy-utcza, Sziv-utcza, Hajós-utcza, Podmaniczky-utcza, Liszt Ferencz-tér, Városliget.
VII.	Ilka-utcza, Nagydíófa-utcza, Murányi-utcza, Wesselényi-utcza, Miksa-utcza, Izsó-utcza, Thököly-út, Alpár-utcza, Bálint-utcza, Dohány-utcza.
VIII.	Baross-utcza, Kisfaludy-utcza, Kőfaragó-utcza, József-körút, József-utcza, Ludoviczeum-utcza, Mosonyi-utcza.
IX.	Rákos-utcza, Mátyás-utcza, Liliom-utcza, Tompa-utcza, Bakács-tér, Üllői-út, Tűzoltó-utcza, Páva-utcza, Ráday-utcza, Soroksári-út.

A budapesti általános villamossági részvénytársaság által 1907. év folyamán lefektetett kábelek árokhossza 13046.83 méter.

Az 1907. év folyamán engedélyezett kőolajlámpás felállítások a következő helyekre vonatkoznak :

Kerület	U t c z a é s t é r
I.	Sashegyi dűlő-út, Ménesi-út, Fehérvári-út, Zugligeti-út, Sashegyi névtelen út, Istenhegyi-út, Gyöngyvirág-út, Óra-út, Mártonhegyi-út, Orbánhegyi-árok, Narcisz út.
II.	Orsó-utcza és azt a Pasaréti úttal összekötő névtelen dűlő út.
III.	Kis Czelli-út, Szépvölgyi-utcza folytatását képező névtelen út, Daru-utcza, Kilátás-utcza, Darázs-utcza, Boróka-utcza és az abból kiágazó lépcső, Pusztaszeri-út és az abból elágazó névtelen út, Czimbalom-utcza, Vérhalom-utcza, József-hegyi-út.
V.	Árbocz-utcza.
VI.	Csongor-utcza.
VII.	Ilka-utcza, Hajtsár-út, Fűrész-utcza, Rákospatak-utcza, Szent-tes-utcza, Öv-utcza, Besnyő-utcza, Róna-utcza, Pillangó-utcza, Tábornok-utcza, Mexikói-út.
X.	Apaffy-utcza, Czeglédi-út, Márga-utcza, Alkér-utcza, Noszlopy-utcza, Szláv-utcza, Szacs-vay-utcza, Cserkesz-utcza, Gergely-utczából kiágazó névtelen utcza.

Az engedélyezett lámpások száma

150 egész éjjeli

129 fél éjjeli.

Azonkívül engedélyeztük 3 nyári féléjjeli lámpás felállítását, 13 féléjjeli lámpásnak az egész éjjeliek közé sorolását és 25 lámpásnak áthelyezését.

VIII.

TÁVIRÓ, TÁVBESZÉLŐ.

Az 1907. év folyamán következő táviró- és távbeszélő vonalak képezték közigazgatási bejárás, illetőleg engedélyezés tárgyát :

Ganz és tsa. gépgyár Kőbányai-úti telepén létesített távirda állomás vezetéke.

Az I. II. III. V. VI. VIII. és IX. kerületekben, távbeszélő tömbcsatornák, kábelcső csatornák, páncélos kábelek és légvezetékek.

A VI. ker Szerecsen-utca torkolatától a Váci-körút és Károly-körút sarkáig tervezett tömbcsatorna irány-nyomának megváltoztatása.

Kábelelosztó vasbódék felállítása.

Kőbánya alsó pályaudvaron távirda vonal áthelyezése.

Az 1907. év folyamán végrehajtott építkezések és kábelfektetések révén az év végéig a föld alatt elhelyezett távbeszélő kábelek hossza 206,395 méterre, a kábelek elhelyezésére szolgáló betontömbök vonalhossza 45,690 méterre, az elosztó csőcsatornák vonalhossza 11,314 méterre, a felvezető pontoktól az előfizetők állomásáig vezető légvezetékek hossza 12.901,518 méterre növekedett.

A légvezetékek csekély növekedése abban találja magyarázatát, hogy a sűrűbben lakott városrészekben a felvezető pontoktól elágazó légvezetékek helyében is fokozatosan földalatti kábelek fektettetnek a tömbcsatorna hálózatkiegészítéseként létesített külön földalatti elosztó csőcsatorna hálózatba, a melyből a kábel minden házba bevezethető. E rendszerváltozásnak czélja a légvezetékekben rejlő hiányok kiküszöbölése.

IX.

ELŐLEG-ALAP.

A balparti nagy-körút létesítésére, a Kossuth Lajos-utcza kiszélesítésére és legutóbb az Attila-körút szabályozásának végrehajtására állami előlegeket voltunk kénytelenek igénybe venni, melyeknek fedezetét a Duna szabályozása folytán nyert telkek és mai bevételi források képezik.

A kormány mindeme források alapszerű összefoglalását és kezelését kívánta, mire nézve irányadó a következő szabályzat:

3074/1907 szám.

Az „Előlegalap“ szabályzata.

1. §.

Az alap célja: kamat nélkül visszatéríteni azon állami előlegeket, amelyek a fővárosi közmunkák tanácsának,

a) a székesfővárosi balparti nagykörút létesítésére, illetve az e végből a pesti hazai első takarékpénztár-egyesülettől felvett öt millió korona kölcsön visszafizetésére,

b) a Kossuth Lajos-utcza kiszélesítésére,

c) az Attila-körút és környékének rendezésére adattak.

A fenti állami előlegek a jelen szabályzat keltének időpontjában összesen 6.900,000 szóval Hatmilliókilencszázezer koronát tesznek ki.

2. §.

Az alap képezetik:

1. az 1884: XVIII. törvényekben meghatározott nagykörúti kisértítési járulékokból;
2. a nagykörúti járdafektetési járulékokból;
3. az Attila-körút rendezésével alakítandó telkek eladási áraiból, és
4. az 1870: X t. cz. értelmében alkotott fővárosi pénzalap tulajdonát képező azon telkek eladási áraiból, melyek a Duna szabályozása folytán nyertek.

3. §.

Az alapot a jelen szabályzatnak megfelelően a fővárosi közmunkák tanácsa kezeli.

4. §.

A fővárosi közmunkák tanácsa a 2. §-ban felsorolt forrásokból eredő összes bevételeit az „Előlegalap“-ba szolgáltatja be s az alapot csak oly kiadásokkal terhelheti meg, melyek az alap bevételi forrásainak kezeléséből és értékesítéséből merülnek fel.

5. §.

A fővárosi közmunkák tanácsa az „Előlegalap“-ról rendes számadást és ezzel kapcsolatosan úgy a megtérítendő állami előlegekről, mint a fedezetül szolgáló értékekről nyilvántartást vezet; az „Előlegalap“-ról évenként szabályszerű zárszámadást készít és ezt a következő naptári év április havának végéig a m. kir. miniszterelnök úrhoz felülvizsgálás végett bemutatja.

6. §.

Az alapon mutakozó pénzkészlet, az alapot terhelő kiadások levonásával, minden év február és augusztus havának végéig, az alapnak nagyobb összegű bevétele pedig soron kívül és azonnal, s mindaddig beszámítandó a m. k. központi állampénztárba, míg a nagykörút, Kossuth Lajos-utca és az Attila-körút céljaira igénybevett állami előlegek teljesen törlesztve nincsenek.

7. §.

Az „Előlegalap“, amint az 1. §-ban meghatározott célját betöltötte, a fővárosi közmunkák tanácsa által kezelt fővárosi pénzalapba lesz beolvasztandó.

Kelt Budapesten, a Fővárosi közmunkák tanácsának 1907. november 19-én tartott üléséből.

Br. Gromon Dezső s. k.
alelnök

Garancsy Mihály s. k.
ministeri tanácsos, előadó.

Jóváhagyom.

Budapest, 1908. évi január hó 25-én.

Wekerle Sándor s. k.
m. kir. miniszerelnök.

X.

SZEMÉLYI ÜGYEK.

Mély megilletődéssel emlékezünk meg néhai nagyérdemű alelnökünk : báró Podmaniczky Frigyes mult év október 19-én, életének 84-ik évében bekövetkezett elhunytáról. A boldogult kora ifjuságától a munkabírási végső határáig a haza és a közügy szolgálatának élt, kiterjesztve tevékenységét az irodalom, a művészet és az emberszeretet mezejére. Az önzetlenség erénye legkiválóbb tulajdonai közé tartozott. Cselekedni csak nemesen tudott. Feláldozta mindenét, de megszerezte a legnagyobbat: az osztatlan köztiszteletet, mely őt még életében a puritánság eszményített alakjává avatta.

Tanácsunknak 1871. óta tagja, majd 1873-tól 1905. augusztus haváig alelnöke volt. Lelkesen szerette a székesfővárost és tényező volt a csodás fejlődésben, melyet Budapestnek rövid idő alatt elérnie adatott.

Áldott emlékét hazafiúi kegyelettel fogjuk megőrizni.

Gróf Andrassy Tivadar és kiskaludi Lipthay Sándor elhalálozása s Mándy Lajos ny. ministeri tanácsos lemondása folytán megüresedett s a kormány kinevezésének fentartott rendes tagsági helyekre a ministerium gróf Andrassy Géza valóságos belső titkos tanácsos, országgyűlési képviselőt, gróf Semsey László országgyűlési képviselőt és Hartig Sándor, kereskedelemügyi ministeri tanácsost nevezte ki.

Báró Harkányi Frigyes magas korának indokából tagsági tisztéről lemondott, amit mély sajnálattal vettünk tudomásul, meleg köszönetet mondva az áldozatkész tevékenységért, melyet báró Harkányi Frigyes körünkben három évtizeden át kifejtett. Helyére a kormány dr. Zielinszky Szilárd, kir. József-műegyetemi nyilvános rendes tanárt nevezte ki.

Lemondott tagságáról Mihalovits Antal is, kinek helyébe a törvényhatóság dr. Bárczy István polgármestert választotta meg.

Sorrendi kilépés folytán megszűnt a következő tanácstagok mandátuma:
a kormány által kinevezettek közül gróf Andrássy Géza, Hartig Sándor és dr. Némethy Károly,

a székesfőváros által választottak közül dr. Heinrich Kálmán, Kléh István és Kármán Lajos mandátuma.

Utóbbi helyére Szabó József törvényhatósági bizottsági tag választott meg, míg a kilépett többi tanácstagok újból kinevezettek, illetve megválasztattak.

A székesfővárosi középítési bizottság a saját részéről tanácskozási joggal kiküldötte tanácsunkba következő tagjait, u. m. Kauser János, Ecker-
mann Ede, Wellisch Alfréd és dr. Sámuel Lázár urakat.

XI.

VEGYESEK.

Rakpartok fenntartása.

Az 1870. X. t.-cz. alapján felvett sorsolási kölcsönből épített rakpartok fentartásáról gondoskodni eligazítandó kérdéssé fejlődött. Elnökségünk és a kormány között folyt tárgyalások során ez utóbbinak álláspontja az ellenérvek mellőzésével mindinkább abban domborodott ki, hogy a fentartás a kezelésünk alatt álló fővárosi pénzalap kötelezettségét képezi. Ebben a stadiumban került az ügy megfontolásunk alá. Minél eltérőbbnek találtuk a felfogást, mely a két álláspont között mutatkozott, a fővárosi pénzalap képviselőjében annál szorgosabb kötelességünknek ismertük, keresni a törvény vitás rendelkezéseinek helyes értelmét, hogy ennek segítségével óhajtatunk szerint oly megoldásnak legyünk munkálói, melyben minden érdekelt tényező meglegelhesse az igazság érvényesüléséből fakadó megnyugvást.

Az eset, mely bennünket elhatározásra szólított, röviden abból áll, hogy a székesfővárosi tanács 1902. óta már több ízben fordult hozzánk a végből, hogy a sorsolási kölcsönből épített rakpartoknál itt-ott szükségessé vált helyreállításról a fővárosi pénzalap terhére gondoskodjunk.

Kérését a székesfővárosi tanács az 1870. X. t.-cz. 7. §-ára alapította és a miniszterelnök úr is ezt tekintette irányadónak.

E §. azonban kiválóan arról rendelkezik: miből alkottatik a fővárosi pénzalap. Ilyen értelemben hivatkozik rá a 10. §. is. Megelőzi ugyan e rendelkezést a 7. §-ban a fővárosi pénzalap céljának általános megjelölése, de e megjelölés a pénzalap feladatainak határvonalait felismerhetően ki nem tűzi. Abból a kitételből, miszerint az alap „a kölcsönből létesített vállalatok fentartására“ alkottatik, nem következik sem az, hogy az összes vállalatok, sem az, hogy éppen a rakpartok fentartására volna az alap hivatva.

Bizonyosságul szolgál ehhez a 7. §. folytatólagos szövege, mely szerint az alap „*egyéb beruházásokra*“ is alkottatik, „*melyekre még szükség lesz, hogy Budapest mint főváros az ország igényeinek megfelelhessen.*“ Ebből azt következtetni, hogy az érintett szempontból szükséges összes beruházásoknak a fővárosi pénzalapból kell kikerülni: lehetetlenségre vezetne. Már pedig a vállalatok fentartására és a beruházásokra vonatkozó fentebbi idézetek a fővárosi pénzalap terhére levonható következtetések szempontjából elvileg teljesen egyenértékűek és így egyformán alkalmatlanok arra, hogy a fővárosi pénzalap feladatainak tüzetes meghatározására önmagukban biztos alapul szolgálhassanak.

A kérdés tehát rászorult arra, hogy a törvény további intézkedéseinek világításába helyezzük.

A 25. §. szerint a fővárosi pénzalapnak az a rendeltetése, hogy a közmunkák tanácsának, feladatai ellátásához, az anyagi eszközöket szolgál-tassa. Ez a viszony az alap és a tanács között, másfelől pedig a 27. §-ban kimondott számadási kötelezettség kizárja, hogy az alapról a közmunkák tanácsán kívül álló tényező rendelkezhessék és viszont kizárja, hogy az alapot oly célra fordítsuk, melyet a törvény a tanács feladatául ki nem tűzött.

A sorsolási kölcsönből létesítendő vállalatok a törvény 3. §-ának a) b) c) és d) pontjaiban vannak felsorolva, és ezek közül csak a d) pontban említett vállalatokat utalja a 10. §. hivatásunk körébe. Csupán ezekre vonatkozik a fentartás, melyről a 7. §. szól; a kérdéses két §. egybevetéséből kiderülvé az is, hogy a 10. §. hivatkozása a 7. §-ban érintett további teendőkre, szembe van állítva a vállalatokkal és a 7. §-ban említett beruházásokra vonatkozik.

Kétségtelen ezek folytán, hogy a fővárosi pénzalapnak és illetőleg a közmunkák tanácsának a törvény 3. §-ában felsorolt vállalatokkal ez idő szerint nincs más kapcsolata, mint az, hogy a d) pont szerint bizonyos közlekedési fővonalak — mintegy államutak a községi utak nagy hálózatában — egyenesen a sorsolási kölcsönből és nem a 7. és 8. §. szerint alkotott fővárosi pénzalapból voltak létesítendőek. Ezen utak említett jellegének elismeréséből következett okszerűen a fentartásról való gondoskodás, mivel, ha az államnak szüksége volt azon utak létesítésére, fentartásukat sem utalhatta községre. És ez az a fentartás, mely a fővárosi pénzalap terhére a törvény 7. §-a alapján elvileg, nevezetesen az Andrássy-útra vonatkozólag felmerülhetett volna, miután ez az útvonal az 1870. LX. t.-cz. tanúsága szerint csakugyan a sorsolási kölcsönből létesült.

Hogy azonban a sorsolási kölcsönből létesített többi vállalatoknak, tehát hidaknak, a dunaszabályozás műveletének vagy a rakpartoknak fentartása a fővárosi pénzalap feladatának lenne minősíthető: hiányzik hozzá a törvényes alap.

És ez az értelmezése a törvénynek nem új, nem is tőlünk ered. Találkozuunk vele már a törvény alkotását kezdeményező kormánynál, mely

a törvényhozás célzatát, mint a sajátját, bizonyára jól és hiven ismerte. De találkozunk vele meg nem szakított rendben az összes későbbi kormányoknál is, azon tények képében, hogy kezdettől fogva spontán gondoskodnak a hidak fentartásáról és arról, ami a Dunaszabályozás műveleténél a fentartás fogalma alá tartozik. Teszik pedig ezt következetesen 36 év óta, bizonyára nem a törvény ellenére, hanem a törvény végrehajtásaképen, mely egyáltalán nem nyújt támpontot arra, hogy egyazon rendelkezés közösségéből a rakpartok fentartása ki legyen rekeszthető. E kirekesztés előbb nem is volt észlelhető; a rakpartok fentartása csak évtizedek multán került ki a kormány gondozása alól, a nélkül, hogy a fentartás iránt más elvi intézkedés történt volna.

A törvény értelmezését illetőleg sulyt fektetett a minister elnök úr a pénzügyministeriumnak 1876. évi márczius 3-án 56709/1875. sz. a. a fővároshoz intézett leiratában foglalt azon kijelentésre, hogy a kölcsönből létesített beruházások, tehát a rakpartok fentartásával is a közmunkák tanács, mint a fővárosi pénzalap kezelője bizatott meg. Úgy hisszük azonban, hogy a pénzügyministerium és a főváros között történt nyilatkozatváltásokból reánk jogi következmények nem származhatnak. Ettől eltekintve, az idézett kijelentést megfosztja sulyától ama tény, hogy a kincstár akkor is következetesen gondoskodott a vállalatok fentartásáról ott, ahol erre szükség volt, pl. a hidaknál.

Ugy áll tehát előttünk a kérdés, hogy a hidak, a dunaszabályozás és a rakpartok fentartását a törvény egészen azonosan rendezvén el, míg a sorsolási kölcsön végleg törlesztve nincsen és míg a törlesztésre lekötött jövedelmek a fővárosi pénzalap javára fel nem szabadulnak, addig az említett vállalatok fentartása mint egészben, úgy részben sem hárítható a fővárosi pénzalapra, melynek nevében méltán figyelmet igényel az a további szempont, hogy a törvényhozás az alapot képessé sem tette eme fentartási teher viselésére, sőt — az útdó egyedüli kivételével — régen elapadtak azok az erőforrások is, melyeket a törvény — bár más célból — számára kijelölt.

Okfejtésünk kiegészítésére hivatkoztunk ama másik lényeges elvi szempontra, hogy a rakpartok a kincstárnak tudvalevőleg jövedelmező objectumát képezik.

Jövedelmüket az 1870. X. t.-cz. 4. §-ának f) pontja leköti ugyan a sorsolási kölcsön fedezésére, ámde jövedelem alatt más jelzés hiányában sohasem érthetők a brutto bevételek, hanem csak a tiszta jövedelem. Különösen áll ez akkor, ha az illető objectum jövedelme, mint a jelen esetben, valamely meghatározott célra szolgál. És ha az az objectum fentartási és esetleg egyéb költséget okoz, a bevételekből legelső sorban ezeket a költségeket kell fedezni; minélfogva jövedelem csak, az ami a brutto bevételekből az említett költségek levonása után tisztán fenmarad. A rak-

partoknál mást, mint ezen tiszta jövedelmet a törvény a kölcsön törlesztésére le nem kötött. Bizonyosság reá a hidak esete. A törvény 4. §-a szerint a hidak jövedelmei is ugyanazon célra és ugyanazon módon vannak lekötve; de erre a célra a kormányok sohasem fordították a hidak brutto bevételeit, hanem csak a tiszta jövedelmet.

Kétségtelen, hogy a kormányok ezen eljárásukban szorosan a törvényt követték; mivel pedig a törvény a hidak és rakpartok jövedelmei között különbséget nem tesz, ebből következik, hogy a rakpartok bevételeiből a fentartás költségét és netáni más kiadásokat már kezdettől fogva le kellett volna vonni, ha a kölcsön fedezésére lekötött jövedelmi ágazatok külön gazdasági vállalatoknak minősítették, ámbár igénytelen vélekedésünk szerint azok együttesen képezik a kölcsön törlesztési alapját és ennek, mint egységes gazdasági vállalatnak a tiszta hozadéka fordítandó a kölcsön annuitásainak fedezetére.

Mindezeket feltárni kívántuk a miniszerelnök úr előtt, igazolásul ahhoz, hogy a sorsolási kölcsönből épített rakpartok fentartását ez idő szerint a fővárosi pénzalap feladatának el nem ismerhettük, és erről a székesfővárosi tanácsot, honnan az igény felmerült, — értesítettük, abban a biztos reményben, hogy a fentartás kérdése a fővárosi pénzalap megterhelése nélkül jut el döntésre.

Hozzájárultunk ahoz, hogy néhai Rudolf trónörökös szobra a városligetben, a Stefánia-út melletti parkterületen, a városi muzeum közelében, — a Batthyány Lajos gróf emlékezetére Pogány Mórész építész pályanyertes terve alapján készülő örökmécs az V. ker. Báthory- és Hold-utczák keresztezésénél levő térség közepén, az Aulich-utczá tengelyében, — a Vörösmarty-szobor pedig az V. ker. Gizella-téri park közepén, arczczal a Haas-palota felé állitassék fel.

Rudolf
trónörökös
szobra.
Batthyány-
örökmécs.
Vörösmarty-
szobor.

A VI. ker. Váci-körút és Király-utczá sarkán levő Anker-udvar lebontásával a telek új beépítés alá jön. A régi ház boltbérloői helyiségeiből kiszorulva átmenetileg igen sulyos helyzetbe jutnának.

Anker-udvar
beépítése.

Méltányos figyelemmel a megszorult kereskedők érdekeire, a székesfővárossal egyetértésben megengedtük, hogy azok üzleteik elhelyezésére az Anker-udvar előtti háromszögalaku, szigetszerű közterületen vasszerkezetű árúcsarnokot építhessenek maguknak, ama két év tartamára, amíg az Anker új épülete elkészül.

A budapesti korcsolyázó-egylet engedélyt kapott arra, hogy a városligeti tó egy részét betonfenékkal lássa el. Ezen alkalomból felkértük a székesfővárost, hogy a közegészség érdekében a tó mellékágának rendezését tegye gondoskodása tárgyává.

Városligeti tó
betonozása.

Már 1900-ban felmerült az eszme, hogy a székesfőváros a magyar leszámitoló és pénzváltó bank útján az V. ker. Ujpesti-rakparton, az ujpesti kikötő sziget alatt faközraktári telepet létesítsen. A fővárosi pénzalap

Faközrak-
tárak-

tulajdonát képező dunaszabályozási telkeket, melyek újabb becslés szerint 1.600.000 korona értékben vannak felvéve, készeknek nyilatkoztunk a mondott czélra ingyen átengedni, sikertelenül tevén előzőleg kísérletet arra, hogy állami előlegtartozásunkból a megfelelő összeg leirassék. Miután azonban a tárgyalások fonala 1903 óta megszakadt és a vállalat nem jött létre, az átengedéshez fűzött kikötésünk érvényesítésével a szóban forgó dunaszabályozási telkeket a lekötés alól a mult évben feloldottuk, a végből, hogy jövőre e telkek felett a szabadrendelkezés jogát magunknak biztosítsuk.

Nagyméltóságu magy. kir. Ministerium!

A működésünkről szóló jelentés kiegészítésére az 1870. évi X. t.-cz. 27. §-a értelmében bemutatjuk az általunk kezelt alapok 1907. évi zárszámadásait is, kérve, hogy ezeket megvizsgáltatni és részünkre a felmentvényt megadni méltóztassék.

Végül megemlítjük, hogy e jelentésünket a zárszámodásokkal és 1908. évi belkezelési költségelőirányzatunkkal együtt nyomtatásban közzétettük és az országgyűlés mindkét házának, valamint Budapest székesfőváros hatóságának is megküldöttük.

Budapesten, 1908. év július havában.

A fővárosi közmunkák tanácsa.

MELLÉKLETEK.

1. A fővárosi pénzalap

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B e v é t e l	Egyenként		Összesen			
			korona	fillér	korona	fillér		
I. Valódi bevételek.								
a) Rendes bevételek.								
1	1—2	Ház és telekbérjővedelem	2.570	45	671 698	14		
2	3-5, 50	Kamatjővedelem	114.140	79				
3	6	Utadójővedelem	522.920	55				
4	8	Évi használati díjak	66	35				
5	9	Terjedékeladás	19.290	—				
6	11—12	Fővárosi közmunkák tanácsa palotájának házbérjővedelme	12.710	—				
Együtt . . .								
b) Rendkívüli bevételek.								
7	13, 45	Budai körút jővedelme	60	—	2,147.042	25		
8	15	Budapest fő- és székváros tartozásai és járuléakai	37.613	53				
9	17, 51-52	Ház, telekeladás, épület és utépítési anyag eladás	35.831	13				
10	18	Térítmények	4	80				
11	14	Budai körút kiépítésével kapcsolatosan a fővárosi pénzalapot megillető utépítési költségek térítménye	5.343	07				
12	10	Gellérthegyi szerpentinút jővedelme	46.506	68				
13	16	Gellérthegyi szerpentinút építési költségeinek fele része és annak kamata fejében a székesfőváros által megtérített összeg	1.492	55				
14	19	Gellérthegyialja rendezési költségének térítménye	10.000	—				
15	22	Különféle bevétel	1.308	—				
16	46	Attila-körút szabályozási költségeire nyert állami előleg	2,000.000	—				
17	53—54	Attila-körút jővedelme	8.882	49				
Együtt . . .								
Valódi bevételek főösszege . . .							2,818.740	39
II. Átfutó bevételek.								
a) Megtérített előlegek.								
18	23—25	Adott, megtérítendő és elszámolandó előlegek	39.215	12	959,076	64		
19	31	A magyar földhitelintézet által visszafizetett cselekvő tőke	917.183	22				
20	32	Fizetési előlegek	2 678	30				
Együtt . . .								
b) Idegenpénzek.								
21	35, 47-48	Visszafizetendő egyéb idegenpénzek	33.303	36	40,059	50		
22	33—34	Tiszti adó és szolgálati díj	6,756	14				
Együtt . . .								
Átfutó bevételek főösszege . . .					999,136	14		
Valódi bevételek főösszege . . .					2 818,740	39		
Valódi és átfutó bevételek főösszege . . .					3 817,876	53		
Átvitel . . .					3,817,876	53		

1907. évi zárszámadása.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K i a d á s	Egyenként		Összesen		
			korona	fillér	korona	fillér	
I. Valódi kiadások.							
a) Rendes kiadások.							
Ügyviteli költségek.							
a) Személyi járandóságok.							
1	1—2	Fizetések, lakpénzek és pótlékok	144.291	67			
2	3—4	Rendes díjnokok díjazása	4.132	46			
3	5	Ruhailletmények	800	—			
4	6	Hidberek	180	—			
5	7	Jutalmak és segélyek	1.230	—			
6	25	Végleges nyugdíjak	14.500	—			
7	26	Özvegyi nyugdíjak	10.338	66			
8	27	Nevelési járulék	294	—			
9	28	Kegydíj	400	—			
Együtt					176.166	79	
b) Dologi kiadások.							
10	8—9	Fűtésre	2.978	—			
11	10	Hivatali helyiségek világítására	382	10			
12	11	Hivatali helyiségek tisztogatására	503	20			
13	12	Papir-, író- és rajzszerkekre	1.000	58			
14	13	Nyomtatványok és könyvkötésre	2.618	92			
15	14	Rajzeszközök és szakkönyvek beszerzésére	548	95			
16	15, 16-17	Leltári tárgyak beszerzésére és fenntartására	785	40			
17	39	Egyéb irodai szükségletre	617	66			
18	18—21	Bérkocsi és küldönczdijakra	312	80			
19	22—23	Felméréseknél szükséges napszámosok bérei	180	—			
Együtt					9.927	61	
Belkezelési előirányzat összegei					186.094	40	
c) Kezelési és egyéb kiadások.							
20	33-35, 45	Fővárosi közmunkák tanácsa házának fenntartási költségei	4.156	45			
21	29—30	Buda és egyéb szabályozási költségek	18.284	92			
22	32	Épület fenntartási és házkezelési költségek	305	88			
23	36—37	Ház-, telekadó, vízdíj és tőkekamatadó	11.713	39			
24	40—41	Kamatkiadás	630	39			
25	43—44	Különféle költségek	3.096	64			
26	46	Terjedékbevéltás	3.418	—			
27	47	Útadó behajtási költségek, jutalomdíjak	6.780	—			
Együtt					48.385	67	
Rendes kiadások főösszege					234.480	07	
b) Rendkívüli kiadások.							
28	48	Budai körút építési és egyéb költségei	781	55			
29	49	Budapest székesfőváros követelései	3.264	78			
30	50—51	Gellérthegy szerpentinút építési költsége	216.058	10			
31	69—70	Gellérthegy szerpentinút jövedelméből a székesfővárost meg- illető 50%-os összeg	1.492	55			
Átvitel					234.480	07	

[illegible]

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K i a d á s	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
		Athozat			234.480	07
32	53—54	Gellérthegy aljának rendezési költsége	54.286	15		
33	74	Halászbástya építési költségeihez való hozzájárulás	3.894	75		
34	31	Primás-utca szabályozási költségeihez való 50%-os hozzájárulás	37.613	53		
35	76—79 82	Attila-körút szabályozási költségei	435.441	70		
		Együtt			752.833	11
		Rendes kiadások főösszege			234.480	07
		Valódi kiadások főösszege			987.313	18
II. Átfutó kiadások.						
<i>a) Adott előlegek.</i>						
36	56	A magyar földhitelintézetnél elhelyezett cselekvő tőke	2.788 970	21		
37	57	Fizetési előlegek	2.525	—		
38	58—60	Megtérítendő és elszámolandó előlegek	17.716	05		
		Együtt			2.809.211	26
<i>b) Idegenpénzek</i>						
39	62—63	Tiszti adó és szolgálati díjak	6.756	14		
40	65-68, 80-81	Visszafizetendő egyéb idegenpénzek	14.104	33		
41	71	A Halászbástya déli bástyájának építési költségeire az államkincstártól nyert javadalmazásból fennmaradt s a fővárosi pénzalapba átutalt összeg	491	62		
		Együtt			21.352	09
		Átfutó kiadások főösszege			2.830.563	35
		Valódi és átfutó kiadások főösszege			3.817.876	53

deczember hó 31-én.

tanácsának számvevősege.

Haluska Lajos s. k.
min. számellenőr.

tett egybe hasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

bizottságának 1908. évi június hó 15-én tartott üléséből.

Dezső s. k.

Dr. Heinrich Kálmán s. k.

2. Az előleg-alap 1907.

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 és 17	Kamatjövedelem	1.685	55		
2	2—3	Különféle bevétel	2.687	29		
		<u>Együtt . .</u>			4.372	84
		<i>b) Rendkívüli bevételek.</i>				
3	4	Dunaszabályozás által nyert telkek eladása .	51.379	20		
4	9	Kisajátítási járulék	11.873	67		
5	6—7 15	Telekbérjövedelem	5.071	25		
		<u>Együtt . .</u>			68.324	12
		<i>c) Térítmények.</i>				
6	11	Térítmény	5	—		
		<u>Együtt . .</u>			5	—
		<u>Valódi bevételek összege . .</u>			72.701	96
		II. Átfutó bevételek.				
7	8	A magyar földhitelintézet által visszafizetett cselekvő tőke	105.255	96		
		<u>Együtt . .</u>			105.255	96
		<u>Valódi és átfutó bevételek főösszege . .</u>			177.957	92

Budapesten, 1907. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferencz s. k.
ministeri számtanácsos

Ezen zárszámadást, egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben

Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsa pénzügyi

Hartig Sándor s. k.

Báró Gromon

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 és 7	Különféle kiadás	452	58		
2	2	Tőkekamatadó	166	48		
3	3	Állami előleg.	89.926	09		
		Együtt			90.545	15
		<i>c) Rendkívüli kiadások.</i>				
4	5	Csatornázási járulék	14.881	29		
		Együtt			14.881	29
		Valódi kiadások összege			105.426	44
		II. Átfutó kiadások.				
5	4	A magyar földhitelintézetnél elhelyezett cselekvő tőke	72.531	48		
		Együtt			72.531	48
		Valódi és átfutó kiadások főösszege			177.957	92

deczember hó 31-én.

tanácsának számvevősége.

Molitorisz Gyula s. k.
ministeri számellenőr.

tett egybe hasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

bizottságának 1908. évi június hó 15-én tartott üléséből.

Dezső s. k.

Dr. Heinrich Kálmán s. k.

3. Az új hidakkal kapcsolatos rendezésekre

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B e v é t e l	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
		I. Valódi bevételek.				
		a) <i>Rendes bevételek.</i>				
1	1	Kamatjövedelem.	854	94		
2	2	Különféle bevétel	250	—		
		Együtt . . .			1.104	94
		b) <i>Rendkívüli bevételek.</i>				
3	6—8	Kövezési járulék.	8.311	45		
		Együtt . . .			8.311	45
		Valódi bevételek összege .			9.416	39
		II. Átfutó bevételek.				
4	4	A magyar földhitelintézet által visszafizetett cselekvő tőke	165	23		
		Együtt . . .			165	23
		Valódi és átfutó bevételek főösszege .			9 581	62

Budapest, 1907. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferencz s. k.
ministeri számtanácsos.

Ezen zárszámadást, egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben

Kelt Budapest, a fővárosi közmunkák tanácsa

Hartig Sándor s. k.

Báró Gromon

szolgáló alap 1907. évi zárszámadása.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K i a d á s	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
		I. Valódi kiadások.				
		a) <i>Rendes kiadások.</i>				
1	1	Házadó és tőkekamatadó	86	97		
2	2	Különféle kiadás	165	76		
		Együtt			252	73
		Valódi kiadások összege			252	73
		II. Átfutó kiadások.				
3	4	A magyar földhitelintézetnél elhelyezett esek- lekvő tőke	9.328	89		
		Együtt			9.328	89
		Valódi és átfutó kiadások főösszege			9.581	62

december hó 31-én.

tanácsának számvevősége.

Molitorisz Gyula s. k.

ministeri számellenőr.

tett egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

pénzügyi bizottságának 1908. évi június hó 15-én tartott üléséből.

Dezső s. k.

Dr. Heinrich Kálmán s. k.

4. A katonai laktanyatelek kisajátítási

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B e v é t e l	Egyenként		Összesen		
			korona	fillér	korona	fillér	
I. Valódi bevételek.							
a) Rendes bevétel.							
1	1	Kamatjövedelem	15.303	51	15,303	51	
<u>Együtt . . .</u>							
b) Rendkívüli bevételek.							
2	2	Telek-eladás	11.725	—	240.376	25	
3	3	Ujépületi telektömb értékesítése folytán befolyt vételárak .	227.754	—			
4	4	Kövezési és csatornázási járulék megtérítés	897	25			
<u>Együtt . . .</u>					240.376	25	
<u>Valódi bevételek összege . . .</u>					255.679	76	
II. Átfutó bevételek.							
5	5	A magyar földhitelintézet által visszafizetett cselekvő tőke .	500.976	50	501.006	50	
6	14	Visszafizetendő idegen pénz	30	—			
<u>Együtt . . .</u>					501.006	50	
<u>Valódi és átfutó bevételek főösszege . .</u>					756.686	26	

Budapesten, 1907. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferencz s. k.
ministeri számtanácsos.

Ezen zárszámadást, egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben

Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsa pénzügyi

Hartig Sándor s. k.

Báró Gromón

alap 1907. évi zárszámadása.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K i a d á s	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
I. Valódi kiadások.						
a) Rendes kiadások.						
1	1	Házadó és tőkekamat-adó	676	27		
2	2	Különféle kiadás	98	06		
		Együtt			774	33
b) Rendkívüli kiadások.						
3	3	Ujépületi telektömb értékesítése folytán befolyt vételárakból a m. kir. pénzügyminis­terium rendelkezésére bocsátott összeg	227.754	—		
4	5	Telekeladás czimén befolyt összegekből a m. kir. pénzügy- minis­terium rendelkezésére bocsátott összeg	143.711	31		
5	6	Különféle jövedelmek czimén befolyt összegekből a m. kir. pénzügyminis­terium rendelkezésére bocsátott összeg	128 534	69		
		Együtt			50 000	—
		Valódi kiadások összege			500.774	33
II. Átfutó kiadások.						
6	4	A magyar földhitelintézetnél elhelyezett cselekvő tőke	255.031	49		
7	7	Adott és megtérítendő előleg	880	44		
		Együtt			255.911	93
		Valódi és átfutó kiadások főösszege			756.686	26

december hó 31-én.

tanácsának számvevősége.

Molitorisz Gyula s. k.

ministeri számellenőr.

tett egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

bizottságának 1908. évi junius hó 15-én tartott üléséből.

Dezső s. k.

Dr. Heinrich Kálmán s. k.

A fővárosi közmunkák tanácsa belkezelési költségelőirányzata az 1908. évre.

Rovat	Alrovat	Tétel	1908. évi előirányzat		1907. évre megállapított költségvetés	Tétel
			Egyenként	Összesen		
			K o r o n a			
I. Fejezet. Rendes kiadások.						
I. czim. Ügyviteli költségek.						
Személyi járandóságok.						
1						
1		Fizetések, lakpénzek és pótlékok		145.750	145.450	1
2		Rendes díjnokok díjazása		4.380	4.380	2
3		Ruhailletmények		800	800	3
4		Hidbérek		180	180	4
5		Jutalmak és segélyek.		1.200	1.200	5
		Összesen		152.310	152.010	
Dologi kiadások.						
2						
1		Hivatali és irodai költségek				
1		Fűtésre	3.176		2.945	1
2		Hivatali helyiségek világítására	580		580	2
3		Hivatali helyiségek tisztogatására	600		600	3
4		Papír-, író- és rajzszerekre	1.600		1.600	4
5		Nyomtatványok és könyvkötésre	3.200		3.200	5
6		Rajzeszközök, szakkönyvek stb. beszerzésére	800		800	6
7		Leltári tárgyak beszerzésére és fenntartására	500		500	7
8		Egyéb irodai szükségletekre	750	11.206	750	8
2		Bérmunkai és küldönczdijakra		500	500	2
3		Felméréseknél szükséges napszámosok bérei		400	400	3
		Összesen		12.106	11.875	
Nyugdíjak.						
3						
1		Ideiglenes nyugdíj		—	—	1
2		Végleges „	4.000		16.600	2
3		Özvegyi „	10.132		10.132	3
4		Nevelési járulék	292		294	4
5		Kegydíj	400		400	5
		Összesen		14.824	27.426	
Kiadások főösszege				179.240	191.311	

173.
M. E.

Kelt Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsának

Szuppán Ferencz s. k.
ministeri számtanácsos

Báró Gromon
al-

Ezen költségelőirányzat az 1908. évi február hó 17-én tartott ministertanács határozata alapján
Kelt Budapesten, 1908. évi

A személyi járandóságok részletezése.

Létszám		Fizetés	Személyi pótlék	Működési pótlék	Lakpénz	Lakpénz pótlék	Rendes díjnokok díjazása	Ruhá-illetmény	Hidbér	Jutalmak és segélyek	Összesen
		K o r o n a									
I. Elnökség.											
1	Alelnök	12.000	4.000		2 000	1.500					19.500
1	Ministeri tanácsos	8.000	2 000		2.000						12 000
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	2.000	2 000	2 000						14.000
1	Ministeri osztálytanácsos	5.000	2 200	1.600	1.600						10.400
3	Műszaki tanácsos:										
	1. 4.800 K. } fizetés 1.200 K. } szem. } á 1.200 K. lakpénz és	4.800	1.200	1.200	1.200						8.400
	2. á 4.000 K. } á 1.400 K. } pót. } á 1.200 K. műk. p.	8.000	2.800	2.400	2 400						15.600
3	Ministeri főmérnök:										
	2. á 3.200 K. } fizetés } á 1.200 K. szem. pótlék	6.400	2.400	2 000	2.000						12 800
	1. 2.800 K. } á 1.000 K. lakpénz és	2.800	1.200	1.000	1.000						6.000
1	Ministeri mérnök	2.600	1.000	800	800						5.200
III. Számvevőség.											
1	Ministeri számtanácsos	3.200	800		1.000						5.000
2	Ministeri számellenőr:										
	1. 1.800 K. } fizetés 600 K. } szem. } á 700 K. lakpénz.	1.800	600		700						3.100
	1. 1.600 K. } á 400 K. } pót. }	1.600	400		700						2 700
IV. Segédhivatal.											
1	Segédhivatali főigazgató	2 800	800		1.000						4 600
1	Ministeri irodatiszt	1.600	400		700						2.700
1	Ministeri iroda-segédtitkár	1.000	400		600						2 000
1	Ajtónálló	1.000	200		240	60		160	36		1.696
4	Szolga:										
	1. 800 K. } fizetés } á 200 K. szem. pót. } á 36 K. }										
	2. á 700 K. } á 240 K. lakpénz }	2.800	800		960	240		640	144		5 584
	1. 600 K. } á 60 K. lakp.-pót. } hidpénz }										
	1. 600 K. } á 160 K. ruhapénz }										
	Az 1904. évi I t.-cz. és az 1906. évi IX t.-cz.-ben nyert felhatalmazás alapján az 1908 évben folyósítandó személyi pótlékokra		250								250
	Rendes díjnokok díjazása						4 380				4.380
	Jutalmak és segélyek									1.200	1.200
25	Összesen	83.000	25.850	11.000	24.100	1.800	4 380	800	180	1.200	152.310
		145.750									

1907. évi november hó 19-én tartott üléséből.

Dezső s. k.	P. H.	Garancsy Mihály s. k.
elnök.		ministeri tanácsos.

179 240 K., azaz: Egyszázhetvenkilenczezerkettőszáznegyven korona végösszeggel ezennel jóváhagyom.
márczius hó 9-én.

P. H.

Wekerle s. k.
m. kir. miniszerelnök.

Bp 19 1

A FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK
TANÁCSÁNAK
HIVATALOS JELENTÉSE
1908. ÉVI MŰKÖDÉSÉRŐL.



BUDAPEST, 1909.

NYOMATOTT HEISLER ÉS KÓZOL KŐ- ÉS KÖNYVNYOMDA MŰINTÉZETÉBEN
II. KERÜLET, VÁRKERT-RAKPART 1. SZÁM.

A FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK
TANÁCSÁNAK
HIVATALOS JELENTÉSE
1908. ÉVI MŰKÖDÉSÉRŐL.



BUDAPEST, 1909.

NYOMATOTT HEISLER ÉS KÓZOL KŐ- ÉS KÖNYVNYOMDA MŰINTÉZETÉBEN

II. KERÜLET, VÁRKERT-RAKPART 1. SZÁM.

A FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK

TANÁCSANAK

HIVATALOS JELENTÉSE

FŐVÁROSI KÖNYVTÁR



1908. ÉVI M... SZ. 1/640



BUDAPEST, 1908

NYOMATOTT KÖNYV ÉS KÖZÖS ÉS SZAKTUDOMÁNYI KÖNYVTÁR
A FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK TANÁCSANAK

Tartalom.

	Lap
Bevezetés	1
I. Szabályozás	3
II. Építésügyi szabályzat	12
III. Útépités	14
IV. Vasutak	22
V. Vizmű	59
VI. Csatornázás	63
VII. Közvilágítás	65
VIII. Táviró, távbeszélő.	70
IX. Személyi ügyek	72
X. Vegyesek	74
Befejezés	85

Mellékletek.

1. A fővárosi pénzalap 1908. évi zárszámadása	88
2. Az előlegalap 1908. évi zárszámadása	92
3. Az új hidakkal kapcsolatos rendezések alapjának 1908. évi zárszámadása	94
4. A katonai laktanya kisajátítási alap 1908. évi zárszámadása	96
5. Az 1909. évi belkezelési költségelőirányzat	98

Tartalom.

1	Bevezetés
2	I. Szakfejezet
3	II. Fejezet
4	III. Fejezet
5	IV. Fejezet
6	V. Fejezet
7	VI. Fejezet
8	VII. Fejezet
9	VIII. Fejezet
10	IX. Fejezet
11	X. Fejezet
12	Bevezetés

Mellékletek.

1	A társaság pénzügyi 1998. évi zárómérlege
2	A társaság 1998. évi beszámolója
3	A társaság pénzügyi 1998. évi zárómérlege
4	A társaság pénzügyi 1998. évi zárómérlege
5	A társaság pénzügyi 1998. évi zárómérlege

Nagyméltóságu Magyar Királyi Ministerium!

Midőn az 1870. X. t.-cz. 27. §-ának rendelkezéséhez képest 1908. évi működésünkről beszámolni kívánunk, legelőbb az 1908. XLVIII. törvénycikkről kell megemlékeznünk, mely a székesfőváros háztartásának rendezésén túl kiváló mértékben gondoskodik arról, hogy a város fejlődésének újabb tápot és lendületet adjon.

E törvény sokoldalu intézkedéseit és a több tekintetben máris bekövetkezett fejleményeket egyelőre legalább vázlatosan érinteni: e jelentésünk keretébe tartozó aktuális feladatunknak érezzük.

A törvényhozás jóváhagyása ama 2 millió korona kamatmentes állami előlegre nézve, melyet a ministerium kérelmünkre az I. ker. Attila-körút szabályozása céljából rendelkezésünkre bocsátott, — egészen új helyzetet teremtett, mely a székesfőváros törvényhatóságát arra indította, hogy a Szent-János-tér, Naphegy és Gellérthegy között elterülő Tabán városrész gyökeres rendezését vegye programmba, megadva az alkalmat ahhoz, hogy ezen az elavult és korcstelek-alakulásai miatt rendszeres fejlődésre alig képes városrész helyén kies fekvéséhez méltó modern új városrész legyen telepíthető. Az oki összefüggés e mélyreható rendezési művelet és az Attila-körút szabályozása között nyilvánvaló és annál érthetőbb, mert a körút szabályozása után a másokra visszanyulni már pénzügyi tekintetek miatt sem lehetne. Megállapíthatjuk, hogy az Attila-körút érdekében folyamatba tett kisajátítási műveletünk szerves részlet gyanánt célszerűen lesz a székesfőváros nagyobb vállalkozásába bekapcsolható.

Az idézett törvény másik igen nevezetes rendelkezése szól az V. és III. kerület között a Hungária-körút irányában új közúti hid építéséről és a vele mindkét oldalon kapcsolatos városrendezési műveletről. A végrehajtás érdekében első sorban a hid vonalozása, elhelyezése igényel megállapítást. A kereskedelemügyi m. kir. minister urnál ide vonatkozólag a tárgyalások felvételét az érdekelt tényezőkkel kérel-

mezni annál sürgetőbbnek véltük, mert a hidelhelyezés kérdésének megoldása előtt nincs módunkban a szabályozási tervet sem elkészíteni, miután az utóbbinak természetesen a hidhoz kell alkalmazkodnia. A hid tényleges építése tetszés szerint esetleg egészen elválasztható a szabályozás keresztülvitelétől, de ezt mielőbb munkába venni annál szükségesebb, mivel a halogatás megbonthatja az előirányzott költségfedezet keretét.

A Szent-Margitsziget, mint közkert sorsát immár örökidőre biztosítottnak tekinthetjük. Amint az 1908. XLVIII. t. cz. az év utolsó napjaiban szentesítést nyert és kihirdettetett, célzatához képest siettünk a szigetet a folyó év január 1-én tényleges birtokunkba és kezelésünkbe venni. Az adásvételi jogügylet részleteinek lebonyolítása, másfelől az országos növénykertnek a szigetre való telepítésével összefüggő kérdések megoldása iránt a tárgyalások folyamatban vannak és abban az irányban haladnak, hogy a kölcsönös érdekek megóvásával mielőbb egyetértő megállapodásra okszerűen számithatunk. — A szigeten levő üzemek kezelésében egyelőre legczélszerűbbnek találtuk a régi nyomokon haladni, hogy a további teendőkre nézve közvetlen tapasztalatokat szerezzünk. Át vagyunk hatva annak a tudatától, hogy a Szent-Margitsziget a székesfőváros életében nagyra van hivatva és buzgó törekvésünk tárgyát fogja képezni, hogy a törvényhozásnak ezt a gondoskodását minél gyümölcsözőbbé tegyük, nemcsak az okszerű gazdászat, hanem és főleg ama magasabb célok szempontjából, melyeknek szolgálatára a sziget, mint elsőrendű gyógy- és üdülőhely már természetből fogva rendeltetve van.

A törvény további intézkedésében, mely a székesfővárost a Sárosfürdőért fizetett 1,050.793 korona 23 fillér visszatérítésével a Sárosfürdő korszerű felépítésére és a Rudasfürdő ujjaépítésére záros határidő kitűzésével hatékonyan buzdítja, — egy nagy eszme, fővárosunk csodás hőforrásaiban rejlő óriási kincs kihasználásának propagálása rejlik és ha e parlagon heverő gazdasági ágazat méltó felkarolásban részesül, kétségtelen, hogy egyszersmind a város fejlődésének hatalmas tényezőjévé válik.

Hozzávéve mindezekhez a belváros területére, ugyszintén az V. és IX. kerület némely részére adott, 30 évre terjedő rendkívüli adózási kedvezményt, mely az építkezési kedv felébresztését célozza és melynek hatását különösen a belvárosban máris örvendetesen tapasztalhatjuk, — törvénytárunkban 1870-ig kell visszamenni, hogy ily széles alapra fektetett városfejlesztési programmal találkozunk, melynek jellemző vonását nemcsak az képezi, hogy a már-már elharapózott stagnálást egyszerre több oldalról és különböző hatékony eszközökkel támadva törekszik megszüntetni, — hanem e végből oly alkotásokhoz rakja le az alapot, melyek az elvetett mag módjára kikelni és városunk fejlődésében dúsan gyümölcsözni vannak hivatva.

Egyebekben az alábbi fejezetekre kívánunk utalni.

I.

SZABÁLYOZÁS.

Előző jelentésünk felöleli a székesfőváros szabályozásának, a szabályozás fokozatos fejlesztésének általános ismertetését a legujabb időig.

Ebből az ismertetésből kitűnik, hogy bárha a szabályozási terv a székesfőváros csaknem egész területére ki van már dolgozva, az, igen lényeges és terjedelmes részleteiben még sem volt végleg megállapítható azért, mert a székesfőváros közönsége a saját szempontjából még több tervezetre nézve nem nyilatkozott.

Ez a késelem hátrányosan érinti úgy a város fejlődését, mint az egyesek magánérdekeit is, sok nehézséget okozva a felmerülő telekfelosztási, telekrendezési és építkezési ügyek rendszeres elintézésében.

A székesfőváros tárgyalása alatt álló és e miatt függőben levő szabályozási tervek elintézését a múlt évben is szorgalmaztuk.

Az elmúlt év folyamán egyedül az I. ker. Virányos-, Kutvölgy-, Istenhegy-, Orbánhegy- és Mártonhegy-dülők szabályozási terve volt a székesfőváros közönségével egyetértőleg, vegyesbizottsági tárgyalások után, megállapítható.

A szabályozás terén az elmúlt évben történetekről a következőkben emlékezünk meg:

A III. ker. Mátyáshegy- és Pálvölgy között elhuzódó, kies fekvésű Szépvölgyben felmerült telekrendezések e vidéken a fejlődés megindulásának jeleit mutatván, indítva éreztük magunkat, hogy e völgy szabályozásának kérdését már most napirendre tűzzük, elkülönítve a Mátyáshegy, Remetehegy és Táborhegy szabályozásától, mi iránt az előtanulmányokat műszaki osztályunk már régebben folyamatba tette ugyan,

A Szépvölgy szabályozása.

azonban concret javaslatot eddigelé, a táborhegyi földcsuszamlások miatt nem terjeszthetett elénk.

A műszaki osztályunk által a Szépvölgyre vonatkozólag kidolgozott szabályozási terv sulypontja arra az útvonalra esik, mely az Ujlaki rakpartról kiinduló és az Ürömi-utcza sarkán levő kis-kápolnáig haladó Szépvölgy-utcza meghosszabbításában 10 öl szélességgel van tervezve a fővárosi erdőig, s a mely út mint a vidék főútvonala, idővel a fővárosi erdő mentén egészen Hidegkut községig lesz kivezetendő.

E tervet részünkről általában helyesléssel fogadtuk annyival inkább, mert a vidék terepviszonyainál fogva itt, a völgyben főútvonal létesítését maga a természet jelölte ki.

Lejtési viszonyai az útnak változók, s egyik szakaszon a terv 10.54%-os emelkedést tüntet fel.

Ez az emelkedés jelentékenyen, egészen 6.5%-ra volna mérsékelhető az esetben, ha itt az út vonala szerpentin alakban haladna.

Amint azonban az előterjesztett alternatív tervből meggyőződünk, az említett kedvezőbb megoldás csak jelentékenyen nagyobb költséggel valósítható meg a fenforgó nagy niveaükülönbségek miatt, a melyek egyes helyeken +57.75–72.80 mtr., majd +64.30–79.80 mtr. eltéréseket mutatnak.

Ezeket a magassági különbségeket csak nagyobb mérvű feltöltéssel, illetőleg leásással, meg támfalak építésével lehet kiegyenlíteni.

Minthogy a szóban levő útvonal kiépítése a székesfőváros községi feladatát fogja képezni, s tehát az útnak szerpentin beigtatásával, vagy anélkül való létesítéséhez fűződő pénzügyi érdekeket a székesfőváros van hivatva elsősorban mérlegelni, a szabályozás tekintetében egyelőre nem kívántunk állást foglalni, hanem a tervet nézetének nyilvánítása végett áttettük a székesfővároshoz.

A műszaki osztály eme tervezetébe még egy másik 10 öl széles főútvonalat is igtatott.

Ez az út az 5943¹. hrsz. telekkel szemben a Szépvölgy-utczából ágazik ki és a Mátyáshegy-, illetőleg a Remetehegy-felé vezet; továbbá ebből az útból kiágazólag nyugatfelé egy harmadik, 8 öl széles út van tervezve, mely a régi izraelita temető északi oldalán betorkol az új 10 öl széles Szépvölgyi főútba.

Az egyik út legnagyobb emelkedése 5%, a másiké pedig 6.5%, úgy, hogy ezen utak lejtése a terepviszonyokhoz képest enyhének mondható. Amennyiben tehát a Szépvölgyi-útnál a szerpentin beigtatása a kapcsolatos nagy költségek miatt elfogadásra nem találna, a Szépvölgy főútja felé irányuló teherforgalom a fent említett szelid lejtésű két úton, némi kerülővel ugyan, de egészen jól lesz lebonyolítható.

Az I. ker. Nyék-dülőben levő, 15 mtr. széles Völgy-utcza a szabályozási terv szerint a Lipótmezői-úttól a Nyéki-útig terjed.

A Völgy-utcza
meghosszabbítása.

Annak érdekében, hogy a budapesti közuti vaspályatársaság hűvös-völgyi vonala mentén fekvő telkekhez rendes közuton lehessen hozzáférni, s hogy ezzel módot nyujtsunk egyuttal a telkek felosztására és beépítésére, másrészt szemelőtt tartva ama közérdekű szükségét, hogy a Hidegkuti-út egy új, részben párhuzamos út létesítésével tehermentesítsék, elhatároztuk, hogy a Völgy-utcza meghosszabbítást nyerjen egyfelől a Nyéki-úttól egészen a Hidegkuti-útig, másfelől a Lipótmezői-úttól a Zuhatag-útig.

Azt ugyanis, hogy a Völgy-utcza kifejlesztessék, a magánérdekelt-ség jogos kívánságán felül indokoltta teszi az a körülmény, hogy a vidéken a fejlődés örvendetes jeleivel találkozunk, minek következtében a Hidegkuti-út ma már nemcsak a helyi és átmenő forgalom lebonyolítására szolgál, hanem ezenfelül már egy corsó-út jellegét kezdi magára öltetni. Ezen utóbbi jellegének megóvása pedig szükségessé teszi, hogy a teherforgalom lehetőleg más útra tereltesse, és erre a kifejlesztendő Völgy-utcza lesz hivatva, melynek a Hidegkuti-útba való betorkolása 5.62, a Zuhatag-útba való betorkolása pedig 5.4%-os, tehát elég kedvező lejtéssel van megoldva.

A III. ker. Ujlaki-rakpartnak a Lukács- és Szépvölgy-utczák közé eső szakaszán a telkek homlokzata annyira közel esik a körvasut pályatestéhez, hogy e miatt a telkek a szabályozási vonalon nem lennének beépíthetők.

Az Ujlaki-rakpart.

Ezért a székesfőváros előterjesztésére elhatároztuk, hogy a rakpart említett szakaszában a körvasut felőli szabályozási vonal megfelelően beljebb tolassék.

Az 1905. évi működésünkről szóló jelentésben részletesen ismertettük azt a tervet, melyet műszaki osztályunk a IX. ker. Gyáli-útnak, mint a székesfőváros egyik főközlekedésű sugárútjának a Hungária-körút-tól a m. kir. honvéd helyőrségi kórház telepéig 12 ölről 20 öltre leendő kiszélesítésére, valamint ezen útvonal egyéb irány-szabályozására és ott, a hol az út a m. kir. államvasutak 5 vágányu összekötő vonalát pályaszinben keresztezi, — egy, mintegy 103 m. hosszú felüljáró létesítésére vonatkozólag kidolgozott.

A Gyáli-út
szabályozása.

A tervet mindenekelőtt a székesfőváros tárgyalása alá bocsátván, miután a székesfőváros nyilatkozott, meghallgattuk a m. kir. államvasutakat is, a felüljáró kérdésében való érdekeltségüknel fogva.

Az elmúlt évben megtartott bizottsági tárgyaláson a m. kir. államvasutak képviselői a tervbevett felüljáró ellen észrevételt nem tettek.

A szabályozási tervre vonatkozólag a székesfőváros kebelében felmerült kívánságok tekintetében a következőleg határoztunk:

1. A Gyáli-út külső részén, egyfelől a m. kir. államvasutak munkástelepénél, másfelől az országos posta- és távirda gazdasági telepénél tervezett mintegy 21 öl széles teret elejtettük, mert a fővárosi tárgyalási iratokból arról győződünk meg, hogy a tér céljára kiszemelt területek az említett két telep kiegészítésére vannak lekötve.

2. Azt a javaslatot, hogy az elejtett tér helyett az utca keresztezéseknél mindanégy sarkon a telkek nagyobb mértékben letompíttassanak, nem fogadhattuk el, mert ez csak abban az esetben lenne megokolt, ha a felüljáró már a letompítás vonala előtt végződhetnék, ennek a megoldásnak azonban a fekszíni viszonyok állják útját, s nevezetesen a megoldás csak a fekszinek jelentékeny emelésével lenne elérhető, de ezt feltétlenül mellőzni kell, mert különben a posta- és távirda gazdasági hivatalának szomszédos épületei elöntetnének.

Ellenben kisebb mérvű letompítás a helyőrségi kórház telkéből és a szomszédos telekből lehetséges lévén, ehhez hozzájárultunk, egyúttal pedig a felüljárónak a helyőrségi kórháznál levő kezdeténél a fekszint + 20.00 m.-ről + 20.30 m.-re helyesbítettük, minek folytán a posta- és távirdai gazdasági épületig vízszintes útfelület fog előállni, és e mellett a felüljáró emelkedése 3.29%-ról 3.20 %-ra csökken.

3. Elfogadtuk azt is, hogy a felüljáró a tulsó oldalon ne a Hungária-körútnál, hanem már a körúttal párhuzamos utcánál érjen véget, s itt az útszín magassága a 3.20 %-os, szelidebb lejtő érdekében + 21.15 m. legyen.

5. Végül helyesléssel fogadtuk a szabályozási terv azon módosítását is, hogy a helyőrségi kórház déli homlokzata mentén tervezett 8 öl széles út, valamint egy másik tervezett utca is az általános szabályozási tervből töröltessenek, és helyükbe a Gyáli-úttal párhuzamosan, a máv. munkástelep és a honvéd helyőrségi kórház mögött, egészen a Kén-utca folytatásáig egy új, 8 öl széles utca vétessék fel.

A terv végleges megállapítása előtt várjuk a székesfőváros törvényhatóságának formászerű hozzájárulását.

A Lenkey-
utca áthelye-
zése.

A belügyminister ur a bubó-pestis laboratóriumot, — mely ideiglenesen az állami bakteriológiai intézetben van elhelyezve, — végleg a székesfővárosi Szent-Gellért-kórházzal kapcsolatosan óhajtja elhelyezni és mert a tárgyalások azt igazolták, hogy a laboratóriumi épület elhelyezésének kérdése célszerűen csak a kórházi telep déli határán elvonuló Lenkey-utca területének igénybevételeivel oldható meg, a Lenkey-utca itteni szakaszának az eltolása vált szükségessé.

Mivel az utca-szakasz áthelyezése ellen városrendezési szempontból ma még valamely akadály nem forog fenn, hozzájárultunk a székesfőváros azon előterjesztéséhez, hogy a Lenkey-utcának Hungária-körút és Gróf Haller-utca közti szakasza, az eredetileg megállapított 12 öles útszélesség megtartásával, északnyugati irányban mintegy 40 f. öl távolságra eltolassék.

Egyidejűleg azonban felhívtuk a székesfőváros figyelmét már a Szent-Gellért-kórház elhelyezésének tárgyalása alkalmával 1896-ban, majd 1898-ban is kifejezett abbeli kívánságunkra, hogy a kórházi telep úgy a Hungária-körút, mint a Lenkey-utca felől egy 60 m. széles fásítási övezettel elhatároltassék, a mely kívánságot nemcsak a kórház különleges rendeltetése, hanem a Lenkey-utca délnyugati oldalán levő marhavásártér is indokoltta teszi.

Ehhez a kívánsághoz a jelen alkalomból annyival inkább kellett ragaszkodásunkat kifejeznünk, mert egy bubópestis laboratóriumnál ugyancsak gondoskodni kell arról, hogy az az útvonalaktól elszigeteltessék.

A pénzügyminister ur, az 1908: XX. tcz.-kel nyert felhatalmazás alapján Kispest községnek a székesfőváros területével határos részében, az Üllői-út és a Gyáli-út között munkás háztelepet létesít, abból a célból, hogy a fővárosban foglalatoskodó munkásság lakás-mizeriáján segítsen, s általában, hogy a munkások megélhetési viszonyait állami támogatással megkönnyítse.

A kisésti
munkástelep
környékének
szabályozása.

Figyelemmel azokra a jelentős érdekekre, melyek a nagyterjedelmű állami munkástelepeknek és ezzel az itteni községeknek a székesfőváros úthálózatába való szerves bekapcsolásához, számtalan vonatkozásban fűződnek, indítatva éreztük magunkat arra, hogy a környék szabályozásának megoldását az 1870. évi X. t.-cz. 15. §-a alapján hatósági körünkbe vonjuk.

A tervezet, melyet a műszaki osztály idevonatkozólag kidolgozott, felöleli:

1. a fővárosi Gyáli-útnak a Kispest és Erzsébetfalva határán elvonuló Nagykőrösi-út felhasználásával, a munkástelep mentén 36 mtr. szélességben főközlekedési útvonal gyanánt való meghosszabbítását azzal a további célzattal, hogy ez az út majd tovább fejlesztesse egészen Péteri községig.

2. A főváros és Kispest község határán, az Üllői-út és a Gyáli-út között egy 8 öl széles határút létesítését akként, hogy ennek az útnak 4 ölnyi félszélességéhez szükséges terület Kispest határából vétessék.

3. Az Üllői-útból kiágazó 12 öl széles útnak a kisésti Sárkány-utca igénybevételével ugyancsak 12 öl szélességben való továbbfejlesztését.

A főbb vonásaiban most ismertetett tervet mindenekelőtt a pénzügyministerium, Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye, az érdekelt községek és a székesfőváros képviselőiből alakított vegyesbizottság tárgyalása alá bocsátottuk, melynek során a hatóságok képviselői a tervet úgy az utak vonalozása, mint szélességi mérete tekintetében helyesnek, czélszerű megoldásnak találták, s azt úgy a munkástelep igényei, mint az érintett községek közlekedési és fejlődési érdekei szempontjából örömmel üdvözltek.

Hogy azonban a Gyáli-útnak a székesfőváros határától egészen Péteri községig tervezett továbbfejlesztése részleteiben is, az útra szükséges területek mérve szempontjából érdemleges tárgyalás alá vétethessék, a bizottság helyszíni felvételek alapján olyan részletes szabályozási terv kidolgozását kérte tőlünk, melyen az útra eső területek nagysága az érintett egyes községek szerint pontosan ki legyen tüntetve.

Figyelembe kéri venni továbbá a bizottság a Kispest község képviselete részéről kifejezett azt az óhajtást, hogy a részletes szabályozási tervben a Gyáli-út az állami munkásteleptől kifelé vezető szakaszában, esetleg törés beiktatásával is, Erzsébetfalva község felé tolassék el, mert különben az útvonal a baloldalon, azaz Kispest területén temetőt bolygatna meg, majd tovább menve, olyan területeket érintene, melyek parcellázva vannak, s ott az építkezés is már megindult.

Részünkről a bizottság kívánságait méltányosoknak találtuk és azokra a szabályozás további tárgyalása során a lehetőségig figyelemmel leszünk.

A Király-
utcza.

A Király-utczát érdeklőleg a megállapított szabályozási terv akként rendelkezik, hogy ez az utcza a Deák Ferencz-tértől a Holló-utczáig, a VII-ik kerületbe eső déli oldalán, az Orczyház mentén 7 öltre szélesíttessék ki, esetről-esetre, új építkezések alkalmával.

Az „Anker-udvar“ épületének lebontásával kapcsolatosan a székesfővárosi középítési igazgató azt az eszmét vetette fel, hogy a Király-utcza, tekintettel annak nagy forgalmára, a megállapítottnál nagyobb mértékben nyerjen kiszélesítést, amely az „Anker-udvar“-nál, az új építkezés alkalmából már most lenne végrehajtható.

A középítési igazgató két, alternatív tervet mutatott be. Az egyik terv szerint a Király-utcza a Deák Ferencz-tértől a Nagymező-utczáig, illetőleg Kertész-utczáig 20 méterre szélesíttetnék ki, míg a másik terv azt czélozza, hogy a Király-utcza belső szakasza mindkét oldalon való kiszélesítéssel 8 öltre bővítettessék ki, kivéve mégis a Gozdsdu-féle alapítvány ingatlana előtti részt, ahol az ujonnan keletkezett épület megóvása érdekében az utcza csak 7.50 öl széles lenne.

A középítési bizottság, a középítési igazgató utóbbi tervét magáévá tette, azonban a székesfővárosi tanács a javaslatot mellőzte és kimondotta,

hogy fentartani kívánja a Király-utczára vonatkozólag érvényben levő, s elől említett szabályozást.

E kérdésben a belügyminister úr, a hozzá intézett beadvány folytán, a közmunkák tanácsa álláspontját is megismerni óhajtván, a szabályozás-módosítás eszméjét mi is tárgyalás alá vettük és úgy találtuk, hogy a már érvényben levő szabályozást feladni és akár az egyik, akár pedig a másik tervezetet elfogadni, indokolatlan és céltalan intézkedés lenne, nem is említve az anyagi áldozatokat, melyek ennek révén a közpénztárra hárulnának.

Teljesen egyetértünk ugyanis a székesfővárosi tanács abbeli álláspontjával, hogy a Király-utczához fűződő forgalmi igények úgy a jelenlegi viszonyok, — mint a jövőben várható fejlődés szempontjából megfelelő kielégítést fognak találni akkor, ha az utca a megállapított szabályozás értelmében a déli oldalon 7 ölre kiszélesítettik.

A városrendezés legközelebbi feladatai közé amugy is fel kell venni annak megvalósítását, hogy az Andrássy-út és a Rákóczy-út között fekvő városrészen át egy fő-utvonat, mint sugárút nyitassék, épen ezért a Király-utczának, különösen a jövő szempontjából főforgalmi jelentőséget tulajdonítani nem lehet, mert kétségtelen, hogy a városrész nagy forgalma a létesítendő sugárúton fogja lebonyolítását találni.

A székesfőváros tanácsa abból az alkalomból, hogy a vallás- és közoktatásügyi ministerium a régi fűvészkert területét egy új egyetemi kórházi telep létesítése céljára kötötte le, azt kívánta, hogy e területen egyfelől a Szigetvári-utca a Ludoviceum-utczáig, másfelől a Staffenberger-utca a Szigetvári-utczáig meghosszabbíttassanak. Ehhez a szabályozáshoz azonban részünkről nem járulhattunk.

A Szigetvári-
és Staffen-
berger-utczák
meghosszab-
bitása.

A fűvészkert ugyanis teljes egészében fog az egyetem új kórházi telepe céljára szolgálni, következőleg, ha itt utcákat nyitnának, a telep egységes használhatósága nem lenne megóvható, pedig egy ilyen intézménynél, mely úgy a közegészség ápolása, mint az orvosi tudomány fejlesztése terén eminens közérdeket van hivatva felkarolni, nem lehet közömbös, hogy a főváros utcái zajától elkülöníttessék, vagy utcák által szét daraboltassák, s ezzel a súlyos betegek nyugalma háboríttassék, a telep levegője megrontassék, szóval, hogy a telep egységes megalakításához fűződő fontos érdekek hátrányosan befolyásoltassanak.

Gyártelepeknél maga a székesfőváros következetesen kezdeményezi annak hatósági kimondását, hogy a szabályozási tervbe felvett olyan utcák megnyitása, melyek az illető gyártelepen keresztül vannak tervezve, a telep fennállásáig halasztassék el.

Ha tehát ez a kétségkívül méltányos eljárás a városfejlődés érdekeinek sérelme nélkül, gyártelepekkel szemben alkalmazást nyerhet,

mennyivel méltányosabb ugyanezen álláspontra helyezkedve, utcák tervezésétől eltekinteni egy kórházi telepen, melynek az emberiség szolgálatában magasztos hivatása van.

E meggyőződésünkben csak megerősített a kórházi épületek elhelyezési terve, amelyből azt láttuk, hogy például az elmekórtani klinika a Staffenberger-utca meghosszabbítása esetén ezen utca homlokzatvonalára kerülne, s a klinikai élelmezés is csak az utcán való áthordással történhetné.

Hozzájárul a fentebbiekhez, hogy itt oly közlekedési és forgalmi érdekek, melyeknek kielégítése gyakorlati szükségét képezne, nem forognak fenn.

A székesfőváros törvényhatósága mindazonáltal a székesfővárosi tanács álláspontját tette magáévá, s így a Szigetvári és Staffenberger-utcák meghosszabbításának kérdésében az 1870: X. t.-cz. rendelkezéséhez képest a belügyminister úr fog dönteni.

Az Árok-
utca vonalá-
ban tervezett
új körút.

A mult évi működésünkről szóló jelentés „Útépítés“-fejezete alatt közöltük azt a két jegyzőkönyvet, melyek az Attila-körútnak a megállapított teljes 10 öl szélességében, valamint kapcsolatosan a Krisztina-körút és Margit-körút még csak macadamszerűen kiépített részének a székesfővárossal közös költségen elsőrangú burkolattal való ellátása iránt kétizben folytatott vegyesbizottsági tárgyalásokról szólanak.

Kitűnik e jegyzőkönyvekből, hogy a további tárgyalások a székesfőváros képviselőinek határozott kívánságára elodáztattak azon eszmék s tervezetek sorsának végleges eldöltéig, melyek egyfelől az Attila-körút kiszélesítése, másfelől és különösen az Attila-körúttal párhuzamosan haladó Árok-utca vonalában egy új körút létesítése iránt felmerültek.

Ide vonatkozólag Palóczy Antal budapesti építész-tanár és Devecis Ferencz székesfővárosi műszaki tanácsos dolgoztak ki terveket, melyek nemcsak az új körutat, hanem kapcsolatosan az Attila-körút és Naphegy, illetőleg Gellérthegy közt elterülő városrész olyatén való szabályozását is felölelik, amely majdnem az összes ingatlanságok kisajátítását vonná maga után.

Mindkét tervező szerint az új körút a Döbrentei-téri hidlejáróból indulna ki, majd az Árok-utca vonalában haladva, jutna el a Szt. János-térre.

Palóczy a körutat 26 m., – míg Devecis 30 m. szélességgel vette fel.

A székesfőváros foglalkozván e tervezetekkel, elvileg már is arra az álláspontra helyezkedett, hogy az Árok-utca vonalában egy új, lehetőleg 30 m. széles körút nyitassék s ehhez hozzájárulásunkat kérte.

Részünkről azonban a tervezett szabályozási műveletet nemcsak elvi szempontból, hanem a következmények és a kapcsolatos minden kérdés, a közpénztárra háruló anyagi áldozatok szempontjából is beható vizsgálat tárgyává óhajtottuk tenni, mi végből az ügyet a műszaki osztály számításaival együtt műszaki bizottságunkhoz utaltuk, hogy azután ennek javaslata alapján határozhassunk.

II.

ÉPÍTÉSÜGYI SZABÁLYZAT.

Az építésügyi szabályzat revíziójának előkészítésére alakított bizottság az elmúlt évben serény munkálkodást fejtett ki az eléje terjesztett tervezet tárgyalása körül.

Az anyag nagy terjedelme és a sok mélyreható ujtás, melyek a tervezetet nemcsak az építési technika, hanem ama socialis feladat szempontjából is jellemzik, hogy az építkezést lehetőleg olcsóbbá tegyük és úgy a szegényebb, mint a középosztály lakásviszonyainak kedvezőbb alakulásához az előfeltételeket megadjuk, — megérthetővé tesszük, hogy az előkészítő bizottság áthatva feladatának fontosságától a tervezet tárgyalásában csak lassan haladhat előre, mert a részleteket aggódó gondossággal s az összes következményeket mérlegelő körültekintéssel veszi vizsgálat és megállapítás alá. Azonban nemcsak erről, hanem másfelől az előkészítő bizottság ama buzgalmáról is teljes elismeréssel kell megemlékeznünk, melynél fogva nem kimélve időt, fáradságot, a munkát befejezésének érdekét is szíven viseli, biztos reményt nyújtva arra, hogy az építésügyi szabályzat előkészítése a folyó év határát nem fogja túllépni.

Addig is azonban, míg ezen a nyomon haladva a tervezet szabályerejére emelkedhetik, az elmúlt évben sem zárkóztunk el a felmerült konkrét esetek alkalmával egyes olyan novellaris intézkedésektől, melyek a megalkotandó új építésügyi szabályzat tervezetével összhangban állanak.

Igy az érdekeltség, illetőleg az egyes házépítő tisztviselői szövetkezetek kérelmére családi háztelpek létesítése érdekében elvileg engedélyeztük az I. ker. Kissvábhegyi-út, Birsalma-utcza és Csaba-utcza

által határolt tömbbe eső telkeknek az eddigi 1000 □ öl helyett 300 □ öl területű parcellákra, – az I. ker. Csend-utca környékén fekvő telkeknek 300 □ öl helyett 100–200 □ öles parcellákra, – a III. ker. Törökvészdülőben, a katonai hadapród iskolán felül fekvő területnek 1000 □ öl helyett 300 □ öles parcellákra felosztását, a II. kerületi Törökvészdülőben pedig 1000 □ öl helyett 600 □ öl térfogatu telkek alakítását, valamint a III. ker. Rókushegy egy részén 300 □ öl helyett 200 □ öles parcellák keletkezését.

E kedvezményeket azonban az építésügyi szabályzat új tervezete nyomán olyan feltételekhez kötöttük, melyeket a családi háztelepek létesítésével járó sűrűbb építkezés egyébiránt úgyszólván önként is magával hoz.

Ezek a feltételek megfelelő úthálózat létesítését, az utak kiépítését, az emelendő házak csatornáinak az utcái közcsatornával való összeköttetését vannak hivatva biztosítani.

Gondoskodtunk továbbá arról is, hogy az egyes telkek beépítése csak abban a mérvben, s csak olyan elhelyezéssel történjék, amint ezt a tervezet ilyen családi háztelepeknél contemplálja.

III.

ÚTÉPÍTÉS.

A teherforgalom czélszerű lebonyolításának érdeke szükségessé tette, hogy az I. Döbrentey-tér és a Rudasfürdő közötti felső Dunapartnak makadamszerű kociútját végleges burkolattal lássuk el. Költség földzetül az Erzsébet-híd följárója körül, a hidalapból végzett burkoló munkák után, a magánosok részéről a hidalap javára befolyó járulékbevételt állapítottuk meg, mely 59608:87 koronára rúg — és a hid körüli munkák költségszámításában, mint bevétel nem szerepelt.

E kociútnak végleges burkolattal való ellátására 78000 koronát irányoztunk elő. A vállalatot a megtartott árlejtésen tett legelőnyösebb ajánlatával, Reinisch Henrik vállalkozó nyerte el. A munkákat megkezdett 1908. június 15-én és befejeztetett ugyanez év augusztus 14-én. Előállítottuk a következő burkolatokat:

Készült: 3190 m³ uj bazalt kockakövezet.

Helyre állítottunk: 107 f. m. régi szegélykövet;

„ „ 69 m³ aszfalt burkolatot a bérkocsi-állomás helyen;

„ „ 287 m³ régi kockakő burkolatot a Döbrentey-térrel való csatlakozásban.

A végszámlát nettó összegben 60.317 k. 99 fill.-ben érvényesítettük és az utat további fönntartás végett a székesfőváros közönségének adtuk át.

Kövezési
rendszer.

A fővárosban tudvalevőleg általában olyan burkolási rendszer van alkalmazásban, amely szerint a kociúton nagyobbméretű kockaköveket átlós, illetőleg ferde sorokban fektetnek le, míg a külföld több városában kisebb méretű kockákából álló, merőleges soru útburkolatokkal találkozunk.

Utasításba adtuk műszaki osztályunknak, tegye tanulmány tárgyává, vajjon a közlekedés könnyebbé tétele és a burkolási, illetőleg fentartási költségek apasztása szempontjából nem lenne-e indokolt nálunk is a merőleges soru kövezési rendszerre áttérni.

A tapasztalat szerint továbbá az aszfalt burkolat a villamos vasúti sinek mentén csakhamar megrongálódik, s itt rövid időn belül a burkolaton kátyuk és egyéb hiányok mutatkoznak.

Felhívtuk tehát műszaki osztályunkat, terjeszkedjék ki tanulmányában arra is, vajjon miképpen lehetne e visszásságon segíteni?

A tanulmányt a következőkben ismertetjük:

A külföldön tényleg sok városban kövezik a kocsíutakat merőleges sorokban. Nemcsak Európában, hanem az amerikai egyesült államokban is.

A legtöbb helyen azonban a mi kockaköveinknél kisebb méretűeket használnak. Mig ugyanis Budapesten, Bécsben és Münchenben a 18/18 cm. és 18/27 cm. méretű kockakövek terjedtek el, addig Hamburgban leginkább a 16/12–18/24 cm. méretű gránitkövek, Drezdában a gulaalaku 10–15 cm. méretű felső lapu és 15–17 cm. mélységű burkoló kövek, – egyebütt pedig a 10/14 cm. és 12/14 cm. méretű útburkoló kövek terjedtek el; Washingtonban és Philadelphiában 10/5 cm. méretű prisma alaku kövekkel burkolják a kocsíutakat.

A külföld egyes városaiban készítenek nagyobb méretű kövekkel is merőleges soru kocsíútburkolatokat; gyakoribbak mégis a keskeny soru kövezetek.

Ezt a körülményt egybevetve azzal, hogy a budapesti próba burkolásokban a keskenyebb, merőleges soru kövezetek tartósabbaknak bizonyultak, mint a nagyobb kockakövekből készült, szélesebb merőleges soru kövezetek: arra a következtetésre jutunk, hogy ugyanezt tapasztalhatták a külföld sok városában is és hogy ép ezért terjedtek ott el nagyobb mértékben a keskeny soru kövezetek.

Nálunk Budapesten is több utcában köveztek régebben merőleges sorokkal.

Igy a már megszűnt Sebestyén-utcában és a Dob-utcában, még pedig 10 cm.-es szobi trachitkockakövekkel.

Ez a burkolat, noha jobbnak mutatkozott, mint a nagyobb méretű trachitkockákkal készült merőleges soru burkolat, mégsem elégítette ki a követelményeket, valószínűleg a trachitanyag gyenge minősége miatt, miért is azt teljesen eltávolították.

Az Akácfa-utcában 1877-ben, a Dohány-utcától a Dob-utczáig terjedő hosszúság egyik felerészét, próbaképen, 18/18 cm. gránitkockakövek és 18/27 cm. kötőkövek fölhasználásával, – merőleges sorokkal, másik felerészét pedig 45 fokú ferdesorokkal kövezték.

Itt is az eredmény az volt, hogy a merőleges soru kövezet erősebb mértékben romlott, mint a ferde soru kövezet. Ezért azután, a merőleges soru kövezéseket beszüntették és az előforduló javítások alkalmával ferdesorúakká átalakították, úgy, hogy ezidőszereint merőleges sorokkal csakis a vágányok szalagszerű területeit és azokat az átjárókat kövezik ki, melyek az utcakeresztezésekben a találkozó uttestek csatlakoztatására szolgálnak.

Az előadottakkal megegyező tapasztalatokról számolnak be, a Magyar Mérnök és Építész Egylet „Közlöny“-ének 1895. évi, valamint „Heti Értesítő“-jének 1898., 1899. és 1905. évi füzetében a kövezetek terén felmerülő kérdésekről megjelent közlemények.

A budapesti tapasztalatok szerint a merőleges soru kövezeteknek a kocsijáráttal egyirányu hézagait a nálunk elterjedt keskeny, mintegy 5 cm. széles keréktalpu kocsik hamarosan kimélyítik, az egyes kövek itteni éleit lekoptatják, úgy hogy az egyes kövek hengeralakuakká lesznek, a mint az a Kertész-utcában, a Dob-utcái aszfalthoz csatlakozó, mintegy 10 m. hosszúságban még meglevő, merőleges soru gránit kövezeten is látható. A ferdesoru kövezet hézagainál ez nem egyhamar fordul elő, mert a kocsijárat iránya azokat 45° szög alatt metszi úgy, hogy a kerék talpa azokba rendes körülmények között egyáltalán nem hatolhat bele.

Ugyanez történik a merőleges, de keskenysoru kövezeteknél is, a hol a kerék talpa hosszabb vonalban érinti a burkolatot, mint a milyen az alája kerülő hézag vonala, úgy hogy a kerék nyomását a hézag előtti és a hézag mögötti kötőkövek fogják föl. A műszaki osztály véleménye szerint tehát a merőleges, de kisebb méretű kockákból készült, keskenysorú kövezet, merőleges sorokban előállítva époly tartós, mint a ferdesoru, akár keskeny, akár széles kövezet, míg a nálunk elterjedt nagyobb méretű kövekből készült merőleges soru kövezet a már előadott okokból kevésbé tartós.

Budapesten hosszú időn át csupán a belső körútnak és még egy-két utcának volt gránitkocsiútja; csakis az Andrássy-útnak és a Fürdő-utcának faburkolatu kociútja, végül csupán a Kossuth Lajos-, a Váci- és a Dorottya-utczáknak volt aszfaltkocsiútja, míg a többi utcákat általában trachit koczká és termés kövezettel burkolták.

A trachit burkolatok azonban oly gyors romlásnak indultak, hogy csakis sűrű javításokkal lehetett azokat ideig-óráig tűrhető állapotban fönntartani.

Az ezzel járó nagy költségek miatt sok utcában a kövezetet nem is győzték eléggé jó karban tartani s ekkor terjedt el az az indokolt meggyőződés, hogy a budapesti kövezet rossz.

Az utolsó 10 év alatt azonban, a mióta az új bazalt bányákat megnyitották, a 18/18/18 cm. — 18/18/27 cm. méretű bazalt koczkákkal, a

18/18/14 cm. méretű bazalt u. n. $\frac{3}{4}$ -edes kövekkel és az ugyanily méretű, de gulaalakú bazalt fejkövekkel, a trachit kövezeteket a budapesti kocs útakról már a legnagyobb részben sikerült kiküszöbölni.

A trachitburkolatok gyors kiküszöbölhetését előmozdította az aszfaltburkolatok kiterjesztése is úgy, hogy a budapesti kocs útburkolatok ez idő szerint jószág és tartósság tekintetében fölülmulják a külföldi városok kocs út burkolatait, miért is semmi ok és semmi szükség nincs arra, hogy a fővárosnál ma divó kövező rendszert megváltoztassuk.

A külföldi városok kövezetei általában nem olyan jók, mint a budapesti kocs útak kövezetei. Igazolják ezt a tanulmányok, melyeket e téren a szakemberek tettek.

A külföldi nagy városokban, nevezetesen: Berlinben, Párisban és Londonban általában az tapasztalható, hogy a fő-utczák kövezete kifogástalanul jó; de már a tőszomszédságban levő mellékutczák kövezete annyira rossz, hogy össze sem hasonlítható a budapesti mellékutczák mai kövezetével.

Mivel a külföldön utazók legnagyobb részt csakis a fő útvonalakon járnak, ennél fogva csakis a jókarban tartott burkolatot látják és ebből meritik azt a véleményüket, hogy a külföldi városok kövezetei mindenütt jók.

A külföldi mellékutczák kevésbbé gondozott kövezeteit pedig csakis azok látják meg, a kik külön fölkeresik azokat és pedig abból a célból, hogy meglássák a mellékutczák burkolatait is.

Ilyképen többszörösen volt alkalma a műszaki osztály tagjainak meggyőződni arról, hogy a külföldi példák, az utak kövezése dolgában nem mindenben méltók a követésre.

Néhány év előtt a főváros az Aréna-úton 8–9–10 cm. méretű bazalt kockákkal készítettett próbaburkolatot, a mely nagyon jónak bizonyult.

Ezeket a kisebb méretű köveket is ferde sorokban rakták a kocs út testébe, noha a már előadottak szerint, époly czélszerűen lehetne e kisebb méretű köveket merőleges sorokban is bekövezni, a mely utóbbi módszernek azonban csak az az előnye lenne, hogy a járdához való csatlakozásnál el lehetne kerülni az u. n. püspök-süvegek, avagy a háromszög alakuvá hasított kövek alkalmazását, amely egyedüli előny azonban még nem elégedő arra, hogy a gyakorlatban is bevált ferdesorok helyett mindenütt és minden esetben merőleges soru kövezetek létesíttessenek.

Nagyobb emelkedésű útvonalakon a merőleges sorú kövezet fő előnye abból áll, hogy a lovak a merőleges sorokba kapaszkodva, nagyobb vonóerőt képesek kifejteni, mint a ferdesoru kövezeten.

Ezért burkolták a Podmaniczky-utczában, a Ferdinánd-hid följáróit is keskeny és merőleges soru kövezettel.

Abban a kérdésben tehát, hogy vajjon a merőleges vagy ferdesoru kövező módszer az ajánlatosabb, a budapesti próbakövezések eredményeit teljes megnyugvással tekinthetjük mértékadónak.

Ezeket a próbaburkolásokat hivatott szakférfiak vezetése alatt teljesítik, azokat állandóan és szakszerűen ellenőrzik, többszörösen beleméretezik; a megfelelő tervekben pedig minden egyes kockakövet be-rajzolnak és lelkiismeretes pontossággal jegyzik fel a tapasztalati adatokat, melyek a székesfővárosi mérnöki hivatalban vannak egybegyűjtve.

Mindezeknek és a helyi viszonyoknak a figyelembevételével lehet a legcélszerűbben megállapítani azt, hogy mily kövező anyagokkal és milyen körülmények között alkalmazzuk a merőleges soru, avagy a ferdesoru kövező módszert, mert az elmondottak szerint lehetnek esetek, amikor az egyik, vagy a másik előnyösebb, amit minden alkalommal, esetről-esetre kell elbírálni.

Általánosságban tehát a műszaki osztály nagyobb emelkedésű útvonalakon, mint pl. a budai hegyoldali utcákban, a kisebb méretű kövekből készült merőleges soru kövezetet, egyebütt azonban akár kisebb, akár nagyobb méretű kövekkel készüljön is az útburkolat, a ferdesoru kövezetet tartja előnyösebbnek.

Ami az aszfalt burkolatokon, a villamos vasuti sinek mentén csakhamar előálló hiányokat és rongálódásokat illeti, ezek a rongálások kétféle módon keletkeznek.

Leggyakrabban a vasuti sinszálak süppedése következtében, amikor a sinszál és az aszfalt felülete között lépcsőszerű néhány cm.-nyi magassági különbség keletkezik, úgy hogy az ilymódon kiálló aszfalt éleket a vasuti és egyéb járművek zökkenő kerékütődései természetesen csakhamar letördelik és mindinkább kimélyítik.

Ezeket a burkolati bomlásokat a lesülyedt sinszálaknak a kellő lejtésbe való visszaemelése után lehet csak helyesen kijavítani.

Kisebb mértékű rongálódások mutatkoznak oly helyeken is, ahol a sinszál nem süpped.

Ezek a rongálódások és kopások egyfelől a vasuti sinszálaknak a vasuti forgalom okozta rezgéséből, másfelől az egymás mellé fektetett acél és aszfalt anyag szilárdságának rendkívüli nagy különbözőségéből erednek.

E rongálódások megakadályozására számos kísérlet folyik fővárosunkban, amely kísérletekben az a helyes törekvés jut kifejezésre, hogy az aszfalt felülete beton alapzatával együtt a sinszálaktól, idegen anyag közbehelyezésével elkülöníttessék.

Igy a Papnövelde-utczában aszfalt téglasort, a Hold-utczában luczfenyő koczka-sort, Tallow-wood (ausztráliai eucalyptus) fakoczka-sort, somosujfalusi bazalt püspök süveget, a Harminczad-utczában mintegy 20 mtr. hosszú ivben próbaképpen, a sinszál magasságának megfelelő magasságu 3 mm. vastag aczél lemezt helyeztek el a sinszál és az aszfaltburkolat közé.

Ujabban a Baross-utczában és a Mária Terézia-téren megismétlik e próbák egyikét-másikát.

Mindezekből azonban nem lehet végleges véleményt alkotni.

Ez ideig úgy áll a dolog, hogy a vasuti sinszálak mentén mindenemü aszfaltburkolat gyorsan romlik és, hogy az ausztráliai keményfa koczka-sor még a legjobban védi az aszfaltburkolatot a sinszálak rezgéséből eredő rongálódásoktól.

Nem lehetetlen azonban, hogy az elkülönítő aczéллеmez beiktatása is meg fog a czélnak felelni, aminthogy például Drezdában jól bevált.

Mindezek a kísérletek folytonosan ellenőrzés alatt állanak, tehát még lesz alkalom velük többször foglalkozni, s annak idején belőlük az elért eredményeket levonni.

Egyelőre azonban be kell várni a jelzett kísérletek és próbaburkolatok eredményeit és csupán arra lehet szorítkozni, hogy a vasúttársaságok és az aszfaltvállalatok a szinszálak mentén romlódozó aszfaltburkolat állandó jó karban tartására szoríttassanak.

Ami a székesfőváros által eszközölt utczarendeázéseket és burkolásokat illeti, melyek tervét és költségvetését előzetesen átvizsgáltuk, — ezek a következő utczákra vonatkoznak:

Kerület	U t a k, u t c z á k é s t e r e k
I.	<i>Andor-utcza, Budakeszi-út, Csaba-utcza, Gellérthegyi gyalogútak a Serpentin-úttól a Rudas uszodáig, Hidegkúti-út, Koronaör-utcza, Királyhágó-utcza, Laufenauer-utcza, Mihály-utcza, Mikó-utcza (Krisztina-körút – Attila-utcza közt), Névtelen-út (Déli vasut melletti Novák-féle telkek közt).</i>
II.	<i>Albrecht-út (Felső szakasz, páros számú oldal), Aranka-utcza, Batthyány-utcza (Ostrom-utcza – Várfok-utcza közt), Királyhegy-utcza, Marczibányi-tér, Orgona-utcza (Zárda-utcza – Niedermayer-utcza közt).</i>

Kerület	U t a k, U t c z á k é s t e r e k
III.	<i>Kórház-utca, (Fő-tér – Flórián-utca közt), Rupp Imre-utca (Lujza gőzmalom előtt), Vörösvári-utca (Flórián-utca – Filatorigát közt).</i>
V.	<i>Csáky-utca, Hold-utca (Alkotmány-utca – Báthory-utca közt), Klotild-utca, Váczi-út, (Jute gyár előtt), Vág-utca, Wahrmann-utca, Zápolya-utca.</i>
VI.	<i>Andrássy-úti körönd, Aradi-utca (Felső-Erdősor – Bajza-utca közt), Aréna-út (130-ik sz. ház előtt), Aréna-út (Zsidó templom előtt), Csángó-utca, Csanády-utca, Csongor-utca, Dévay-utca (Szaboles-utca – Lehel-utca közt), Fóthi-út, Hermina-úti mutatványos telepen nyitott utak, Hermina-út (István-úttól a MÁV. czeplédi vonaláig), Huba-utca, Király-utca, Üteg-utca (Szegedi-utca – Országbiró-utca közt), Városliget (Állatkerti-körút).</i>
VII.	<i>Hún-utca, Hungária-körút (Erzsébetkirályné-út – István-út között), Ilka-utca, Jávor-utca, Jókai-út (Erzsébet-királyné-út – Gyarmat-utca közt), Kerepesi-út, Kertész-utca (40 – 44. sz. telek előtt), Miksa-utca, Sajó-utca (Aréna-út – Garay-tér közt), Wesselényi-utca.</i>
VIII.	<i>Német-utca, Népszínház-utca.</i>
IX.	<i>Boráros-tér, Laczkovits-utca, Lónyay-utca, Ráday-utca, Tóth Kálmán-utca, Tüzoltó-utca (Angyal-utca – Liliom-utca közt), Üllői-út (Orezy-út – Delej-utca közt).</i>
X.	<i>Asztalos Sándor-utca, Bánya-utca (Belső Jászberényi-út – Kolozsvári-utca közt), Bolgár-utca, Delej-utca, Golgota-utca, Gyáli-út (Markusovszky-úttól – a fővárosi munkástelepig), Halom-utca (Kolozsvári-utca – Liget-utca között), Kelemen-utca, Román-utca, Simor-utca, Szapáry-utca, Szent László-tér (gyermek játszóhely), Zách-utca (Hős-utca – Zsoldos-utca közt), Zsoldos-utca (Zách-utca – Pongrácz-utca közt).</i>

A székesfőváros részéről 1908-ban tervezett összes útburkoló
munkák mennyisége a következő:

<i>Makadamszerű kociút</i>	<i>31.411'00 m².</i>
<i>Bazalt kockakövezetű kociút</i>	<i>22.200'00 „</i>
<i>Bazalt ³/₄-es kockakövezetű kociút</i>	<i>1.678'00 „</i>
<i>Bazalt fejkövezetű kociút</i>	<i>300'00 „</i>
<i>Régi trachit kockakövezetű kociút</i>	<i>59.435.00 „</i>
<i>Trachit terméskő kociút és folyóka</i>	<i>6.075'00 „</i>
<i>Átkövezés</i>	<i>920'00 „</i>
<i>Fakoczká kociút</i>	<i>1.920'00 „</i>
<i>Keramit kociút</i>	<i>28.509'00 „</i>
<i>Aszfalt kociút</i>	<i>47.038'00 „</i>
<i>Járdaszegélyezés</i>	<i>36.566'00 f. m.</i>
<i>Járdakavicsolás</i>	<i>19.729'00 m².</i>
<i>Trachitjárda</i>	<i>37.399'00 „</i>
<i>Aszfaltjárda</i>	<i>27.380'00 „</i>

IV.

VASUTAK.

Törvényjavaslat az alsóbbrendű vasutakról.

A kereskedelemügyi ministeriumban az alsóbbrendű vasutakról kidolgozott törvényjavaslat előadói tervezetben képezte tárgyalásunk anyagát. A törvényjavaslat tervezet 1. §-a kimondja, hogy az alsóbbrendű vasutak fogalma alá

- a) a helyi érdekű vasutak;
 - b) a gazdasági vasutak;
 - c) a közúti vasutak — és
 - d) a sajátáhasználatu vasutak tartoznak.
- Észrevételeinket az alábbi feliratban fejtettük ki.

3991/1908. sz.

Nagyméltóságu Kereskedelemügyi Minister Ur!

Az alsóbbrendű vasutakról szóló törvényjavaslat előadói tervezetét tanulmány tárgyává tettük és felmerült észrevételeinkkel a székesfőváros helyzetére és viszonyaira kívánunk szoritkozni.

Mint országos központ, melyhez a fontos állami érdekek egész sorozata fűződik, Budapest községi életében is lényegesen különbözik az ország minden más városától, mert saját igényeivel párhuzamosan országos igényeknek is megfelelni van hivatva. Fokozott feladataihoz képest úgy szükségleteinek terjedelmében, mint szellemi és anyagi erejé-

ben természetesen felette áll minden más községnek, melyekkel tehát boldogulásának és fejlődésének feltételeire nézve sem általánosítható. A törvényhozás felismerve és méltányolva a székesfőváros eme kivételes helyzetét, róla sok tekintetben egészen külön gondoskodott és intézkedéseit egyebekben is okszerű megkülönböztetéssel tette meg, de e közben is gondos figyelmet és kiméletet tanusított a helyi önkormányzat nagy elve iránt, melyet a községi érdekektől egyébként el sem határolható állami érdekek viszonyában is fentartani óhajtott, a közösség eszméjének megfelelő azon autonom-szervezet létesítésében, melyet éppen a fővárosi közmunkák tanácsának intézménye képvisel.

Megjelölve ekként az általános szempontot, mely bennünket vezérel, áttérünk a tervezet egyes intézkedéseire.

Az alsóbbrendű vasutakat osztályozó 1. §-nál nagybecsű figyelmébe ajánljuk, hogy Budapest nemcsak a saját területén letelepedett lakosság, hanem ama sok ezer ember közlekedéséről is gondoskodni van hivatva, kiket élethivatásuk a székesfővároshoz köt ugyan, de részint megélhetési, részint családi és egyéb okokból állandóan, vagy időnként a főváros határán kívül, a környéken laknak. Ez az évtizedek óta észlelhető és arányaiban folyton növekvő népmozgalom a főváros és vidéke között a mindennapi egymásrautaltság viszonyát hozta létre és Budapest határait mintegy kitolta.

E kitolt határokon belül olyan közlekedésre van szükség, mint magában a szorosan vett fővárosban. Nem mulasztottuk el a múltban sem nyomatékosan utalni e kétségtelen tényre és valahányszor felmerült a terv, hogy erről a közlekedésről helyiérdekű vasut építésével történjék gondoskodás, minannyiszor kértük, hogy különben is a közutak felhasználásával tervezett ezek a vasuti vonalak, melyeknek az igazi h. é. vasutak törvényszerű jellegével csakugyan egyetlen közös vonásuk nincsen, közúti vasutak legyenek. És a tapasztalat igazolja, hogy a kérésünk ellenére létesült eme h. é. vasutak, nevezetesen a czinkotai, Szent-Lőrinczi, soroksári és Szent-Endrei vasutak a fővárosba torkoló végállomásaikkal a kielégítést váró közlekedési érdekeknek csak igen hiányosan és csak közúti vaspályai hálózatunk segítségével képesek megfelelni. Mi sem természetesebb tehát, mint az, hogy a fővárosi hálózat és e h. é. vonalak között mesterségesen alkotott különbség kiküszöbölése a gyakorlati élet követelményeinek nyomása alatt általános közóhajtássá vált, mely nem fog elnémulni addig, míg a Szent-Lőrinczi vonal példájára a többi vasutak is végállomásaik felhagyásával szerves kapcsolatba nem hozatnak közúti hálózatunkkal.

Tudjuk, hogy e czélból a gőzüzemű vonalak átalakítása villamos üzemre már napirenden van és remélhetőleg nincs messzire az az időpont, mikor a h. é. vonalak kocsijai épp úgy fognak útvonalainkon

közlekedni, mint a közúti vasuti kocsik, egyenlően alkalmazkodva ahhoz a közlekedési rendhez, mely közúti vaspályai hálózatunk számára megállapítva van. Vonatok és azok ki nem elégítő menetrendjének helyébe fog tehát lépni néhány percnyi időközökben egyes vagy legfeljebb kettős kocsiknak járatása, betartva mindazokat a megálló helyeket, melyek a közúti vasuti kocsik számára ki vannak jelölve.

Ha közlekedési eszközeink teljes kihasználásáról lemondani nem akarunk, az említett változásnak be kell következni és így méltán merül fel a kérdés, miért maradjon meg a felsorolt h. é. vonalnak ez a jellege örök időkre, mikor azok a törvényjavaslat szerint sem lennének helyesen ebbe a kategóriába sorolhatók?

Az előadottakra alapítva az 1. §. kapcsán két kérelmet óhajtunk előterjeszteni.

Egyik az, hogy a nevezett vállalatok engedélykiratilag szerzett jogainak érintetlenül hagyásával, az állam részére fentartott megváltási és háramlási jog a tervezett törvény keretében Budapest székesfőváros közönségére ruháztassék át, annál inkább, mert egyrészt a fejlődés természetes menete, különösen egyik-másik kapcsolt község irányában, belátható időben fokozatos összeolvadásra és bekebelezésre fog vezetni, – mert másrészt e vasutvonalak üzleti létalapját mint eddig, jövőre is Budapest fogja képezni.

Másik kérésünk az, hogy a fővárosból ezután a szomszédos községekben vezetendő hasonló vasutvonalak csakis közúti vasutak gyanánt legyenek engedélyezhetők.

Ugyancsak az 1. §. végső pontját szükségesnek tartjuk oly értelemben módosítani, hogy az alsóbbrendű közforgalmu vasut jellege még az engedélykirat előtt, már az előmunkálati engedély kiadásánál s minden esetre még a közigazgatási bejárás előtt állapíttassék meg, mivel különben nem lenne elérhető, hogy a tárgyalás helyes és biztos irányban haladjon.

Az előmunkálati engedély tárgyalásánál a főv. közmunkák tanácsa nem csupán Budapest, hanem a szomszédos községek területén tervezett vasutra nézve is meghallgatandó lenne. Az 1870. X. t.-cz. 15. §-ára hivatkozva, kérjük, hogy ennek a tervezet 3. §-ában kifejezést adni méltóztassék.

A 13. §. szerint a h. é. vasut az engedélyidő lejártával tehermentesen megy át az állam tulajdonába; félreértések elkerülése végett czélszerű lenne a szöveget olykép módosítani, hogy a rendelkezés világosan csak a magánjogi terhektől való mentességre vonatkozzék, mert a közjogi természetű terhek: közlekedési, vízlevezetési szolgalmak és egyéb tulajdonjogi korlátozások a háramlás bekövetkezése után is fennmaradnak.

A 16. §-ban s a későbbi szakaszok során is említett városi és községi közterületekbe beleértendők a közutak s a felhasználásnak nem lehet egyedüli feltétele, hogy a közúti forgalmat ne akadályozza, mert pl. parkoknál ily akadály nem foroghat fenn s mégsem lennének vasuti czélra átengedhetők. Ezen általános észrevételen túl megfontolás alá esik a székesfőváros más szempontból is. A periferiákról a központba vezető fővonalak, mint ugyanazon körnek sugarai Budapest környékén oly közelségbe jutnak egymáshoz, hogy közējük h. é. vasut beékelésére gondolni alig lehet és mint az 1. §-nál kifejtettük, e vidéket különben is közúti vasutakkal véljük a fővárossal összekötni. Az a felfogás, mely a főváros közútait is számba veszi a h. é. vasutak létesítésére, szem elől téveszti, hogy úthálózatunk tervezésénél és méretezésénél egyedül a legsajátosabb szükséglet volt irányadó. Idegenszerű szükséglet kielégítésére fordítható felesleg nincsen, sőt útaink a közfelfogás szerint inkább keskenyek, mint tulszélesek. Az az ellenállás tehát, mely közútainknak eredeti rendeltetésüktől való elvonásánál eddig is következetesen megnyilatkozott, a közúti forgalom emelkedésével és gyarapodásával jövőre nem kisebb, hanem szükségkép mindig nagyobb lesz; a törvényhozás kényszeréhez folyamodni pedig annál megfontolandóbbnak véljük, mert az egyedüli jogszerű forma: a kisajátítás, városi közút ellenében már elvi okok miatt s különösen azért sem mutatkozik alkalmazhatónak, mivel nincs magasabb közczél, mint a melynek a közút máris szolgálatában van. Magán tulajdon kisajátításánál a kártalanítás kiegyenlítést ad, a közút pótolhatatlan és elvonása kiszámíthatatlan károkat idézhet elő, különösen valamely fővárosi utca bázisán kialakult magánjogi birtokállapotokon is.

Tiszteletteljesen kérjük is, méltóztassék a székesfővárosunk saját szükségleteihez mérten létesített úthálózatától a h. é. vasutak veszélyét elhárítani és a megoldást abban az irányban keresni, hogy felmerülő esetben a h. é. vasut még a főváros határán kívül, ide vezető más vonalhoz csatlakozzék, esetleg körvasutunkba torkoljon, különben pedig külön pályatestre legyen utalva és viselje a vasutengedélyezési szabályzatból s a kisajátítási törvényből eredő összes következményeket.

Félreértések megelőzése végett szükségesnek vélnök a törvényben kimondani azt is, hogy a főváros kezelésébe és fentartásába átvett hajdani állami utak a főváros közútainak tekintendők.

A h. é. vasutakra tett észrevételeink kiterjednek természetesen az u. n. gazdasági vasutakra is.

A 61. §. azzal az intézkedésével, hogy a közúti vasut építésének és üzletének engedélyezése a kereskedelemügyi ministert illeti, az indokolás értelmében az 1848. III. t.-cikkre támaszkodik, mely szerint a ministeriumnak van közlekedési, illetve most már kereskedelemügyi osztálya; ámde az oki összefüggés a kettő között annál kevésbé állapítható

meg, mert ugyane törvény szerint a ministeriumnak belügyi osztálya is van, a nélkül, hogy a municipalis joghatóság megszűnt volna. Nem állítja helyre a hiányzó összefüggést a felségjogra való hivatkozás sem, mert alkotmányunk vasuti felségjogot nem ismer, az állam területi felségjogából pedig csupán azokra a vasutakra vonható következtetés, melyek az országos közlekedés és forgalom eszközét képezik. A város saját helyi közlekedéséről a helyi hatóság feladata gondoskodni. Kezdődik ez a gondoskodás az úthálózat létesítésével és nem akadhat meg ott, hogy az úthálózaton sinpálya létesítésével vagy a nélkül társas közlekedésre szolgáló járművek legyenek járathatók. S ami különösen Budapestet illeti, e felfogás nem hozható ellentétbe az 1868-iki vasutengedélyezési szabályzattal sem. A később alkotott 1870. X. t.-cz 17. §-ának d) pontjában ugyanis megállapítva jelentkezik a törvényhatóság joga arra, hogy közúti vasutak építéséről és fentartásáról intézkedjék és egyébként is az 1872. XXXVI. t.-cikkben alapuló önkormányzati jogánál fogva a főváros a saját belügyeiben a törvény korlátai között önállóan intézkedik és határoz. Törvény, mely a közúti vasutakat a főváros autonomiájából kivenné, nincsen. Csak így volt 1876-ban az akkori vasuti szakministerium által a közigazgatási bizottságokhoz kibocsátható az az utasítás, melynek 11. §-a kivételként ugyan, de annál határozottabban állapítja meg, hogy „a Budapest főváros területén épülő lóvonatu vaspályáknak úgy engedélyezésére, mint felügyeletére nézve is a közmunkák tanácsa, illetőleg a törvényhatóság törvényes hatásköre érintetlenül marad.”

Az engedélyezés körüli eljárás tárgyában kiadott 1887-diki ministeri szabályzat, – nem említve lóvasutakat, – géperejű vasutakról szól, de a törvényes helyzet ezen az úton annálkevésbbé volt megmászható, mivel a közúti vasut ebbeli jellegét nem a vonó vagy hajtó erő, hanem a közút adja meg, mint ezt a jelen tervezetben is kidomborítva látjuk, – s ha a sinpálya önmagában nem nyújtott jogczimet a ministeri engedélyezésre, nem merithető az a géperő alkalmazásából sem, amint pl. a gépkocsik is ministeri engedély nélkül közlekednek a főváros utczáin.

Közúti vasutaink, nem csatlakozva sem országos vasuthoz, sem vízi úthoz, a kereskedelemügyi ministerium törvényes ügykörét nem érintik; ellenben el nem választható kapcsolatban állanak a székesfőváros szabályozási tervével, mely a közúti vaspályai hálózatnak is alapját képezi. A kettő között összhangnak kell lenni s miután a szabályozási terv nem esik a kereskedelemügyi minister hatáskörébe, az összhangot csak azok a hatóságok lehetnek hivatva és képesítve fentartani, melyek a főváros szabályozását intézik.

Távol áll tőlünk a szándék, a közúti vaspályákra vonatkozólag érinteni az állami felügyelet szempontját; e részben a belügyminister törvényes hatásköre bizonyára elegendő biztosítékot nyújt és nem szük-

séges azt kiegészíteni a kereskedelemügyi minister engedélyezési jogával, mely lényegében szintén csak esetleg helytelen határozat megakasztására szolgálhatna és odáig nem terjed, hogy a főváros akarata ellenére közúti vasut legyen engedélyezhető.

Positiv irányban a saját erejéből érvényesíthető engedélyezési jogról tehát, mely a kereskedelemügyi ministert a priori megilletné, a törvényjavaslat álláspontjáról nincsen szó; minélfogva az a hatáskör, melyet a javaslat részére megállapítani czéloz, nélkülözi a szükséges elvi alapot és az önkormányzattal, melyet a székesfőváros számára az 1870: X. és 1872: XXXVI. t.-cikkek alkottak, ép oly kevésbé békithető össze, mint az a gyakorlat, melyet az engedélyokiratok rendszerével a korábbi kormányok kezdeményeztek.

Rámutatva még arra is, hogy közúti vaspályai hálózatunk szabályozást igénylő összes jogviszonyai nem engedélyokirattal, hanem a főváros és a vállalatok között kötött terület használati szerződéssel vannak rendezve, – az előadottakból folyólag tisztelettel kérni bátorkodunk, hogy a helyi közlekedés intézése a közúti vasutak viszonylatában is az önkormányzat autonom feladata maradjon és nem kevésbé kérjük, hogy az ellenkező gyakorlat megszüntetéséről gondoskodni méltóztassék.

A közúti vasutakról szóló többi rendelkezéseket véve szemügyre, az 1870. X. t.-cz. s különösen ennek 17. §-a kötelességünkké teszi legelsősorban azt az észrevételt, hogy a közutak átengedése vasuti czélokra e tanács hozzájárulása nélkül meg nem történhetik és e befolyást hallgatag kiküszöbölni a jelen törvényjavaslatnak feladata nem lehet, minélfogva a hiányzó összhang az egész vonalon következetes helyreigazítást igényel.

A 62. §. az engedélyidő tartamát legfeljebb 60 évre teszi. – Útszini vasut esetében ez sok, földalatti vasut esetében pedig kevés lehet; s miután a fejlődés várható irányzatát tartva szem előtt, czélszerűnek mutatkozik már most számításba venni a közúti vasutak földalá helyezését és költségesebb építési módját, indokoltnak vélnök a maximális engedélyidőt 90 évre tenni. – E végső határon belül az engedélyidő esetről-esetre a befektetés és a többi irányadó körülmények számbavételével lenne megállapítandó.

Ugyane §. utolsó bekezdése szerint köteles volna a város a beváltással vagy háramlással birtokába jutott közúti vasut üzemét örökre fenntartani; ezzel szemben kétségtelennek tartjuk a város jogát arra, hogy a birtokába jutott közúti vasutat tetszése szerint esetleg meg is szüntethesse. Ha a vasut csak a város akaratából jöhet létre, elvileg nem lenne igazolható, hogy akarata ellenére kényszerítettessék a vasutat akkor is fenntartani, mikor felhagyását magánjogi tekintetek többé nem akadályozzák. Súlyt helyezünk erre a módosításra, mert városrendezési okok-

ból csakugyan szükségessé válhatik egyik-másik vonaltól az utcát tehermentesíteni.

A 67. §. teljes mellőzését kérjük, a 16. §. kapcsán kifejtett észrevételeink mellett azért is, mert a szabályozni kívánt esetek szabatosan meg nem határozhatók és következményeik be nem láthatók. Ha az a komoly és nagy állami szükség, melyre az intézkedés céloz, concret alakban felmerülne, a törvényhozás souverenitása mindig megtalálhatja az alkalmas módot ahoz, hogy a *salus reipublicae* elvét érvényesítse. Szerzett jog elvonásával járó hasonló intézkedésre elvi ministeri felhatalmazást törvénybe iktatni, alig tekinthető okvetlenül szükségesnek, mert ilyen eset nem meglepetésszerűen, hanem csak hosszabb érlelődés után állhat be. Másfelől nem szólva arról, hogy kisajátítási törvényünk efféle vagyonerőérték kártalanítási módjáról egyáltalán nem gondoskodik s tehát a bíróság közmegnyugvásra alig megoldható probléma elé állíthatnák, – nem kerülheti el a figyelmet, hogy a kérdéses rendelkezés megbénítására vezetne a vállalkozásnak, mely mitől sem félhet jobban, mint épen sorsának bizonytalanságától.

A sajtóhasználatu vasutakat illető 74. §. utolsó bekezdésében helyet kíván azaz intézkedés, hogy a rendészeti engedély megadásához a közmunkák tanácsának hozzájárulása is szükséges, tekintettel a városrendezési érdekekre; viszont a 82. §-ban e tanácsnak szánt felügyeletet mellőzni és azt egyedül a főv. tanácsra ruházni kérjük, mivel ez a feladat együttesen nem látható el.

Nevezetes ujtás, hogy kiváltképen a 88. §. szerint a vasutak és csatornák összpontosított telekkönyvébe bevezetendők volnának a közúti vasutak is, még pedig részben visszaható erővel. Ugy véljük, az eszme nem fér össze sem a közutak szigoruan közjogi jellegével és megillető közjogi oltalmával, sem a telekkönyvnek, mint végre is magánjogi intézménynek lényegével. Az a földterület, melyre a vágányok fektetve vannak, a magán vállalatnak sem tulajdonába, sem birtokába nem tartozik, a vállalat használati joga pedig ingatlan nélkül, önmagában telekkönyvezési substratumot nem képezhet. Az 1868: I. t. cz. 1. §-a szerint a központi vasuti telekkönyv célja: feltüntetni, nyilvántartani, egyszersmind pedig hitelképességre emelni a vasuti országos vállalatok ingatlan vagyonát. A közúti vasutaknál mindkét kriterium hiányzik. Ez okból az eszmét mellőzendőnek vélnők, azon további célzattal együtt, mely a közúti vasuti vállalatok elsőbbségi kötvényeinek kibocsátását a telekkönyvezés feltételéhez kívánja kötni; mert ha a pénzpiacz kész a prioritásokat különben is honorálni, alig lenne indokolható, hogy az állam ezt feltételhez kötve, akadályozza.

A 90. §. második bekezdése kiigazításra szorul, mert a helyhatósági építési engedélyt nem az építésrendőri hatóság, mely Budapesten a

kerületi előljárásságokra van ruházva, hanem a székesfővárosi tanács, mint építési hatóság adja meg. Törvényes hatáskörének e §. utolsó bekezdésében szándékolt ama megszorítása, mely a helyhatósági engedély intézményét mivoltából kivetköztetve, pusztá alakisággá változtatná, a a hatósági illetékesség rendszerének megbontását jelenti. Miután e rendszerrel a legkülönlegesebb állami építkezések is kiszolgálhatóknak bizonyultak, talán nem lenne szükséges épen a vasuti építkezéseknél nagyhorderejű elvbe ütköző kivételt statuálni.

A 93. §. kapcsán szives figyelembe óhajtjuk ajánlani, hogy közúti vasutakra nem lenne czélszerű általános érvényű építési szabályokat felállítani, mert a vasut építése szorosan összefügg az útrendezéssel és legelsősorban ehez kell alkalmazkodnia.

A törvénytervezetben több, arról szóló intézkedés foglaltatik, hogy bizonyos kérdések, melyek azonban közelebbről megjelölve nincsenek, birói úton nem vitathatók. Miután a közigazgatás tüzetesen el van határolva az igazságszolgáltatástól, kétségtelen, hogy ha közigazgatási kérdés merül fel, ezt a birói úttól óvni teljesen felesleges; viszont vasuti érdekek sem elég nyomósak arra, hogy netán felmerülő magánjogi igényt illetékes birójától elvonjunk.

Végül felmerülhetők kétség eloszlatása végett a tervezetben kifejezésre juttatni kérjük, hogy az alsóbbrendű vasutak engedélyezését is közigazgatási bejárás előzi meg, úgy, mint ez iránt a vasutengedélyezési szabályzat intézkedik.

Kelt, Budapesten a fővárosi közmunkák tanácsának 1908. november 12-én tartott üléséből.

Wekerle s. k.
elnök.

Garancsy s. k.
ministeri tanácsos, előadó.

* * *

A ferenczvárosi teherpályaudvar kihelyezése.

A székesfőváros közönsége 1907-ben felirattal járult a belügyminister úr elé, kérve a ferenczvárosi dunaparti teherpályaudvar elhelyezése érdekében a tárgyalások megindítását.

A belügyminister úr felhívására a kérdéssel mi is behatóan foglalkoztunk és megejtett tanulmányaink alapján a székesfőváros feliratát a legmelegebben ajánlottuk a minister úr figyelmébe, ama jelentős közérdekű okoknál fogva, melyeket a székesfőváros úgy városfejlődési, – mint közegészségi szempontból, nemkülönben a városrész kereskedelmi és ipari érdekei szempontjából a teherpályaudvar elhelyezése mellett kifejtett.

Ezeket túl ráirányozzuk még a figyelmet a következőkre:

Tény az, hogy a ferenczvárosi Dunapart a Vámháztól az összekötő vasutig, egész hosszában, különösen a teherpályaudvar és ennek vágányaival a fejlődéstől egészen el van zárva; ezen az 1950 f. m. hosszú vonalon a Dunához csak a Boráros-térnél levő gyalogjárón lehet jutni, ami nemcsak a magán építkezést teszi itt úgyszólván lehetetlenné, hanem a különben is gyárak közé ékelt lakosságot a Duna felől nyerhető tiszta és jó levegőtől is elzárja, nem is szólva a főváros aesthetikai érdekeiről, a melyek a szóbanforgó dunaparti rész jelen állapotának gyökeres javítását ugyancsak kívánatosá teszik.

A ferenczvárosi teherpályaudvar tulajdonképen ama czél szolgáltatára létesített, hogy a Dunán való vízi úti és a vasuti teherforgalom lebonyolítása között kapcsolatot képezzen.

Közelebb szemügyre véve a pályaudvar forgalmát, a beszerzett statisztikai adatokból megállapítható, hogy az 1906. évben a teherpályaudvaron 116.062 vasuti kocsiban 8,801.358 q. raksúlyú árú érkezett, melyből azonban hajón csak 1,016.914 q-t szállítottak tova.

Viszont ugyanebben az évben a dunaparti teherpályaudvarról 78.446 vasuti kocsiban elszállítottak 4,583.095 q. árút, mely árúból azonban csak 283.629 q. érkezett hajón.

Megállapítottuk továbbá, hogy 1906-ban a vasuti teherpályaudvarra érkezett kocsik a 8,801.358 q. árúból a fővámház részére csak 66.194 q-t, a vásárcsarnok részére csak 693.458 q-t és a közraktárak részére csak 892.879 q-t szállítottak, míg 7,148.327 q. árú magán az állomáson adatott le részben magánosok, részben pedig az itteni gyártelepek számára, melyek a teherpályaudvarral iparvágány útján össze vannak kötve.

A teherpályaudvarról 1906-ban elküldött 4,583.095 q. árúból pedig magán az állomáson a nagyközönség, illetőleg a különféle gyári vállalatok, 986.969 q-t adtak fel, míg a fővámházra csak 11.197 q., a vásárcsarnokra csak 96.500 q. és a közraktárakra csak 488.429 q. árú elküldése esik.

Ezek az adatok magukban véve is eléggé bizonyítják, hogy a pályaudvar legkevésbé szolgálja eredeti rendeltetését, azaz a vízi út és a vasut közti közvetítést, hanem átlagos 80.000 waggon-kezelési forgalmával a közönség rendes teherpályaudvarává vált s az árúknak csak mintegy $\frac{1}{8}$ része érkezik közvetítés végett hajón, illetőleg szállítatik tovább a vasutról hajón.

Erre való tekintettel nem tartjuk megengedhetőnek, hogy Dunapartunk szóbanlevő része hosszabb időn át, továbbra is igazolható szükség nélkül a teherpályaudvar szolgáltatában megbénítva hagyassék, annyi-
val kevésbé, mert a környéken elhelyezett közintézmények, meg a ma-

gán gyári- és ipari telepek áruszállítási igényei egy-két iparvágány segítségével is kielégíthetők lesznek.

A dunaparti teherpályaudvart egyszerűen felhagyni természetesen nem lehet és annak elhelyezése csak a fővárosi személy és teherpályaudvarok általános rekonstrukciójának keretében nyerhet célszerű megoldást.

Sajnos, hogy bárha ez a nagyfontosságú kérdés évek óta vár sürgős megoldásra, e tekintetben még ma sem vagyunk abban a helyzetben, hogy akár a tervezet részleteiről, akár a megoldás időpontjáról valamely tájékozással birhatnánk.

Minthogy tehát a ferenczvárosi teherpályaudvar elhelyezésének kérdése elválaszthatlan kapcsolatban van a budapesti pályaudvarok rekonstrukciójával, arra kértük a belügyminister urat, hogy a szóban levő nagy művelet mielőbbi megvalósítását hathatós támogatásával siettetni méltóztassék.

* * *

A m. kir. államvasutaknak 1908—10 évekre tervezett állomásbővítései és építkezései.

Az államvasuti beruházásokról szóló 1908. évi XXXI. t.-cz. értelmében a székesfőváros területén foganatosítandó állomási bővítések és építkezések közül a *Budapest — nyugati pályaudvari vontató telep* kihelyezésére, az új *szénpályaudvar* egy részének előállítására, a *Budapest — nyugati pályaudvar* bővítésével kapcsolatban, a *Teréz-körúti* bejárat bővítésére, illetőleg új bejárat nyitására, valamint a *Podmaniczky-utcai* bejárat szabályozására, végül a központi szertárnak a *Budapest — Ferenczváros* pályaudvar szomszédságába való kitelepítésére vonatkozó munkálatok tárgyában, — a lefolyt év nyarán megtartott közigazgatási bejárások adtak alkalmat kifejteni észrevételeinket és kívánságainkat, melyekhez a székesfőváros közönségének képviselői is csatlakoztak.

Vezérelvünk volt szorgalmazni oly megállapításokat, melyek a főváros fejlődési, szabályozási és közforgalmi érdekeinek minél célszerűbb kielégítését megnyugtató módon biztosítják.

Az új szénrakodók dolgában utaltunk arra a körülményre, hogy kihelyezésük következtében, a tengelyen való szállítás távolsága lényegesen nagyobb lesz a mainál, a mi végeredményben a szén drágulását vonja maga után. Ennek ellenében kértük, hogy a tervezett szén állomás az átrakodás költségeit apasztó, modern eszközökkel és berendezésekkel szereltesse föl. A pályaudvarokkal összefüggő szabályozási kérdések minél sikeresebb és előnyösebb megoldása érdekében, kértük továbbá, hogy a pályaudvaroknak teljes egészükben való végleges rendezésére

vonatkozó tervezet a fővárosi hatóságokkal mielőbb megismertessék, mert annak ismerete nélkül, a még ezután esetleg tárgyalás alá bocsátandó egyes kiszakított részlettervek sem városrendezési, sem műszaki szempontból érdemben meg nem bírálhatók.

A *nyugati pályaudvaron* tervezett létesítményekre vonatkozólag pedig, tekintettel arra, hogy itt nemcsak kapubejáratokat, hanem nagyobb mérvű új vágány fektetéseket, változtatásokat és egyéb építkezéseket is terveznek, a melyek közigazgatási bejárasi tárgyalás alá nem bocsájtattak, – abbeli aggályainknak adtunk kifejezést, hogy ez a körülmény megfosztja a fővárosi hatóságokat attól, hogy a gondjaikra bizott közérdekek kellő megvédéséről kötelességszerűen gondoskodhassanak, holott a jelen esetben olyan nagyfontosságú, közérdekű alkotásokról van szó, melyek a főváros lakosságának érdekeit jelentékeny mértékben érintik. Mivel pedig az ilyen kérdéseknél nem a terület tulajdonviszonyai, hanem a vonatkozó törvényes rendelkezések értelmében, a tervezett létesítményekhez fűződő közszempontok és érdekek állapítják meg a közigazgatási bejárasi tárgyalás elkerülhetetlen szükségességét, ennek mellőzése miatt óvással éltünk és kértük, hogy a szóban forgó új vágány fektetésekre és az összes tervezett vasuti létesítményekre is, a szabályszerű közigazgatási bejárás elrendeltessék.

Egyebekben a következő egyetértő megállapodások jöttek létre:

1. A m. kir. államvasutak igazgatósága a *Rákos rendező pályaudvar* környékén tervezett létesítmények mentén, a *Szt. László-út* keleti oldalán levő telkek mögött, a tervezett pályaudvar előtt, a *Balzsam-utca* és a *Szegedi-utca* között, 19 m. szélességű párhuzamos utat köteles kihasítani, – a mely útnak a *Balzsam-utca* és a *Tahi-út* közötti szakaszában 6 m. szélességű, a *Tahi-út* és a *Szegedi-út* közötti szakaszában pedig 8 m. szélességű alapzatos makadamszerű kociútburkolatot lesz köteles előállítani.

2. Az *Országbiró-utczánál*, a *Frangepán-utczánál* és *Fövény-utczánál* annak idején, a mikor a közforgalom érdekeiből szükségessé fog válni, – illetőleg a mikor annak szükségességét az arra illetékes hatóságok meg fogják állapítani, a m. kir. államvasutak igazgatósága, legalább 12 m. szélességű, alul- vagy felüljárót lesz köteles előállítani, a szükséges fel és lejárókkal együtt.

2. A *Tahi-utczánál*, a *Rákos-patak* irányában megállapított körúton a m. kir. államvasutak igazgatósága 30 öl szélességű 4.5 m. űrmagasságú aluljárót lesz köteles létesíteni, a mikor is a *Palócz-utczánál* +10.50 m., a *Komáromi-útnál* +11.40 m. végleges útszin magasságok lesznek betartandók.

A jelen alkalommal azonban a ma még szabályozatlan *Rákos-patak* ideiglenes áthidalásával a *Tahi-út* a vasut alatt akként vezetendő át, hogy

a megállapított végleges aluljárónak egyelőre csupán az északi ellenfala lesz előállítandó, míg az út másik szélén egy ideiglenes pillér és azon túl feltöltés lesz létesítendő. E helyen a m. kir. államvasutak képviselői azt kívánták, hogy a Rákospatak és a Tahi-út 30 ölnyi szélességében 3 nyílással való áthidalás állapittassék meg. Ezzel szemben a székesfőváros képviselőivel egyetértve az egy nyílással való áthidalás megállapítását kérelmeztük.

4. A *Szent László-út a Balzsam-utczán át a Komáromi-úttal* 8 öl = 15.16 m. széles makadam úttal, pályaszinbeni kereszteződés elkerülésével, kötendő össze.

* * *

A *Józsefvárosi* szertárnak a *Ferenczvárosi* pályaudvarhoz való áthelyezésével, illetőleg az ide tervezett új központi szertárral kapcsolatban, a következő egyetértő megállapodások jöttek létre:

1. A már régebben megállapított 19 m. szélességű párhuzamos út a pályaudvar ujabbi határára áthelyezendő akként, hogy a kitorkolása is 19 m. szélességgel, egyenes irányban, törés nélkül képeztessek ki.

2. A *Kén-utczánál*, valamint az ettől 600 m.-re eső névtelen utczánál, a Ferenczvárosi pályaudvar korábbi bővítésével kapcsolatban, kereskedelemügyi ministeri döntéssel megállapított alul- vagy felüljárók, az új létesítményeken keresztül, meghosszabbítandók lesznek.

* * *

A kereskedelemügyi minister úr 1908. október 14-én 78817/III. sz. a. kelt rendeletével, az egyetértő megállapításokat jóváhagyván, a függő kérdésekre és kívánalmakra vonatkozólag a következőképen döntött:

1. A *Budapest nyugati pályaudvaron* tervezett új vágány fektetésekre és egyéb vasuti létesítményekre a közigazgatási bejárás megtartása mellőzhető, mert a jelen esetben tisztán vasuti belterületeken fogatosítandó, — idegen közlekedési, avagy vízfolyási érdekeket egyáltalán nem érintő — építkezésekről van szó, — és mert továbbá, a tervezett magas építkezésekre vonatkozóan kiadandó helyhatósági építési engedély alkalmával a fővárosi hatóságoknak alkalmuk lesz szépi és rendészeti szempontból, esetleg felmerülő észrevételeiket és kívánságaikat megtenni, illetőleg érvényesíteni.

2. Azt a kérelmet, hogy a tervezett szénállomás, az átrakodási költségeket apasztó, modern eszközökkel és berendezésekkel szereltesse föl, elvileg helyesnek és méltánylandónak találta s a m. kir. államvasutak igazgatóságát, a fölvetett kérdés beható tanulmányozására és részletes javaslattételre utasította.

A székesfőváros közönségét pedig fölhivta, hogy tekintettel az államvasutak részéről, a székesfőváros érdekében is teljesített nagy szolgálatokra és a most folyamatban levő beruházások okozta nagy anyagi áldozatokra, – a területek átengedése tárgyában a legmesszebb menő méltányosságot gyakorolja.

3. Azt, hogy a székesfőváros javára a máv. igazgatóság terhére megállapított összes kötelezettségek a központi vasuti telekkönyvbe följegyeztessenek, szükségtelennek találta, mivel az esetre, ha a máv. igazgatóság vállalt, vagy előirt kötelezettségeinek meg nem felelne, mindig van mód és eszköz arra, hogy erre a kormányhatóság részéről eredményesen utasítsassék.

4. Azt a kérelmet, hogy a pályatestnek bármiféle közczélú földalatti vagy földfeletti létesítmények előállíthatása érdekében szükségessé váló igénybevételét a máv. igazgatóság minden kárpótlás nélkül tűrni tartozik, teljesítendőnek találta.

5. Azt a kérelmet, hogy a tervezett vasuti létesítményekre a máv. igazgatósága helyhatósági építési engedélyt tartozzék kérelmezni, oly megszorítással találta teljesítendőnek, hogy az engedély 14 nap alatt kiadandó.

6. Arra a kérelemre, hogy a pályaudvaroknak teljes egészükben való végleges rendezésére vonatkozó tervezet a fővárosi hatóságokkal mielőbb megismertessék, kijelentette, hogy amint a magasabb szempontok, melyek a közlést eddig akadályozzák, azt lehetővé fogják tenni, nem fog késni a kérelemnek eleget tenni.

7. A Rákospatak szabályozásának végrehajtása dolgában a székesfőváros közönségét megfelelő intézkedésekre hívta föl.

8. A Rákospatak, valamint a Tahi-utcának 30 öl nyílású áthidalása dolgában, hogy ugyanis a hid egy vagy három nyílású legyen-e, úgyszintén a Rákospatak méretei dolgában, a döntést egyelőre függőben tartotta, mert, tekintettel az érintett vízszabályozási érdekekre, a földmívelésügyi minister úr véleményének kikérését találta szükségesnek. Ez a függő kérdés azonban az építési engedély kiadását nem akadályozza, mert az áthidalás egyelőre ideiglenes jelleggel állapított meg.

9. A Balzsam-utczától a Szegedi-útig terjedőleg megállapított 19 m. széles utat annak idején szabályszerű átadási eljárás után a székesfőváros közönsége veszi át fentartásba, mire nézve fölhivta a székesfőváros közönségét, hogy ehhez való hozzájárulását jelentse ki.

A *Budapest* – nyugati pályaudvar tehervonatú vontató telepének kihelyezésével összefüggésben támasztott arra a kérelemre, hogy a Hungaria- és Hermina-út irányában alul- vagy felüljárókkal átjárások létesíttessenek, a minister úr kijelentette, hogy a m. kir. államvasutak igazgatóságát a kérdés tanulmányozására és javaslat előterjesztésére egyidejűleg utasította.

A minister úr a tárgyalt munkákra, az építési engedélyt, a Tahi-úti végleges áthidalás kérdésének függőben tartásával a m. kir. államvasutak igazgatóságának egyidejűleg megadta.

Ugyszintén megadta a vontató telep és szénpályaudvar létesítéséhez szükséges magánterületek megszerzésére a kisajátító jogot is.

* * *

A kereskedelemügyi minister úr 1908. évi november hó 26-án 99018/III. 5. sz. a. kelt rendeletével a Tahi-utcza és a Rákospatak áthidalása kérdésében, — a földmívelésügyi minister úr véleményével egyetértésben, — akként döntött, hogy a 30 ölben megállapított nyílás három nyílású hid gyanánt állítandó elő akként, hogy a már kidolgozott és elfogadott tervezet szerint az áthidalás helyén a Rákospatak meder fenekének magassági jegye a Duna 0 pontjára vonatkoztatva, + 7.50 m. lesz. A szelvény 1 : 1½ lejtőkkel, 1.0 m. fenékszélességgel és a fenék fölött 1.0 m. magasságban mindkét oldalon 1.0 — 1.0 m. széles padkával van megállapítva; ehhez képest a felső szélesség az út ottani végleges + 10.50 m. magassági jegyű szabályozási magasságban 12 m. lesz. Az áthidalás középső nyílása is tehát, melyen a szabályozott Rákospatak átvezetendő lesz, — ugyanilyen méretben állítandó elő.

A minister úr ilyen értelemben az építési engedélyt a Tahi-úti végleges áthidalásra is kiterjesztette.

* * *

A m. kir. államvasutak Budapest-balparti körvasutjának 48—59. szelv. között, Rákos-Szent-Mihály községénél, kitérő állomás létesítése.

A lefolyt év márczius havában e kitérő dolgában megtartott közigazgatási bejárason megállapítottuk azt, hogy az új állomás legnagyobb-részt a székesfőváros területén fog feküdni, továbbá, hogy nagy mértékben érinti a már megállapított szabályozási tervet és a székesfőváros érdekeit. A szabályozási terv szerint ugyanis a 2018-2026. hr. sz. magán-
telkek helyén a körvasut 50/53 szelv. közötti hosszaságban, a körvasut pályaszínében, mintegy 8000 □ öl nagyságu tér fog kialakulni, melyben a 14 öl széles *Fogarasi-út* fog végződni. Ez a sugár irányu út, a *Kerepesi-útnak* és a *m. á. v. Czeplédi* vonalának találkozásánál ágazik ki és az a hivatása, hogy a fővárost és *Rákos-Szent-Mihály* községét a legrövidebb módon kösse össze.

Ezenkívül a szabályozási terv szerint, a körvasut mindkét oldalán 8 öl szélességű párhuzamos utak lesznek előállítandók, melyek a szükséghez képest megfelelő útátjárókkal kötendők össze. Mivel a fásítási

övezet létesítése ezen a helyen fölhagyatott, ennél fogva az e célra szánt területet be fogják építeni, a mint hogy a 2006–2017. hr. sz. építési telkek egy része, az építésügyi szabályzat értelmében máris 300□ öles parcellákra van fölosztva.

A vasuti terv szerint a körvasut 49/58 szelv. közt a *Budapest*-felőli oldalon, 4.75 m. tengelytávolsággal egy második vágányt és a 49/53 szelv. közt a *Rákos-Szent-Mihály*-felőli oldalon, de még a főváros területén, ugyancsak 4.75 m. tengelytávolsággal, egy harmadik vágányt, ezenkívül fölvételi épületet, a hozzátartozó melléképítményekkel, egy áruraktárt és nyílt rakodót szándékoznak építeni.

Az 51/52 szelv. közti útátjárót és a vámbódét, a 48/50 szelv. közé áthelyezik, blockbódét és nagyobb őrházat is építenek, a hozzátartozó melléképítményekkel együtt.

Az 56/57 szelv. közti útátjárót és vámbódét az 58/59 szelv. közé, a *Mogyoródi-úthoz* szándékoznak áthelyezni, továbbá az 56/57 szelv. közt kettős őrházat, a hozzátartozó melléképítményekkel együtt és az 57/58 szelv. közt egy blockbódét szándékoznak építeni. A meglevő párhuzamos utakat pedig megfelelően áthelyezik.

Mindezekre való tekintettel a közigazgatási bejáráson fölhívtuk a figyelmet arra, hogy valóságos pályaudvarszerű, nagyobb terjedelmű vasuti létesítményekről van szó, melyeknek a későbbi bővítését már most kilátásba vették, még pedig anélkül, hogy a városszabályozás tervét figyelembe vették volna.

Kivántuk, hogy az állomás a *Mogyoródi-út* felé eltolassék, hogy ezáltal Rákos-Szent-Mihálynak a fővárossal, a Fogarasi-úton való összeköttetése a már meglevő útátjárónak a fölhasználásával továbbra is biztosítható.

A mennyiben azonban, az állomás a Fogarasi-út kitorkolásával szemben állapíttatnék meg, ebben az esetben azt kívántuk, hogy a Fogarasi-út számára, 20 m. széles aluljáró létesíttessék, mely egyúttal villamos közúti vasutnak az átvezetésére is fog szolgálni.

Általában kikötöttük azt, hogy a vasut céljára elvont útterületek a vasut által kellő mértékben és akként pótolandók, hogy az építési telkek, rendeltetésük céljaira ezután is alkalmasak maradjanak.

Nevezetesen a szóban forgó pályaudvar létesítésével kapcsolatban fölmerül annak a szükségessége, hogy a pályaudvar főváros felőli oldalán végig 8-öl = 15.16 m. széles párhuzamos út hasíttassék ki a 2006–2017. hr. sz., valamint a 2027–2030. hr. sz. telkekből. Továbbá szükségessé válik az is, hogy a tervezett pályaudvarnak *Rákos-Szent-Mihály* felőli oldalán, a *Nagyfőfasor-út* 20 m. szélességének megfelelően, a pályaudvar felvételi épületéhez vezetőleg 20 m. széles út létesíttessék.

A 20 m. széles párhuzamos út és a *Rákos-Szent-Mihályi Nagyfőfasor-út*, az aluljáróval 3%-os lejtő útján összeköttetésbe hozandó.

Szükségesnek jeleztük még azt, hogy az itteni telkek akadálytalan hozzáférhetésének biztosítására, a 20 m. széles följáró úton kívül, a telkek magasságában, még külön 10 m. széles utak létesíttessenek. Végül kívántuk, hogy a m. kir. államvasutak igazgatósága, mindezekre a létesítményekre a helyhatósági építési engedélyt szerezzék meg.

Mivel a m. kir. államvasutak képviselői, – tekintettel arra, hogy a pályaudvar eltolásával a pályaudvar emelkedő vonalrészre esnék, – hozzájárultak ahhoz, hogy annak idején, ha a viszonyok szükségessé fogják tenni, – alul vagy felüljáró állapíttassék meg, ennél fogva a Fogarasi-úti átjárónak áthelyezéséhez hozzájárultunk, azzal a föltétellel, hogy ez csupán ideiglenes jellegű legyen.

Ezután bizottságilag megállapított az, hogy az útátjárók 8 m. szélességűek legyenek és hogy a tűztávlat kellőképpen leszállíttassék, azért, hogy a pályaudvar építésével hátrányosabb helyzet ne keletkezzék.

A kereskedelemügyi miniszter úr 1908. évi április 29-én 22687/III. sz. határozatával, a maga részéről is szükségesnek jelentette ki azt, hogy az állomás tervezete a székesfőváros szabályozási tervével összhangzatosan állapíttassék meg, hogy ebből a jövőben bonyodalmak, vagy akadályok ne keletkezzenek. Ennél fogva a miniszter úr a m. á. v. igazgatóságát arra utasította, hogy az állomás kiépítésével erre figyelmet fordítson.

Az állomási vágány hálózatnak *Angyalföld* állomás felé (*Mogyoródi-út* felé) való eltolását a miniszter úr nem engedi meg, a kedvezőtlen lejtőviszonyokra és arra való tekintettel, mert ez által az állomás 600 m. sugarú kanyarulatba esnék.

A Fogarasi-út irányába kért aluljáró és ezzel kapcsolatos egyéb létesítmények tekintetében, a fennálló szabályok szerint gondoskodás fog történni arról, hogy azok annak idején megállapítandó méretekben előállíttassanak; – a kezdeményező lépés azonban a fővárosi közmunkák tanácsát illeti meg. – Nincs észrevétele a miniszter úrnak az ellen, hogy a helyhatósági építési engedélyt a m. kir. államvasutak megszerezzék, – de ez a döntés a helyhatósági építési engedély körül fölmerült kérdések rendezése végett folyamatban levő tárgyalások eredményének nem praejudikálhat, továbbá az engedély fölött a tervek bemutatása után legkésőbb 30 nap alatt határozni kell, hogy e sürgős munkák végrehajtása késedelmet ne szenvedjen.

Mivel a miniszteri döntéssel az állomás tervezetének a szabályozási tervvel való összhangba hozatala általában elrendeltetett és a sugárút jellegével bíró 14 öl szélességű Fogarasi-úton Rákos-Szent-Mihálynak a

székesfővárossal való összeköttetése érdekében kívánt aluljáró létesítése is a jövőben kilátásba helyeztetett, mindezeknél fogva, a leiratban megnyugodtunk.

* * *

A m. kir. államvasutak Istvántelki főműhelyéhez vezető közútak.

Az *Istvántelki* főműhelyhez irányuló közlekedés javítása érdekében megtartott közigazgatási bejáráson előadott kívánságunk szerint, a m. á. v. hozzájárulásával a következő egyetértő megállapodások jöttek létre.

1. A m. kir. államvasutak a Szent László-utca folytatólagos megnyitásához szükséges 10 öl széles területet, Budapest főváros határában, ingyen és tehermentesen közterületül átengedik és lejegyeztetik.

2. Az út tengelyében 9 m. széles, az út belső szakaszához hasonló alapzatos makadamszerű kocsíutat létesítenek, kövezett folyókákkal, durván faragott szegélyezéssel és bányakavicsolású járdákkal.

3. A mennyiben a Szent László-utca idővel más burkolattal látatnék el, a meghosszabbítást is ugyanily módon a m. kir. államvasutak, a saját területükön, saját költségükön kötelesek előállítani.

4. A mennyiben a most létesítendő pályaszinbeni útátjárónak megszüntetésével a közforgalom érdekében alul, vagy felüljáró létesítése válnék szükségessé, azt a m. á. v. annak idején saját költségükön kötelesek előállítani.

5. A m. kir. államvasutak a tervezett ideiglenes pályaszinbeni útátjárót a vágányokban és azoktól jobbra-balra, 1—1 m. szélességben bazaltfejkövezettel burkolni, a sinszálat vezető sinekkel ellátni s mindezeket állandóan jókarban tartani kötelesek.

6. Nem gátolhatja a m. á. v. azt, hogy a székesfőváros a Szt. László-utca irányában a körvasut pályatestén keresztül közcélú vezetékeket fektethessen le, mire nézve a székesfőváros és az államvasutak között esetről-esetre megfelelő szerződés kötendő.

7. A Balzsam-utczai útátjáró a most tervezett pályaszinbeni útátjáró létesítése következtében megszüntetendő és a m. kir. államvasutak a Balzsam-utczánál levő pénzügyőri kirendeltségi épületet a Szent László-utca irányában, az államvasutak területére, saját költségükön, áthelyezni kötelesek.

8. Az útmeghosszabbításra és az útátjáró létesítésére vonatkozó tervek a helyhatósági építési engedély kérelmezésével, a székesfőváros tanácsának betérjesztendők.

Mindezeket a megállapodásokat a kereskedelemügyi minister úr is, 1908. szept. 17-én 70960 sz. a. kelt rendeletével jóváhagyta.

* * *

A m. kir. államvasuti összekötő Duna-híd átépítése.

A kereskedelemügyi kormány a m. kir. államvasutak *Budapest keleti pályaudvar – kelenföldi* vonalán levő összekötő Duna-híd átépítését határozta el. A múlt év május havában megtartott közigazgatási bejárás on a híd átépítése és bővítése ellen nem volt észrevételünk. Mivel azonban a bemutatott tervek nem nyújtottak tájékoztatást a felől, hogy a híd 4 vágányának úgy a pesti, mint a budai oldalon való folytatása mily mértékben fogja érinteni a városszabályozás érdekeit, ennél fogva kértük, hogy a vasuti híd kibővítésével összefüggő további vasuti tervezések is megismertessenek, mert ezeknek az ismerete nélkül, a városszabályozó hatóságok a vasuti tervezésekkel, a városszabályozás terén támasztott követelmények ellátásáról kellőképen nem gondoskodhatnak s így az ebből eredő következmények csakis a m. kir. államvasutakat terhelhetik.

A nyert fölvilágosítás szerint egyelőre csupán a 2 új vágány számára fog az új híd megépíttetni, a meglevőnek – egyelőre meghagyásával, – később esetleges eltávolításával; de további vasuti létesítmények itt a közel jövőben nem terveztetnek; a mennyiben azonban további vasuti létesítmények itt terveztetni fognak, azok a fővárosi hatóságokkal kellő időben meg fognak ismertetni.

Már most kijelentettük, hogy az általános szabályozási terv szerint megállapított Hungaria-körútnak a vasut pályatesté mellett a Dunáig és a híd parti nyílása alatt, a tervezett kereskedelmi kikötőkig való elvezetetését, sem a most tervezett, sem az ez után tervezendő vasuti létesítmények továbbra sem akadályozhatják meg.

Nem volt észrevételünk az ellen, hogy a budai oldalon, a téli kikötő céljaira szánt közterület, mely még a fővárosi pénzalap kezelése alatt van, részben igénybe vétessék, azzal a hozzáadással, hogy a m. kir. államvasutak igazgatósága a fővárosi közmunkák tanácsánál erre nézve, részletes tárgyalásokat indítson meg. Végül még kijelentettük, hogy a m. kir. államvasutak igazgatósága a szóban forgó vasuti létesítményekre a helyhatósági építési engedélyt kérelmezni lesz köteles.

A székesfőváros képviselői e nyilatkozatunknak a szabályozásra vonatkozó részéhez hozzájárulva, azt a kérelmet terjesztették elő, hogy az új híd a jelenlegi pilléreknek nem délfelé, hanem északfelé való meghosszabbításával állapíttassék meg s ez alkalommal a pillérek annyira meghosszabbíttassanak, hogy azokon a Hungaria-körúti közúti híd is elhelyezhető legyen.

Az egyetértő részletes megállapodások során, az 1876. évi legmagasabb vízszin, +7.58 m. és a híd szerkezet alsó éle közötti hajózási nyílás magassága 7 m.-ben, a parti nyílások nyílt magassága, a végleges útszintől minimális 5 m.-ben állapított meg.

Egy évvel később, a folyó év május havában, a hid átépítése ügyében megtartott pótbejáráson egyetértő megállapodás jött létre abban a tekintetben, hogy a hid átépítése annak északi oldalán eszközöltessék, habár az első bejáráson kifejezett ugyanily értelmű kíváncsi alapokául szolgáló célzatot, nevezetesen a közúti hidfalazatok megépítését, a kereskedelemügyi miniszter úr kikapcsolta. A Hungária-körút irányában annak idején létesítendő közúti Duna-hid falazatai, a Hungária-körút tengelyének nagyobbyszerű eltolása nélkül, előreláthatólag a vasúti hid falazataihoz lesznek hozzáépíthetők és ezáltal a közúti hid építése gazdaságosabban lesz eszközölhető. Az egybefüggő falazatok pedig a vízjárás és hajózás szempontjából is kedvezőbb megítélés alá esnek, mintha a pillérek egymáshoz közel, különállóan helyeztetnének el.

Az újabb tervezet szerint a pesti oldalon a vasúti töltés részsüje a leendő Hungária-körút egy részét foglalja el. Erre nézve kikötöttük a székesfőváros közönségének képviselőivel egyetértőleg, hogy ez a terület annak idején a Hungária-körút céljaira föltétlenül rendelkezésre álljon.

* * *

A lágymányosi iparvasut.

Az érdekelt ipartelepek még 1899. évben mozgalmat indítottak meg a szóban levő vontató vágány létesítése érdekében, melynek ügye az illetékes hatóságok által letárgyaltatván, 1904.-ben bejelentettük a kereskedelemügyi miniszter úrnak, hogy a lágymányosi iparvasut létesítése érdekében, az igénybe veendő Andor-utczának egyelőre 10 öl szélességben leendő megnyithatásához szükséges területek megszerzését a fővárosi pénzalapból elvállaljuk. A székesfőváros közönsége pedig elhatározta, hogy 112000 korona költséggel az Andor-utczát a tervezett iparvasut érdekében 8 m. szélességben rendezni fogja.

A kereskedelemügyi miniszter úr, ezek után elrendelte a szóban forgó vasut közigazgatási bejárását, mely 1904. augusztus havában megtartatván, ez alkalommal egyetértőleg megállapított, hogy a vasut a cs. kir. déli vasut Pragerhof – Budapesti vonalának 3251 – 3252. szelv. közt 180 m. sugaru kanyarulattal kiágazólag az iparvasut 24. szelvényéig, az Andor-utczán vezetendő akként, hogy a pálya tengelye, – a megállapított végleges útszínben az utca tengelyétől 2 m. távolságban, attól délfele fekszen. A 24-ik szelv.-től a dunaparti vágányra vezető kanyarulat 150 m. sugarral állítandó elő.

Ez alkalommal kértük, hogy az iparvasut egyelőre csupán a 25. szelv.-ig, a Röck-féle gyártelepig építtessék meg.

A katonai kormányzat képviselője a 19 – 21. szelv.-től jobbra fekvő lőporraktárakra való tekintettel, – a vonalvezetést illetőleg, a hadügyminiszter úr hozzájárulását fentartani kérte.

Egyebekben megállapított, hogy a vasut egy vágánnyal lesz építendő és hogy a második vágány, annak idején az első vágánytól 4 m. tengelytávolsággal lesz lefektetendő.

Miután a székesfőváros a lefolyt évben az Andor-utcának a Budafoki-úttól a Fehérvári-útig és a Fehérvári-úttól a déli vasutig, illetőleg a Somogyi-útig való alapzatos makadamszerű burkolási tervét elkészítette, ahhoz hozzájárultunk. A terv szerint egyelőre fakerékvetők között 6 m. széles makadam kocsíút állítandó elő a végleges útszinmagasságban, úgy hogy az a végleges mintaszelvénybe bele fog illeni. A szóban forgó utca ugyanis véglegesen $18^0 = 34,13$ m. szélességű lesz. Ez idő szerint azonban csupán $10^0 = 18,96$ m. széles a megszerzett közterület.

Az ideiglenes szélességű makadamszerű kocsíutat akként kellett az útszelvénybe beleilleszteni, hogy annak a tengelyvonalát 1.70 m.-rel északfelé el kellett tolni, mert a részletes terv alapján kitűnt, hogy a nagymérvű, helyenként 3.80 m. magas feltöltések miatt az útkorona szélessége ez időszert csupán 12 m. lehet, mert a töltés rézsűjével és a szélével is a 10^0 szélességű útterületen belül kell maradni. A terv szerint a makadam út két oldalán egy-egy m. széles kavicsolt padka létesítendő, a kerékvetők és a kőolajlámpák elhelyezésére. Ilyképen az iparvágány számára még 4 m. széles terület marad.

E rendező terv értelmében, az iparvágány is azzal az eltéréssel fektetendő le, hogy a megállapított helyétől délfelé 1.5 m.-rel el kell tolni, vagyis ideiglenes vonalra kell fektetni, mert különben az egyik sinszál a 6 m. széles makadam út szélébe esnék és maga a vágány a kerékvetők és lámpák számára szükséges 1 m. széles padkát foglalná el.

A lefolyt év október havában megtartott közigazgatási pótbejárson megállapított az iparvágánynak a 25-ik szelv.-től a 35. szelv.-ig, azaz a dunai téli kikötőig, a vasut végpontjáig tervezett vonalrész is.

Ez alkalommal kikötöttük, hogy az Andor-utca, illetőleg a dunai rakodó part végleges rendezésekor, a most tervezett talpfás Vignol felépítmény ugyanolyan nyomcsatornás felépítménynyel cserélendő ki, mint a milyen a Duna-jobbparti körvasut Királyhegy-utczai és Margit-körúti szakaszaira már megállapított. Köteles továbbá a m. á. v. az út végleges burkolásakor a vágány területét és attól jobbra-balra 1 – 1 m. távot az út burkolatával megegyező anyaggal burkolni és föntartani.

Az iparvágányt a rakodó parton a házvonaltól 12 m. tengelytávolsággal kell lefektetni, a rakodópart végleges rendezésekor azonban ahhoz alkalmazkodni kell. Az elfoglalandó fővárosi, fővárosi pénzalapi telkek és magánterületek elfoglalásának kérdése rendezendő.

A kereskedelemügyi minister úr a jegyzőkönyvi megállapodásokat jóváhagyván, akként határozott, hogy mivel a tervezett vontató vágány-

nak gőzüzemre való berendezése a katonai lőporraktárnak aránylag közeli fekvése következtében tűzrendészeti szempontból akadályokba ütközik, a vontató vágány megépítésének további halogatása pedig az itt tekintetbe jövő fontos közgazdasági és ipari érdekek érzékeny sérelmével járna, ennél fogva addig is, a míg a lőporraktárnak áthelyezése érdekében folyamatba tett tárgyalások eredményre vezetnének, a vontató vágány egyelőre villamos üzemre, felső vezetékes, egy vagy három fázisú áramrendszer alkalmazásával, lesz berendezendő.

A megnyitandó úttest és a vágány elhelyezéséhez szükséges közös töltés földmunkájának 30.000 k. költsége Budapest székesfőváros közönsége és a m. á. v. által közösen viselendő.

Végül elrendelte a kereskedelemügyi minster úr, hogy a m. kir. államvasutak igazgatósága a helyhatósági építési engedélyt a székesfőváros tanácsától kérelmezni tartozik.

A minster úr fölkérésére, hogy ugyanis az általános gazdasági, ipari és kereskedelmi érdekeket annyira előmozdító, szóbanforgó közlekedési létesítmény mielőbbi megépíthetését mozdítsuk elő, — a 10 öl széles útrészbe eső területeket csakhamar kisajátítottuk és a székesfővárosnak átadtuk; késznek nyilatkoztunk továbbá a Dunaszabályozásból nyert területeket is átadni, a menyiben azokat a vasut érinti. Fölhívtuk egyuttal a m. kir. államvasutak igazgatóságát, hogy e területek dolgában lépjen velünk érintkezésbe. Miután a részletes terveket a m. kir. államvasutak igazgatósága megküldötte, megállapítottuk, hogy a vasut a pénzalapi telkeket érinteni nem fogja.

A folyó 1909. év június havában a „Budapesti pályaudvarok építőfelügyelősége“ a szóban forgó iparvasut helyhatósági építési engedélyt kérte. Az ekkor bemutatott terv szerint a vágányt, a közigazgatási bejárási tervtől némileg eltérően, az uttengelytől dél felé, de nem 2 m., hanem 3 m. tengelytávolsággal fogják lefektetni, — mert a mint már jeleztük, több helyen a feltöltés oly magas, hogy a vágány és a közút közös testének töltés lábai másként a 10 öles útban nem férnek el. Ehhez a szokásos kikötésekkel, a székesfővárossal egyetértőleg, hozzájárultunk.

* * *

A Budapest—Szent-Lőrinczi h. é. vasut Kispest—Sárkány-utczai szárnyvonalának meghosszabbítása.

A lefolyt évben megtartott közigazgatási bejáráson hozzájárulunkkal megállapított és azután a helyhatósági építési engedély is megadatott arra, hogy a Kispest—Sárkány-utczai szárnyvonal az Üllői-

útig meghosszabbítottassék, azon a 12 öl szélességű úton át, a mely út, az Apaffy-utca folytatását képező 14 öles út irányába esik és a mely utat a szabályozási terv módosításával, a székesfővárossal egyetértőleg megállapítottunk.

Ez az út már le is jegyeztetett s a vasut czéljára átadatott; az útépités költségeit felerészben a főváros, felerészben a vasutársaság viseli.

Megállapított továbbá, hogy a szárnyvonal-meghosszabbításnak a főváros területén levő része kettős vágánnyal állítandó elő, továbbá, hogy a Sárkány-utca makadamszerűen építendő ki, végül, hogy a Határ-út szintje megtartandó és hogy az átszelt Üllői-úti jobb oldali árok és a Határ-úti árok fölött 30 cm. belvilágu átereszek építendők.

* * *

A Budapest—budafoki h. é. villamos vasut második vágánya és a vasutnak Nagy-Tétényig való meghosszabbítása.

A lefoly évben a kereskedelemügyi minister úr jóváhagyta, a mult évi jelentésünkben ismertetett közigazgatási bejárason létrejött egyetértő megállapodásokat. A tervezett második vágány és a vonal-meghosszabbítás engedélyezési tárgyalásán pedig megállapítottak az építés és üzletberendezés föltételei. E szerint a főváros területén lefektetendő második vágány építési költségeül 1,270.000 korona, a Nagy-Tétényi vonalmeghosszabbítás költségéül 1,400.000 korona, a külön tartalékberuházások költségéül pedig 400.000 kor. összesen 3,070.000 kor. engedélyeztetett. E tárgyalásokat követőleg, hozzájárulásunkkal, a szóbanforgó vasutépítkezésekre a helyhatósági építési engedély is megadatott.

* * *

A Budapesti h. é. vasutársaság vonalainak villamos üzemre való átalakítása.

Az 1895. évi XXI. t.-cz.-kel becikkelyezett, egyesített engedély-okirat értelmében a vasutársaság jogot nyert arra, hogy a *Budapest—Soroksár—Haraszti*, *Budapest—Czinkotai* és *Budapest—Szent-Endrei* vasuti vonalakból álló hálózatát felső vezetékes rendszerrel berendezhesse. A vasutársaság a Budapest—Haraszti vonal Budapest—Erzsébetfalvai szakaszát az 1905. évben kiadott engedély alapján, villamos üzemre már át is alakította. A további vonalak engedélyezési tárgyalása 1906. márczius havában megtartatván, az átalakítás tervezetéhez általában hozzájárultunk; fölhívtuk azonban a figyelmet arra, hogy a Budapest—Szent-Endrei vonal megépítése alkalmával nem történt gondoskodás arra nézve,

hogy a vasut közvetlen szomszédságában fekvő magántelkek mellett párhuzamos utak léttessíttessenek, minek következtében e telkeknek a vasut felőli hozzáférhetőségük akadályozva van. Szükségesnek jeleztük tehát, hogy ez a kérdés közmegegyezéssel megoldassék. A bizottság ekkor megállapította, hogy az általunk fölvetett kérdés megoldása mindenesetre kívánatos, azonban nem tartozik a jelen tárgyalás keretébe.

Megállapított, hogy a közterületek tényleges átadása napjától számított 3 éven belül valamennyi vonal villamos üzemre való átalakítása befejezendő. Amennyiben a 3 vonal átalakítása nem egyszerre történék, elsősorban a Budapest – Kerepesi, másodsorban az Erzsébetfalva – Dunaharaszti, végül harmadsorban a Budapest – Szent-Endrei vonal lesz villamos üzemre átépítendő. A villamos üzemre való átalakítás és ezzel kapcsolatos egyéb létesítmények tényleges építési és üzletberendezési költségei 16,100.000 korona átalányösszegben állapítottak meg. Ugyanekkor kötelezettséget vállalt a budapesti közuti vaspálya társaság arra, hogy a *Farkasréti vonalat* a Svábhegyre meghosszabbítja.

Az építési és üzletberendezési feltételek szerint az állandó irányú munkaáram legnagyobb feszültsége a vezetékeken mért 650 Volttal engedélyeztetett.

Az engedélyokirat az 1908. évi XXIII. t.-cz.-kel becikkelyezettvén, a vasuttársaság a lefolyt évben az átalakítás műveletét megindította.

Ugyancsak a lefolyt évben, a vasuttársaság kérelmére a kereskedelemügyi minster úrtól egybehívott bizottsági értekezleten megállapított, hogy a munkaáram legnagyobb üzemfeszültsége 650 V. helyett — az u. n. lánczfelfüggesztés alkalmazása esetén — 960 Volt legyen. Kikötöttet azonban, hogy: 1. Mindenütt betonba alapozott vasoszlopok alkalmazandók, melyek méretezésénél a görbületekben fellépő oldalfeszítés is számításba veendő. 2. Az oszlopok egymástóli távolsága 45–50 m. legyen. 3. A tartó aczélsodronykötél 180 kgmm² szilárdsággal birjon és hatszoros biztonsággal méretezendő. 4. A munkavezeték a sodronykötélre a székesfőváros területén és egyéb beépített területen 3–3 m. a többi helyen 4–4 m. távolságban függesztendő fel. 5. A munkavezeték 106 mm.² keresztmetszetű idomdrót legyen és 40 kg. pro mm.² szilárdsággal birjon.

* * *

A Budapest h. é. vasut r.-t. Csepelszigeti vonala.

A h. é. vasuttársaság Budapest – Erzsébetfalvai vonalából Erzsébetfalva állomás előtt való kiágazással és a *m. kir. államvasutak Budapest – Zimonyi* vonalának áthidalásával, *Csepel* község belterületére villamos és egyuttal gőzüzemű fővonalat, továbbá ebből a fővonalból kiágazóan, *Weisz Manfréd konzerv és érczárú gyárába* szárnyvonalat tervezett, melynek a közigazgatási bejárása még 1906. január havában tartatott meg.

A vonal két vágánnyal, a Budapest – Erzsébetfalva – Soroksár – Harasztii h. é. vasut 32/33 szelv. közt, még a főváros területén, a *Kollár*-féle gyártelepnél ágaznék ki s még a főváros területén áthidalná a m. kir. államvasutak Zimonyi vonalát. Innen a vonal a Soroksári Duna-ágon keresztül épített töltésig, illetőleg e töltésen levő útig, Erzsébetfalva község területén haladna tovább, miközben a m. kir. államvasutak „Erzsébetfalva“ állomása mellett 5 vágánnyal berendezett teherpálya-udvar létesítenék.

A tervezett vasut a Soroksári Dunaágon keresztül épített töltésen meglevő utat a most tervezett egy vágánnyal még nem keresztezné, hanem annak északi oldalán, a töltés mai rézsűjén külön feltöltött pályatesten vezetnék tovább a Csepelszigetre és Csepel község főbb utczáiba.

A bejárason reá mutattunk arra, hogy ezidő szerint a Dunaágon át a Csepelszigetre csupán az a vasuti vonalvezetésre alkalmas terület áll rendelkezésre, melyet a most tervezett h. é. vasut is felhasználni kíván.

Ezenfelül figyelemmel kell lenni arra, hogy a m. kir. államvasutak Zimonyi vonalának Erzsébetfalvai állomásából kiindulólág a Csepelszigeten építendő *kereskedelmi kikötőkhöz* közvetlen vasuti összeköttetés lesz létesítendő, továbbá arra, hogy az általános szabályozási terv szerint a székesfőváros beépítésre szánt területe és a fásítási határövezet között annak idején nyitandó 14 öles úton létesülő közúti vasut is, a kikötőkhöz és Csepel községbe átvezetendő lesz. Gondoskodni kell tehát arról, hogy a most jelzett államvasuti és közúti vasuti összeköttetések elé, a tervezett h. é. vasut vezetésével akadályok ne gördítenek és hogy a h. é. vasuton kívül, annak idején, ezek az utóbb jelzett összekötő vonalak is a töltés fölhasználásával, esetleg annak kiszélesítésével, az érdekelt vasuti vállalatok aránylagos költségén megépíthetők legyenek.

A tárgyalás fonala ezután megszakadt, azok miatt a nehézségek miatt, melyek a vasutnak a h. é. alapon való létesítése esetén, az államvasutak pályatestének áthidalása következtében, úgy műszaki, mint pénzügyi tekintetben fölmerültek.

Időközben az az eszme merült föl, hogy az államvasutak Budapest – Zimonyi fővonalának Erzsébetfalvai szakaszán a pályaszin megfelelően leszállíttassék, miáltal a Csepeli vasut a m. á. v. pályatestre fölött kisebb nehézséggel és költséggel lenne átvezethető.

Ebben a kérdésben a kereskedelemügyi minister úr a lefolyt évben értekezletet hívott egybe, melyen a m. á. v. Zimonyi vonal 34/54 szelv. közt, a pályaszin tervezett leszállítása ellen egy oldalról sem merült föl észrevétel. Megállapítottatott továbbá, hogy ez a pályaszin-leszállítás úgy a m. kir. államvasutakra, mint a létesítendő kereskedelmi kikötőkre való tekintettel is előnyösen eszközölhető.

Az ilymódon fölmerült költségek egy részét a m. kir. államvasutak, másikat a Budapesti helyiérdekű vasutak r. t. viselik, utóbbi azért, mert az Erzsébetfalvai h. é. v. 39/40 szelv., illetőleg a m. á. v. Zimonyi vonalának 44/45 szelv. között, előnyös felüljáróban fogja a m. á. v. pályáját átszelni.

* * *

A Budapesti h. é. vasutak r. t. Óbuda—Filatóri gát állomásának kihuzó vágánya.

E kihuzó vágánynak a lefolyt évben megtartott közigazgatási bejárásán értesültünk arról, hogy a kereskedelemügyi minister úr 1908. márczius 4.-én 97640/907. III. sz. a. kelt határozatával a szóban forgó állomás bővítését a vasutársaság saját területén, engedélyezte.

E kihuzó vágány a bővítés egy részét képezi s közterületet is érint.

A tárgyalások során elleneztük azt, hogy a kihuzó vágányt a terv szerint létesítsék, mert pályaszinben keresztezné az e helyen megállapított 14 öles sugárutat és behatolna a Szent-Endrei-út 18 öltre szélesítendő területébe s megakadályozná azt, hogy e főútvonalak rendeltetésünknek megfeleljenek.

Elleneztük ezt azért is, mert a Szent-Endrei-úton, tehát a közúton haladó fővágány bal oldalán elhuzódó építési telkekhez való hozzáférhetés ma sincs kellőképen biztosítva és a kihuzó vágány, mint pályaudvar-szerű berendezés az itteni építési telkek hozzáférhetése elé újabb gátat vetne.

A kihuzó vágányt tehát csakis abban az esetben jeleztük engedélyezhetőnek, ha a 14 öles főútvonalat a pályaszinbeni keresztezés kikerülésével szelné át, vagy ha a szabályozási terv megváltoztatásával, a 14 öles út iránya annyira elhajlittatnék, hogy a kihuzó vágány azt ne keresztezze. A Szent-Endrei-út területében kihuzó vágányt semmi esetre sem tartunk elhelyezhetőnek. A székesfőváros közönsége azonban a kihuzó vágány engedélyezéséhez azzal járult hozzá, hogy az ideiglenes jellegű legyen.

A kereskedelemügyi minister úr 1908. jul. 19-én 49823/908. III. sz. a. kelt rendeletével e kihuzó vágányra az engedélyt meg is adta, még pedig ideiglenes jelleggel, nevezetesen azzal, hogy a szabályozás végrehajtásakor a vasutársaság a kihuzó vágányt saját költségén eltávolítani, illetőleg a székesfőváros közönségével egyetértőleg megállapítandó terv szerint áthelyezni lesz köteles, a mely kötelezettség a központi

vasuti tkv.-ben följegyzendő. Tartozik ezenkívül a vasutársaság helyhatósági építési engedélyt kérni és az igénybe veendő közterületek használata iránt a székesfővárossal egyezséget kötni.

* * *

A budapesti közúti vaspálya társaság kőbányai vonalának második vágánya.

A budapesti közúti vaspálya társaság beruházásainak 1900/1901. évi műszaki felülvizsgálatán fölvevett jegyzőkönyv A. VI. 28. pontjában megállapított, hogy a közúti vasut *kőbányai* vonalának 42/44 szelv. között, a m. kir. államvasutak *Budapest—Orsovai* vonalával való kereszteződésénél, a pálya egyvágányu.

A kereskedelemügyi minister úr ehhez képest még 1903-ban utasította a közúti vaspálya társaságot arra, hogy a második vágánynak e helyen való lefektetésére vonatkozó terveket, az alkalmazandó biztosító berendezés terveivel együtt, a közigazgatási bejárás elrendelése végett mutassa be.

Az 1904. évi műszaki pótfelülvizsgálaton megállapított, hogy a vasutársaság e terveket még nem terjesztette föl, miért is arra újból fölhivatott.

Végre a lefolyt évben a vasutársaság ebbeli kötelezettségének eleget tett. A bemutatott terveket a magunk részéről is letárgyaltunk és azokhoz hozzájárultunk.

E szerint a vasutársaság a szóban forgó második vágányt, a — Kőbányai-úti és a Belső-Jászberényi-úti kétvágányu vonalrészeket összekötő — jelenlegi egyvágányu vonalrész áthelyezésével, akként fogja lefektetni, hogy a 2 vágány egymástól 3.60 m. tengelytávolságban fog feküdni.

Noha több más vonalszakaszon már beigazolódott, hogy teljesen elegendő, ha a közúti vasuti vágányokat egymástól csupán 3.00 m. tengelytávolsággal helyezik el, miáltal a közúti kocsiközlekedés válik könnyebben lebonyolíthatóvá, — jelen esetben a 3.60 m. tengelytávolság betartása ellen nem tettünk észrevételt, mert a vágányok a Kőbányai-úton és a Jászberényi-úton is már így vannak elhelyezve.

Hozzájárultunk a m. kir. államvasutak czeplédi vonalával való kereszteződésnél alkalmazandó biztosító berendezés terveihez is, sőt e berendezés alkalmazását nélkülözhetetlenül szükségesnek jeleztük.

A közúti vasuti régi egyvágányu pályarész áthelyezésével és a második vágány lefektetésével, valamint a városi villamos vasutársaság Felső-Vaspálya-utca — Kápolna-úti vonalának ugyanitt 2 vágánnyal való kereszteződésével és némi átfektetésével, a közúti forgalom céljára

szükséges kocsíút területet oly mértékben veszik igénybe, hogy az itt összetalálkozó útirányokon a nagymérvű kocsiközlekedést az eddiginél még jelentékenyebben akadályozzák.

A m. kir. államvasuti sorompók gyakori és hosszú ideig tartó elzárásával a különböző kocsik itt máris összetorlódnak s a tervezett vágányfektetéssel a helyzet a közúti forgalom szempontjából kedvezőtlenebbé alakul.

Ennélfogva szükségesnek jeleztük azt, hogy a Kápolna-úti kocsíútnak a villamos városi vasuti vágány és a járda közötti útrésze a Jászberényi-útba, valamint a Felső-Vaspálya-utczai kocsíútnak a villamos vasuti vágány és a járda közötti útrésze is a Jászberényi-útba, teljes szélességében átvitessék azért, hogy a közúti közlekedés a vágányok érintése nélkül e forgalmi góczponton lebonyolítható legyen.

Ezt az állásfoglalásunkat a megtartott közigazgatási bejárásan az eljáró bizottság is magáévá tette és mint egyetértő megállapodást érvényre emelte.

* * *

A budapesti közúti vaspálya társaság Farkasréti vonalának a keresztény temetőtől a zsidó temetőig való meghosszabbítása.

E vonalmeghosszabbítás dolgában folytatott előzetes tárgyalásainkat az 1901. évi jelentésünkben ismertettük.

A lefolyt évben, e vasut ügyében újabb közigazgatási bejárás tartatott, mely alkalommal a vonalvezetés dolgában egyetértő megállapodások jöttek létre. Ezek szerint a vasút a már megállapított végleges útszinben s a 10 öles útnak megfelelő szelvénybeosztással, az út közepén lesz lefektetendő. Egyelőre csupán egy vágányt fognak megépíteni, egy közbenső és egy végkitérővel. Ezek a megállapodások összhangban vannak az 1900/901. években folytatott korábbi tárgyalásokkal. A jelen alkalommal kívántuk, hogy a vasuttársaság a majdan megépítendő sashegyi új műárok fölött, a vasuti pálya átvezethetése, a fővárosi hatóságok által megállapítandó módon, megfelelő hidat legyen köteles előállítani.

* * *

Egyéb építkezések a budapesti közúti vaspálya társaság vonalain és telepein.

A Lánchíd-fő – Rudasfürdői vonal Attila-körút – Apród-utca sarkán levő 803. hr. sz. telekterjedék előtti kedvezőtlen helyzetének javítása végett az I. Apród-utczai 10. sz. ház előtt levő kőlépcsőzet áthelyezése

vált szükségessé. A jóváhagyott terv szerint — ideiglenes intézkedés képen — a lépcsőzet a telekterjedékbe hajlítottatnék be, mire nézve az engedély megadásához ugyis mint a telekterjedék tulajdonosa hozzájárultunk. Az Apród-utcai 10. sz. ház újjáépítésekor végrehajtandó szabályozással ugyanis az egész lépcsőzet eltávolítandó lesz.

A munka megindítása közben kitűnt, hogy az Apród-utcai 10. sz. házat és részben a lépcsőzetet is támasztó régi fal alapzata hiányos, úgy hogy azt portland cement falazattal kell aláfogni. A közúti vas-pálya társaság e tekintetben hozzánk fordult, mi azonban az ügyet, a kellő intézkedések megtétele végett az illetékes székesfővárosi tanács-hoz tettük át.

* * *

Hozzájárulásunkkal engedélyt nyert a vasutársaság arra, hogy a II. *Királyhegy-utca* rendezésével egyidejűleg a 2 vágányt 3.60 m. tengelytávolsággal a mai helyéről a kocsút közepére áthelyezhesse. Továbbá arra, hogy ez alkalommal a közvasuti régi sinszékes Vignol felépítményt 180 mm-es új Phönix sinekkel kicserélhesse.

Ez alkalommal a kereskedelemügyi minister úr figyelmébe ajánlottuk a Németországban alkalmazott 200 mm-es új Haarmann sinszelvényt is, mely főleg a kövezett úton nagyon előnyösnek ígérkezik.

Hozzájárultunk ahhoz, hogy a vasutársaság a VII. *ker. Thököly-úton*, a *Hermina-úttól* a *m. kir. államvasutak Czeplédi* vonaláig a balvágányt a végleges helyére átfektethesse. Hozzájárulásunkkal engedélyt nyert továbbá a vasutársaság arra, hogy a *Thököly-úti* vonalnak a *Murányi-utca* és a *Hermina-út* közötti szakaszában a vasutat rekonstruálhassa. Nevezetesen, hogy az új vágányokat 40 cm. széles, 30 cm. magas beton gerendákra helyezhesse, miközben a sinszálak és a beton gerendák közé 2 cm. vastag aszfalt réteget illesztettek bele. Mialatt ezeket az alapozó munkálatokat teljesítették, a közúti vasúti forgalmat ideiglenes jellegű vágányokon bonyolították le.

Hozzájárultunk ahhoz, hogy a vasutársaság a VI. *Állatkerti-körút* egy részének rendezésével együtt, itteni vonalának 31 + 60 — 35 + 82 szelv. közötti szakaszát az állatkerti kerítés mellől az úttest közepére, 3,00 m. tengelytávolsággal áthelyezhesse. Továbbá, hogy az áthelyezett vágányokat sinszékes Vignol felépítménynyel és vezető sinekkel láthassa el.

Hozzájárulásunkkal engedélyt nyert a vasutársaság arra, hogy a IX. *ker. Lónyay-utca* rendezésével kapcsolatban itteni pályáját átépíthesse. Ez alkalommal az alépítmény szilárdabbá tétele céljából az átépített szakasz Haarmann rendszerű sinszálai alatt 30 cm. vastag 50 cm.

széles beton alapot, a sinszálák és a beton alap közé pedig 2 cm. vastag öntött aszfalt réteget helyeztek el.

Hozzájárultunk ahhoz, hogy az *I. ker. Fehérvári-úton*, a befelé irányuló forgalom számára a *Kemenes-utca* déli sarkán, valamint a *III. Vörösvári-úti* 19. sz. ház előtt, mindkét irányu forgalomban, ugy-szintén a *VIII. Köztemető-úti* — *Kőbányai* vonalon, a Teleky-téri és a Köztemető-úti zsibárusok kérelmére, a *Népszínház-utca* kitorkolásánál, egy-egy új föltételes megállóhely létesíttessék.

Továbbá, hogy a *Soroksári-úti* vonalon az *Angyal-utca* sarkán, akifelé menő forgalom számára a megállóhely, a *Soroksári-út Boráros-tér* felőli sarkára; a *Közvágóhid* — *Calvin-téri* befelé haladó irányban pedig, a Királymalom iparvágányának keresztezése előtt levő megállóhely az *élelmiszer árusító r. t.* iparvágányának keresztezése elé áthelyeztessék.

Hozzájárulásunkkal a *Thököly-útra* irányuló forgalom számára, a *Baross-szobor* mellett, a Thököly-úti 17. 18. sz. házak mesgyéje irányában új megállóhely engedélyeztetett azzal a kikötéssel, hogy — mivel a régi megálló ily módon csak a befelé irányuló közlekedés számára fog szolgálni, ezért a régi és az új jelző oszlopokra is megfelelő feliratú táblák alkalmazandók.

Úgyszintén hozzájárultunk a székesfővárosi tanács ama rendelkezéséhez, hogy a vasutársaság tegye lehetővé azt, hogy az *Óbuda* — *Vörösvári-úti* vonalon, a II. Zsigmond-utcai 22. sz. ház előtti megállóhelyen, a járda felőli oldalon is lehessen föl és leszállani, a hol ugyanis a kocsni nyitott perronajtaja az élénk forgalmú kocsniútra vezet.

Hozzájárulásunkkal engedélyt nyert a vasutársaság arra, hogy az *I. Böszörményi-út* — *Mozdony-utca* sarkán szabályszerű vas várócsarnokot és a *II. Margit-rakparti* 2740 — 3429/1 hr. sz. telek *Batthyány-tér* felőli sarka előtt, a járda szélén 3·40 m. hosszú, 1·50 m. széles vas várócsarnokot állíthasson föl, azzal a kikötéssel, hogy az csupán addig tűrhető meg, amíg a mögötte levő mély fekvésű telek beépül, illetőleg a míg a közvetlen szomszédságában levő Hungaria egyesült gőzmalmok r. t. 5 emeletes malomépülete, mely a gyalogforgalom kifejlődésének itt útját állja, innen el nem kerül. Tehát ez a várócsarnok a környék rendezésekor megfelelően áthelyezendő vagy eltávolítandó lesz. Úgyszintén hozzájárulásunkkal engedélyt nyert a vasutársaság arra, hogy az *I. Kelenföldi-sósfürdői szárnyvonal* elágazásánál faszerkezetű várócsarnokot helyezhessen el. Mivel azonban a várócsarnok legkiállóbb pontja a m. kir. államvasuti vágány tengelyétől 39 m.-re, tehát a 60 m. tűztávlaton belül esik, ennél fogva a budapesti közúti vaspálya társaság, a szabvány-nyilatkozat kiállítására köteleztetett.

Engedélyt nyert hozzájárulásunkkal a vasutársaság arra, hogy a *Lánczhidő* — *Rudasfürdői* vonalon a Fiume szálló és a Lánczhid-tér

közötti szakaszban 7 db. vezeték oszlopot a járda területéből a támasztó fal vasrácsának irányába áthelyezhessen, valamint, hogy a *Kerepesi-úti végállomáson* a Czinkotai h. é. vasutról átszálló közönség érdekében 4 db. ivlámpát állíthasson föl.

Hozzájárulásunkkal engedélyt nyert a vasutársaság arra, hogy a *VII. ker. Damjanich- és Dembinszky-utczák* között fekvő 4256 – 4257. hr. sz. telkén az áramfejlesztő telepet átalakíthassa és berendezéseit ki egészíthesse. Nevezetesen a közúti vasuti forgalom növekedése és az új vonalak építése következtében szaporítani kellett a kapcsoló szerkezeteket, valamint a tápláló és a visszavezető kábeleket. Az üzembiztonság érdekében e szerkezeteket megfelelő helyiségben kellett elhelyezni, miközben egy új kapcsoló helyiséget, ehhez vezető kábelcsatornát, továbbá egy új kapcsoló tábla állványzatot építettek és a régi mezők áthelyezésén kívül két új mezőt létesítettek, az összes kapcsoló és mérő eszközökkel együtt. A kábeleket pedig oly módon helyezték el, hogy mindegyik kábelhez könnyen lehessen hozzáférni.

* * *

A budapesti villamos városi vasutársaság VIII. Népszínház-utczai vonalának átépítése.

A Népszínház-utca végleges rendezésének terve elbírálásunk alá kerülván, hozzájárultunk ahhoz, hogy a $12^0 = 22.76$ m. széles utca, szabályszerű mintaszelvény beosztással 4.50 m. széles járdákkal és 13.76 m. széles kocsijáratokkal láttassék el és hogy a villamos közúti vasuti vágányokat akként helyezték el, hogy azok alsó vezetékes rendszer szerint, 3.00 m. tengelytávolsággal, az úttest közepén legyenek. A villamos vasuti vágányokat ugyanis a vasutársaság, az összes előző tárgyalásokon biztosított kikötések értelmében, a Népszínház-utca végleges rendezésekor alsó vezetékesre köteles átalakítani.

Utóbb a székesfővárosi tanács a József-körúti és a Népszínház-utczai vágányok összekötésének kérdésével kapcsolatban többek között kikötötte azt, hogy az alsó vezetékes vonalrész a Népszínház-utca elején oly hosszban létesíttessék, hogy az áramcsere a Rókus kórháztól induló és oda vissza menő kocsijáratok hátráltatása nélkül könnyen legyen eszközölhető.

Ez alkalommal kijelentettük, hogy az e pontban kifejezésre jutó célzat, mintha a Népszínház-utczai vonalnak felső vezetéket alsó vezetékre átalakítani nem kellene, ellenkezik a társulat szerződéses kötelezettségével, ellenkezik a kereskedelemügyi minister úr által kiadott engedélyokirati függelékekkel, a Népszínház-utczának törvényszerű befolyásunkkal megállapított végleges rendező tervével és ellenkezik végül a Népszínház-

utczai vonal vezetékrendszerének kérdésében eddig elfoglalt álláspontunkkal, miért is a székesfővárosi tanács határozatának e pontjához nem járultunk hozzá.

A Népszínház-utca végleges rendezésének folyamatban tételekor a kereskedelemügyi minister urhoz intézett fölterjesztésben előadtuk azt, hogy fenntartani kívánjuk a vasúttársaság abbeli kötelezettségét, mely szerint a Népszínház-utczai villamos vasuti vonalát az utca végleges rendezésével egyidejűleg alsó vagyis földalatti vezetékküre átalakítani tartozik, a mit ezt, a székesfőváros közönségének 1893. évi 144. kg. sz. a. hozott határozata, a kereskedelemügyi minister urnak e határozatot megerősítő 1893. évi 46092. sz. leirata és az 1893. évi 36523. sz. a. kiadott engedélyokirati függelék a) pontja is világosan megállapítják.

* * *

Egyéb építkezések a budapesti villamos városi vasúttársaság vonalain és telepein.

Mult évi jelentésünkben említettük, hogy a budapesti villamos városi vasúttársaság hálózatán, berendezésein és telepein 1902. január hó 1-től 1907. év végéig eszközölt építkezések, átalakítások és kiegészítések műszaki felülvizsgálatán részt vettünk. Ez a felülvizsgálat a lefolyt évben befejezést nyert. A felülvizsgálat tárgyát a következő létesítmények képezték:

- A Kertész-utczai áramfejlesztő telep bővítése.
- Az Aréna-úti forgalmi telep bővítése.
- A Köztemető-úti forgalmi telep bővítése.
- A Ferenczvárosi forgalmi telep bővítése.
- Járóművek.
- A sertésvágóhídi vonal.
- Az Eskü-tér – Petőfi-téri végállomások összekötése.
- A Baross-utca – József-körúti összekötő vágány.
- A nyugati pályaudvar előtti végállomás átalakítása.
- A köztemetői vonal Jászberényi-úti második vágánya.
- Az Ujpesti vonal.
- A Baross-utczai vonal második vágánya (a Szentkirályi-utca – Egyetem-tér között és a vonal meghosszabbítása a Papnövelde- Veres Pálné- és Irányi-utczákon át az Eskü-térig.)
- A Baross-utczai végállomás átalakítása és a Köztemető-úti pályaudvaron átvezető vágány.
- A Király-utczai vonal Városligeti végállomásán eszközölt átalakítások.

A sertésvágóhídi vonal meghosszabbítása Erzsébetfalván át Kossuthfalváig.

A drezdai típusú kocsik átépítése.

A Király-utczai vonal meghosszabbítása a Nagymező-utczán át a Szabadság-térig és a Szabadság-téri hurokvágány.

A Hungária-körúti vonalrészek u. m. a Népligettől a Ferenczvárosi pályaudvarig és a Kőbányai vonalból kiágazólag a Kerepesi-útig.

A fasori vágányáthelyezések.

A Kolozsvári-utczai Vignol-felépítmény rekonstruálása.

A Podmaniczky-utca – Nyugati pályaudvar közti szakaszon tápláló kábelek meghosszabbítása.

Automobil szin, jegy nyomda.

Az alsó vezetékes szigetelők (1902 – 1904.)

Mindezeket a bizottság általában a követelményekkel és a reájuk vonatkozó rendelkezésekkel összhangban levőknek találta. A részletes bizottsági megállapodásokat magában foglaló, jóváhagyott jegyzőkönyvet a kereskedelemügyi minister úr ez év folyamán küldte meg.

Részt vettünk, a lefolyt évben, a vasuttársaság *Erzsébetfalvai* vonalán, e község Török Flóris-utczájában, a községbeli Kossuth Lajos-utczánál épített kitérő vágánynak, továbbá a székesfőváros területén, a *Baross-utczai* vonalának a József-körút és Őr-utca közötti szakaszán eszközölt vágányeltolásnak, végül a *Személynök-utczában*, a Margithid feljárójánál épített végkitérőnek műtanrendőri bejárásán, a mely vasuti létesítmények ez alkalommal a forgalomnak átadattak.

Mult évi jelentésünkben előadtuk, hogy a vasuttársaság hozzájárulásunkkal engedélyt nyert arra, hogy az *Újpesti-rakparton*, a Révész-utca sarkán tervezett új áramfejlesztő telepet és ezzel kapcsolatban a *X. ker. Kolozsvári-utczai* és a *Ferenczvárosi* őrházi alállomásokat megépíthesse.

Megadatott folytatólag az engedély arra, hogy a vasuttársaság az új áramfejlesztő telep építésével kapcsolatosan a *Baross-utczai* forgalmi telepen 2 db. áramvezető kábelt, továbbá a Népszínház-utca rendezésével kapcsolatban, a *Kertész-utczai* áramfejlesztő teleptől a *Hungária-körút* és *Tomcsányi-utca* sarkán levő várócsarnokig, – úgyszintén a *Baross-utczai* forgalmi telepen, egy – egy telefon kábelt fektethessen le.

Hatósági engedélylyel *telefonkábelt* fektetett még le a vasuttársaság a Kárpát- és a Dráva-utczákon, továbbá az Aréna-, Stefánia- és a Hungária-körúton, egyrészt a Hungária-körút – Lenke-utca sarkán fekvő forgalmi telepig, másrészt a Hungária-körút – Tomcsányi-utca keresztezésétől a Kőbányai vonal mentén, a Kolozsvári-utca és Felső vaspálya-utca sarkán levő áramátalakító alállomásig.

Engedélyt nyert még a vasutársaság az *Ujpesti-rakparton épült áramfejlesztő telep* és a hozzátartozó alállomások gépészeti berendezéseire is, nevezetesen: egy 21 tonna hordképességű kézi üzemű futó darura, 4 db. egyenként 307 m² fűtőfelületű Babcock Wilcox-rendszerű, lánczrostély tüzelő berendezésű kazánra, továbbá economiser-berendezésre, a füstcsatornában, szén és salakszállító berendezésre, 2 db. Zoelly-rendszerű 2000 lóerejű turbo generatorra, felületi sűrítővel, egy 200 kilowattos motordynamora a Ferenczvárosi alállomáson, egy 10 tonnás kézi üzemű futó darura, egy 250 kilowattos motordynamora, egy 500 kilowattos motordynamora végül a X. ker. Kolozsvári-utczai őrházi alállomáson egy 10 tonnás kézi üzemű futó darura.

Ugyanez év folyamán a kereskedelemügyi minister úr is kiadta a *Révész-utczai* új áramfejlesztő telep építésére, valamint a székesfőváros Révész-utczai kőteri iparvágányából kiágazólag a telephez vezető iparvágány építésére, továbbá a *Ferenczvárosi* és a *Kolozsvári-utczai* forgalmi telepeknek és az áramfejlesztő telepeknek összeköttetése céljából tervezett kábelek fektetésére és mindezeknek az üzletére vonatkozó engedély-okirati függelékét.

Engedélyt nyert a vasutársaság arra, hogy az *V. ker. Pozsonyi-úton*, az új áramfejlesztő telep és a légvezeték Wahrmann-utczai végpontja között 1 db. 185 mm² keresztmetszetű csupasz tápláló vezeték, valamint ezzel párhuzamosan, egy ugyancsak 185 mm² keresztmetszetű visszavezető kábelt fektethessen le. Továbbá arra, hogy a *Mester-utcza* jobb és baloldalán 3—3 légkábel közül egyet—egyet lebonthasson.

Hozzájárulásukkal engedélyt nyert még a vasutársaság a Hungária-körúton, a Mester-utcza és a Ferenczvárosi alállomás között, az út baloldalán 2 db., az út jobb oldalán 3 db., egyenként 185 mm² keresztmetszetű légkábel építésére. Továbbá a Ferenczvárosi alállomásból kiindulólág a *Hungária-körúton* északfelé az út baloldalán, s tovább menőleg az *Üllői-úton*, a *Szent-Lőrinczi h. é. vasut* oszlopain s a *Vágóhid-utczán* vissza menve, a *Mester-utczáig* 1 db. 185 mm² erőségű légkábel elhelyezésére.

Ezenkívül a *Szent-Lőrinczi h. é. vasut* táplálására, a Ferenczvárosi állomás és az Üllői-út között, a Hungária-körút jobboldalán 2 db. 185 mm² erős légkábelre, valamint az áram visszavezetése végett, a Ferenczvárosi alállomás és a Hungária-körúti vágányok között 1000 mm² rézkeresztmetszetű földalatti csupasz kábel lefektetésére.

Hozzájárulásunkkal megadatott az engedély arra, hogy a vasutársaság a Hungária-körút mentén fekvő, a székesfővárostól bérelt 9629/a/1 a 14 hr. sz. telken levő *Ferenczvárosi forgalmi telep*-én, a kocsivizsgáló műhely bővítéseképen zárt és fedett Compressort és

ventillálót, továbbá kovácműhelyt és irodát, végül fedett, oldalt nyitott, szerelő műhelyt építhessen és berendezhessen.

Hozzájárultunk ahhoz, hogy a *Ferenczvárosi forgalmi telepen* levő, 3 évi időtartamra engedélyezett portásbódé, három raktár és nyílt szín továbbra is fönnállhasson, de oly kikötéssel, hogy ezek az építmények, a székesfővárosi tanács fölhívásától számított 2 hónapon belül eltávolítandók.

Hozzájárulásunkkal, a *Ferencz-körút – Tüzoltó-utcza* sarkán levő föltételes megállót, a vasutársaság, rendes megálló helylyé változtatta át.

* * *

A villamos közúti vasuti kocsik irányjelzése és a hátsó peronokon való szabad közlekedés.

A kereskedelemügyi minister úr rendeletére e tárgyban tartott bizottsági értekezleteken, hozzájárulásunkkal az alábbi megállapodások jöttek létre:

1. A közúti vaspálya társaság kocsijai 1-től kezdődő páratlan számokkal, a *villamos városi vasutársaság* kocsijai 2-től kezdődő páros számokkal, a *Budapest – Ujpest – Rákospalotai villamos közúti vasut* kocsijai pedig nagy betűkkel jelzendők. E számok vagy betűk a megfelelő útirányokban közlekedő kocsikat fogják jelezni.

2. A jelzés a kocsik két végén a tetőre, átlós irányban erősített intenzív transparens lámpákkal, illetőleg fekete bádog tárcsákon kivágott számmal, vagy betűvel – melynek magassága 30 cm. eszközlendő. A transparens számok vagy betűk sötét alapon világosan kivilágítottak legyenek.

3. A kocsik belsejében az utasok tájékoztatására fali jelző táblák is alkalmazandók.

4. Élénkebb forgalmi pontokon, a megállóhelyeken, a jelző táblák oszlopain betűkkel vagy számokkal és a menetirányt jelző nyíllal ellátott útmutató táblák alkalmazandók.

A megállóhely-táblák közelében levő utcza lámpák üvegjén 5 cm. széles, zöld színű sávval jelzendő a megállóhely tözsomszédsága.

5. Ezek a megállapodások a ministeri rendeletről számított 1 év alatt végrehajtandók.

6. A kocsikba való föl és onnan való leszállás könnyítése végett a bizottság többsége szükségesnek jelezte azt, hogy a hátsó peronokon az álló helyek csökkentésével, a kocsi lépcső és a kocsi szekrény ajtaja között levő sáv szabadon hagyassék.

Egyetértő megállapodás hiányában az utóbbi pontban foglaltakra nézve a kereskedelemügyi minister úr fog dönteni.

Mi a 6. pontban foglalt czélt a tárgyalás során elérhetőnek jeleztük azzal is, ha szigoruan betartják a hátsó perronokon megállapított álló helyek számát, mert ha ezt le is szállítanák, anélkül, hogy a gyakorlatban azt szigoruan betartanák, a leszállítással semmiféle eredményt sem érnenk el. Az állapot ma ugyanis az, hogy a kocsik belsejében volt állóhelyek beszüntetésekor bizottságilag, gyakorlati próbák alapján állapított meg a perronokon engedélyezhető állóhelyek száma; de ezt rendesen meghaladja a perronokra bocsátott utasok száma, a mi épen a föl és leszállást nehezíti.

* * *

Különböző vasuti ügyek.

A föntiekén kívül eljárásunk tárgyát képezte még:

A m. kir. államvasutak Budapest – Angyalföld – Óbudai vonalából kiágazólag, az »Első osztrák jutafonó és szövőgyár r. t.« VI. Külső-Váczi-úti gyártelepéhez vezető iparvágány.

A m. kir. államvasutak Lipótvárosi vonalából kiágazólag a »Gugler és Forray« 1477/6 hr. sz., a »Roessemann és Kühnemann« 127 – 128. hr. sz. továbbá a »Kaszab és Breuer« czégeknek *Berettyó-utczai*, illetőleg *Csele-utczai* telepükre vezető, közös használatú iparvágány.

A m. kir. államvasutak balparti körvasutjának Angyalföld – Lipótvárosi vonalából kiágazólag a »Roessemann és Kühnemann« gépgyáros czég *Csele-utczai* telepére vezető külön iparvágány.

A m. kir. államvasutak Budapest – Lipótvárosi teherpályaudvarából kiágazó, a »szivattyú és gépgyár r. t.« telepére vezető vágányhálózat egyik ágának a »magyar belga fémipar r. t.« VI. *Hungária-körút* 115 – 117. sz. a., a *Teve-utcza* sarkán levő telepére tervezett meghosszabbítása.

A m. kir. államvasutak Budapest – Dunaparti teherpályaudvarából kiágazólag, a Soroksári-út keresztezésével, a Tóth Kálmán-utczán át, a »magyar élelmiszer szállító r. t.« IX. *Nádasdy-utczai* telepéhez vezető iparvágány.

A m. kir. államvasutak Budapest – Lipótvárosi teherpályaudvarából kiágazólag, Aczél Károly V. *Vizafogó dülőben* levő fatelepére tervezett iparvágány, a mely azonban kivitelre nem került.

A m. kir. államvasutak Budapest – balparti körvasutjából kiágazólag a »Viktoria gőzmalom r. t.« V. *Ujpesti rakparton*, a Bessenyei- és Tutaj-utczák között levő ipartelepére vezető iparvágány hálózatának a telep belsejébe való kibővítése.

A m. kir. államvasutak Budapest – Hatvani vonalából, illetőleg *Kőbánya felső pályaudvarából* kiágazó, a »polgári serfőző r. t.« Maglódi

úti gyárába vezető iparvágány meghosszabítása gyanánt, a »Haggenmacher«-féle sörgyárba vezető iparvágány.

A *Budapest Szt. Endrei h. é. vasutból* kiágazólag a »*magyar textil festőgyár r. t.*« III. ker. *Szent Endrei-úton* levő gyártelepére vezető iparvágány.

A *Cséry-féle szemétszállító iparvasutból* kiágazólag a *kispesti munkástelep* céljaira szolgáló, a *Pusztá-Szent-Lőrinczi* homok téglagyárhoz vezető iparvágány.

A *budapesti h. é. vasutak Budapest – Dunaharaszti-i* vonalának balvágányából, a 21 + 11.60 szelv.-nél kiágazólag a »*növényzsir gyár r. t.*« *Soroksári-úti* ipartelepére vezető iparvágány.

A »*Danubius hajó és gépgyár r. t.*« *Vízafogói* gyártelepétől az *V. Váci-útig* vezető átrakódó iparvágány.

A »*Kőbányai iparvasut r. t.*« *Schuster János-téri* állomásából kiágazólag a *Michelstädter Armin* sertésszállásába vezető szárnyvonal.

A »*Ganz és tr.-sa vasöntő és gépgyár r. t.*« *X. Kőbányai-úton* fekvő waggon gyárából, a *Villám-utczán* át, a fatelepre tervezett átjáró vágány, mely azonban kivitelre nem került.

A »*Budapest – Ujpest – Rákospalotai villamos közúti vasut r. t.*« *Ujpesti* fővonalából kiágazólag a *Langfelder Vilmos VI. Figyelő-utca – Béke-téri* gyártelepére vezető iparvágány.

A *lágymányosi dohánygyár* építő anyagának szállítása céljából, a Dunától az építés helyére tervezett lőüzemű munkavágány, a mely azonban kivitelre nem került.

A *Svábhegyi fogaskerekű vasut Városmajor* állomásánál, az *Ördög-árok* leendő medrén át épített átereszt és aluljáró fenntartásának ügye.

Az »*Aczélöntőde r. t.*« III. ker. *Boris, Petur, Anikó, és Emőd-utczáktól* határolt telepén, kézi erőre berendezett keskenyvágányú iparvasut ügye.

A »*Goldberger Sám. F. és fiai r. t.*« III. ker. *Óbudai rakparton* levő rakodójától a III. ker. *Lajos-utczai* gyárába vezető keskenyvágányú lőüzemű iparvágány hálózat kibővítése.

A *budapesti közúti vaspálya társaság Farkasréti* vonalának 20/25 szelv. közt, a *Németvölgyi-árok* fölött átépített fahidak közigazgatási bizottsági átvétele és átadása.

A *Brill Ferencz* téglagyár tulajdonos III. *Szent-Endrei-ut* 8147 – 48 hr. sz. gyártelepétől az 5774 hr. sz. telken levő agyagtermelő helyig tervezett keskenyvágányú lőüzemű, ideiglenes iparvasút.

A *Budapest – Esztergom – Füzitői h. é. vasut Óbuda* állomása közelében, a pálya jobb oldalán, a »*Wutki*«-féle telkek mentén levő párhuzamos út ügye.

A *Budapest—Esztergom—Füzitői* h. é. vasut 81/82 szelv. közt, a pálya jobb oldalán létesített párhuzamos út átvétele és átadása.

A *Budapest—Esztergom—Füzitői* h. é. vasut 5/12 szelv. közt létesített 8 m. széles párhuzamos utak átvétele és átadása.

A »*Budapesti h. é. vasutak r. t.*« *Budapest—Soroksár—Haraszti-i* vonalának »*Vágóhid*« állomásán levő korlát meghosszabbítása, járdakövező és pályatest kavicsoló munkálatok ügye.

A »*Budapesti h. é. vasutak r. t.*« *Óbuda—Filatórigát* állomásán faszervezetű árúraktár bővítése.

A »*Budapesti h. é. vasutak r. t.*« *Budapest—Vágóhid* állomása és a *m. kir. államvasutak Budapest—Dunaparti teherpályaudvara* között meglevő, ideiglenes összekötő vágányból kiágazólag, a *Budapest—Brucki* vonal töltése és a *Dunaparti teher p. u.* között létesített, ideiglenes h. é. v. tartalék vágányok.

V.

VIZMŰ.

A székesfőváros V. ker. Rudolfrakparti, az országháztól északra fekvő u. n. Markó-utcai vízműtelepének kutjai és galeriája közterületen vannak, míg a telep tartozékait képező gépházak a Duna szabályozása folytán nyert, s a fővárosi pénzalap tulajdonát képező 1108. hr. sz. telken állanak.

Markó-utcai
telep.

A telepnek ideiglenes jellege van, s a székesfőváros annak idején az 1108. hr. sz. telkünkön a maga javára csak azt a szolgalmat biztosította, hogy a telket a jelzett célra a káposztásmegyeri végleges vízmű teljes elkészülte s használatba adása napjától számítva még egy évig bérfizetés nélkül, ingyen használhatja.

Minthogy a káposztásmegyeri vízmű 1904. évi április 21-ével a maga egészében teljesen elkészült és üzembe helyeztetett, már 1905. április 21.-én beállott az az időpont, amikor a székesfővárosnak fenti ingatlanunkat a szolgálat és a vízvezetéki teleppel való lekötöttsége alól fel kellett volna szabaditania.

Az ezen idő óta történt többszörös levélváltás a kérdést alig vezette közelebb a megoldáshoz, miért is szükségesnek találtuk a közvetlen szóbeli tárgyalás módozatához folyamodni, nevezetesen a székesfővárosnál vegyesbizottság kiküldését javaslatba hozni, e bizottság szóbeli tárgyalásaitól remélvén a kapcsolatos különböző közérdekek legczél-szerűbb összeegyeztetését.

A bizottság megalakíttatván tárgyalásainak eredményéről a következőkben számolunk be.

A Markó-utczai vízműtelep naponként mintegy 25.000 m³ tiszta, egészséges vizet termel, s tehát 100.000-nél is több ember vízszükségletének kielégítésére van képesítve és értékét még fokozza az a körülmény, hogy nagy mértékben növeli a vízszolgáltatás biztonságát.

A káposztásmegyeri vízmű ugyanis eléggé távol esik a fővárostól, és a csővezetékek funkcionálásában elemi csapás, vagy más körülmények folytán beállható zavarok esetén a Markó-utczai telep az, mely a zavarok megszüntetéséig a legsürgősebb szükségletet kielégítheti. Hasonlóképp igen hasznos szolgálatot várhatunk tőle tartós nagy szárazság idejében.

A telep vize tapasztalat szerint a fertőzéstől mentes maradt akkor is, amikor a főváros rendszeres csatornázása kevésbbé volt fejlett és a talaj a pöczegödrös berendezések mellett inkább érintkezhetett a szennyvizekkel, s tehát a vízműtelep vize is inkább volt kitéve a fertőzés lehetőségének.

Ma azonban, midőn a fővárosban a csatornahálózat annyira ki van terjesztve, s egészségügyi szempontból is minden követelményt kielégít, a telep vizének megfertőzését belátható időn belül úgyszólván kizártnak kell tekinteni.

Ezen tényállás mellett a vegyesbizottság úgy találta, hogy a Markó-utczai vízvezetéki telep a székesfővárosnak olyan becses objectuma, melyről le nem mondhat, hanem a kérdés megoldását olyan irányban kell keresni, hogy a vízvezetéki telep áthelyezése mellett az országház közelében városfejlődési és szépirodalmi szempontból mielőbb megfelelő helyzet teremtsék.

A tárgyalások során képviselőink kiemelték az időközben beállott azt a fontos mozzanatot, hogy az 1908. XLVIII. t. cz. éppen e városrész fejlődésének előmozdítása érdekében az 1108. hr. sz. telekre is rendkívüli adómentességet engedélyezett, azon esetre, ha a telken emelendő épület legkésőbb 1918. évi november 1-éig lakható állapotba helyeztetik.

A felhozott szempontok kétségtelen igazolásul szolgáltak abbeli kívánságunkhoz, hogy a telek a vízvezetéki telep gépházaitól minél előbb felszabadíttassék.

A székesfőváros képviselőinél törekvésünk méltánylásra is talált, és a vegyesbizottság készséggel fogadta el a vízmű igazgató részéről javaslatba hozott azt az egyedüli célszerű megoldást, hogy a vízvezetéki telepközterületen elhelyezett kútjai és galeriája ne bolygattassanak, ellenben ami az 1108. hr. sz. telkünkön levő gépházakat illeti, ezek bontásának le, s az új szivattyútelep a réginek szomszédságában, nevezetesen az országház északi oldalán tervezett parkkeretében ennek tervével összhangzatosan, föld alá való süllyesztéssel helyezzessék el, felülvilágítója pedig bokorcsoportozattal takartassék, másrészt az új szivattyútelep üzemben tartásához szükséges villamos áram fejlesztése céljára megfelelő

telep építtessék, esetleg az Ujpesti-rakparton a budapesti villamos városi vasut új áram fejlesztő telepe mellett, vagy pedig az áram szolgáltatása a nevezett vasuttársasággal létrehozandó egyezség útján biztosíttassék.

Ami végül a vizóra állomást illeti, ez a Váczi-úti vízvezetéki rak-tár telkén helyezhető el.

Részünkről a vegyesbizottság eme megállapodásait helyesléssel fogadván, felkértük a székesfővárost, hogy a szóban levő, s régóta húzódó kérdésnek a bizottság javaslata értelmében leendő mielőbbi megoldását különös gondoskodása tárgyává tenni sziveskedjék.

Az 1908. év folyamán engedélyezett vízvezetéki csövek a következő helyeken voltak lefektetendőek.

Kerület	U t a k é s t e r e k
I.	Kelenhegyi-út, Gyopár-utcza és annak végpontjáról a Gellérthegyre vezető névtelen út, Vérmező-utcza, Koronaőr-utcza, Diószegi-út, Badacsonyi-utcza, Orbán-hegyi-út, Csend-utczából elágazó névtelen út, Királyhágó-utcza, Ercsi-út, Csörsz-utcza Kruspér-utcza, Mihály-utcza, Műegyetem-rakpart, Csend-utcza, Otthon-utcza, Várkert-rakpart, Apród-utcza, Bártfai-utcza, Alberti-utcza, Mohai-út, Bornemissza-utcza és a két utóbbi között a Bártfai-utczából délre elágazó névtelen út.
II.	Rókushegyi-útból elágazó névtelen út, Királyhegy-utcza Aranka-utcza és az abból kiágazó névtelen út, Szalonka-út, Marczibányi-tér keleti oldala, Szilfa-utcza, Alvinczi-út folytatását képező dülő út, Orsó-utcza, Eszter-utcza.
III.	Kórház-utcza, San Marco-utcza, Hunor-utcza Emese-utcza, Berkenye-utcza, Szépvölgybe vezető dülő út, Veder-utcza és azt a Raktár-utczával összekötő névtelen út, Kenyeres-utcza.
IV.	
V.	Hold-utcza

Kerület	U t a k é s t e r e k
VI.	Állatkerti-körút és új mutatványos telep, Aradi-utcza, Fóthi-út, Üteg-utcza, Csata-utcza, Király-utcza, Frangepán-utcza, Petneházi-utcza, Országbiró-utcza, Hajdu-utcza, Béke-utcza, Jász-utcza, Szt-László-utcza, Béke-tér.
VII.	Ilka-utcza, Miksa-utcza, Wesselényi-utcza, Kerepesi-út.
VIII.	Népszínház-utcza.
IX.	Nádasdy-utcza, Tóth Kálmán-utcza, Lónyai-utcza,
X.	Asztalos Sándor-utcza, Harmat-utcza melletti névtelen út, Márga-utcza, Szt-László-téri park, Sörgyár-utcza, Bánya-utcza, Szapáry-utcza, Golgotha-utcza, Simor-utcza.

Az engedélyezett csővonalak hossza:

26 mm. belső átmérőjű cső	545 méter hosszban
30 " " " "	90 " "
50 " " " "	355 " "
75 " " " "	970 " "
100 " " " "	6720 " "
125 " " " "	8375 " "
150 " " " "	6065 " "
175 " " " "	50 " "
200 " " " "	170 " "
225 " " " "	450 " "
250 " " " "	210 " "
300 " " " "	300 " "

Összesen 24300 méter hosszban.

VI.

CSATORNÁZÁS.

Az 1908. év folyamán a következő útvonalak csatornázásához
adtuk meg hozzájárulásunkat.

Kerület	Ú t v o n a l	Csatorna- hossz méterekben.
I.	Karolina-út, Ábel Jenő-utcza, Badacsonyi-utcza, Diószegi-út, Műgyetemi-rakpart, Ménesi-út, Mogyoró-utcza, Csörsz-utcza, Villányi-út, Csend-utcza, Társ-utcza, Otthon-utcza, Gellérthegy-utcza, Orvos-utcza, Vinczellér-utcza, Magyarádi-út, Magyarádi-és Lenke-út közötti névtelen út, Karolina-út és Vinczellér-utcza közötti névtelen út, Villányi-út folytatását képező és az abból délre kiágazó névtelen utak, Attila-körút, Rezeda-utcza, Mozdony-utcza, Fenyő-utcza.	4957
II.	Fillér-utcza, Marczibányi-tér keleti oldala, Apostol-utcza, Aranka-utcza.	1095
III.	Vihar-utcza, Emese-utcza, Velence-köz.	420

Kerület	Ú t v o n a l	Csatorna- hossz méterekben.
IV.	—	—
V.	Csáky-utca, Tátra-utca.	875
VI.	Állatkerti-körút és új mutatványos telep, Hermina-út, Szt-László-út, Mór-utca, Gömb-utca, Palócz-utca, Dévai-út, Király-utca, Üteg-utca, Szegedi-út, Csongor-utca, Diós-utca, Kerekes-utca, Petneházy-utca, Kartács-utca, Ambrus-utca, Bencze-utca.	4062
VII.	Wesselényi-utca, Kerepesi-út, Telep-utca, Hajtsár-út, Amerikai-út, Vörösmarthy-utca, Dongó-utca, Várna-utca, Bibor-utca, Fogarasi-út, Ilka-utca.	3590
VIII.	Vas-utca, Német-utca, Bérkocsis-utca, Népszínház-utca, Köztemető-út, Balassa-utca, Staffenberger-utca.	1833
IX.	Gubacsi-út, Tóth Kálmán-utca, Fővám-tér.	955
X.	Asztalos Sándor-utca, Golgota-utca, Simor-utca, Delej-utca, Apaffy-utca, Cserkesz-utca.	2386
		20173

Az engedélyezett csatornavonalak keresztmetszelvények szerint következőleg csoportosíthatók:

622 méter hosszú	0·25 m. körszelvény	
1008 " "	0·3 " "	
48 " "	0·35 " "	
830 " "	0·4 " "	
525 " "	0·5 " "	
68 " "	0·6 " "	
270 " "	$\frac{0·4}{0·3}$ " tojácsszelvény.	
16802 " "	$\frac{0·9}{0·6}$ " "	

Összesen 20173 méter hosszban.

VII.

KÖZVILÁGITÁS.

A közvilágítás javítása érdekében azokon az útvonalakon, a hol a közforgalom, az élet- és vagyonbiztonság megkívánja, az elmúlt esztendőben két irányban megtörténtek a kezdeményező lépések az intenzívebb világítás dolgában.

Az általános osztrák-magyar légszesztársulat budapesti légszeszgyárainak helyi igazgatósága engedélyt kapott, hogy a saját költségén, tehát a főváros minden megterhelhetése nélkül a Kigýó-téren, továbbá a Rákóczy-út, Károly-körút, Múzeum-körút és Kossuth Lajos-utca találkozásánál, végül a Rákóczy-út és a nagykörút keresztezésénél összesen 10 vagy 15 oszlopot egyenként 2 vagy 3 invert légszeszlámpással és minden lámpásban öt lángzóval próbaképen felszerelhessen. A próba ellenőrzésére a főváros bizottságot küldött ki, a melyben a főváros felkérésére mi is képviseltettük magunkat. A kiküldött bizottság még nem fejezte be működését.

Másrészt a budapesti általános villamossági részvénytársaság engedélyt nyert a Rákóczy-útnak, Múzeum-körút és a nagykörút közé eső szakaszán próbaképen villamos ivlámpa világítás felszerelésére; nevezetesen pedig erre a célra saját költségén 38 db. kandeláber felállítására azzal a kötelezettséggel, hogy azokat tartozik 1910. év végéig naponta a szürkület beálltával felgyújtani és éjjeli 11 óráig saját költségén a világításhoz szükséges árammal ellátni. Nevezett társaság kötelezettséget vállalt aziránt, hogy a próbaidő leteltével a berendezést a főváros kívánására saját költségén eltávolítja, kész azonban azt a székesfővárosnak önköltségi áron átadni és a jelzett időn túl az áramot a szerződésszerű 40 % helyett 55 % árengedménynyel szolgáltatni, a mely díjtételben a lámpások üzemtartásának összes költségei is bennfoglaltatnak.

Az 1908. év folyamán engedélyezett légszeszcső fektetések és lámpás felállítások:

Kerület	U t c z a é s t é r
I.	Városmajor-utcza, Alma-utcza, Hidegkuti-út, Zuhatag-út, Mozdony-utcza, Böszörményi-út, Koronaőr-utcza, Lisznyay-utcza, Ménesi-út, Otthon-utcza, Társ-utcza, Királyhágó-utcza, Halmi-utcza, Korlát-utcza, Csend-utcza, Zugligeti-út, Szarvas-út és a kettőt összekötő névtelen út.
II.	Eszter-utcza, Oszlop-utcza, Trombitás-út, Széna-tér, Aranka-utcza és az abból kiágazó névtelen út, Királyhegy-utcza, Marczibányi-tér, Ilona-utcza, Medve-utcza.
III.	Kórház-utcza, Hajógyár-utcza.
IV.	—
V.	Hold-utcza, Visegrádi-utcza, Csáky-utcza, Zápolya-utcza, Klotild-utcza, Csanády-utcza, Vág-utcza.
VI.	Balzsam-utcza, Állatkerti-körút és új mutatványos telep, Aradi-utcza, Hun-utcza, Csongor-utcza, Király-utcza, Dévai-utcza, Fóthi-út.
VII.	Szövetség-utcza, Wesselényi-utcza, Izabella-utcza, Izabella-tér, Huszár-utcza, Munkás-utcza, Utász-utcza, Ilka-utcza, Kerepesi-út, Thököly-utcza, Rózsa-utcza.
VIII.	Népszínház-utcza, Kalvária-tér, Tisza Kálmán-tér.
IX.	Nádasdy-utcza, Tóth Kálmán-utcza, Dandár-utcza, Lónyay-utcza, Beöthy-utcza.
X.	Belső Jászberényi-út, Szapáry-utcza, Delej-utcza, Golgota-utcza.

Az engedélyezett egyláángú lámpások száma

301 egész éjjeli

329 fél éjjeli.

Azonkívül engedélyeztetett 6 db. hármas lámpás, továbbá 201 lámpás áthelyezése és 9 féléjjeli lámpásnak besorozása az egész éjjeliek közé.

A magyar villamossági részvénytársulat az 1908. év folyamán a következő vonalakon fektetett kábeleket.

Kerület	U t c z a é s t é r
I.	Somlói-út, Tárnok-utcza, Városmajor-utcza, Logodi-utcza, Bors-utcza, Alkotás-utcza, Pauler-utcza, Völgy-utcza, Attila-körút, Verbőczy-utcza, Villányi-utcza, Átlós-út, Bercsényi-utcza, Alma-utcza, Enyedy-utcza, Lisznyay-utcza, Lipótmezei-út, Retek-utcza.
II.	Vám-utcza, Margit-körút, Oszlop-utcza, Batthyány-utcza, Toldy Ferencz-utcza, Tölgyfa-utcza, Apostol-utcza.
III.	Kolosy-tér, Óbudai-rakpart, Lajos-utcza.
IV.	Királyi Pál-utcza, Károly-körút, Múzeum-körút, Calvin-tér.
V.	Deák Ferencz-utcza, Csáky-utcza, Visegrádi-utcza, Zrinyi-utcza, Lipót-körút, Margit-híd, Váci-körút
VI.	Dessewffy-utcza, Aradi utcza, Lőportár-utcza, Hermina-út, Szondy-utcza, Hungária-út, Szabolcs-utcza, Aréna-út, Felső erdősor, Kiss János-utcza, Oktogon-tér.
VII.	Holló-utcza, Dembinszky-utcza, Rózsa-utcza, Izabella-utcza, Erzsébet királyné-útja, Hermina-út, Nefelejts-utcza, Kazinczy-utcza, Cserhát-utcza, Dob-utcza, Dohány-utcza, Rombach-utcza, Bethlen-utcza, Wesselényi-utcza, Elemér-utcza, Thököly-út, Nagydíófa-utcza.
VIII.	Bezerédi-utcza, Kőris-utcza, Aggteleki-utcza.
IX.	Gyáli-út, Kinizsi-utcza, Bakács-tér, Angyal-utcza.

A magyar villamossági részvénytársulat által 1908. évben lefektetett kábelek árokossza 18092·30 méter.

Ezenkívül épített a magyar villamossági részvénytársulat nagy feszültségű (primär) áram vezetésére szolgáló légvezetéket

IX. ker. Gyáli-úton 228 méter hosszban; kis feszültségű (secundär) áram vezetésére szolgáló légvezetéket

az I. ker. Alma-utczában,

a II. ker. Keselyű-úton és Küküllő-utczában,

a IX. ker. Gyáli úton, összesen 466 méter hosszban.

A budapesti általános villamossági részvénytársaság az 1908. év folyamán a következő vonalakon fektetett kábeleket:

Kerület	U t c z a é s t é r
I.	Orlay-utcza, Kapuczinus-utcza, Fehérvári-út.
IV.	Szervita-tér, Veres Pálné-utcza, Gerlóczy-utcza, Calvin-tér.
V.	Kádár-utcza, Ujpesti-rakpart, Tutaj-utcza, Báthory-utcza, Hold-utcza, Nagykorona-utcza, Visegrádi-utcza, Zápolya-utcza, Váczi-út, Csáky-utcza.
VI.	Mozsár-utcza, Aréna-út, Vörösmarty-utcza, Nagymező-utcza, Izabella-utcza, Király-utcza, Dávid-utcza, Aréna-út, Lehel-utcza, Lőportár-utcza, Teréz-körút, Csengery-utcza, Sziv utcza, Liszt Ferencz-tér, Munkácsi-utcza, Városliget.
VII.	Wesselényi-utcza, Holló-utcza, Thököly-út, Abonyi-utcza, Pálma-utcza, Izsó-utcza, Szabó József-utcza, Ilka-utcza, Szondy-utcza, Klauzál-utcza, Lövölde-tér, Nagydíófa-utcza, Nefelejts utcza, Akácza-utcza, Nyár utcza, Rottenbiller-utcza, Murányi-utcza, Damjanich-utcza, Erzsébet-körút, Vörösmarty-utcza, Gizella-út, István-út, Munkás-utcza, Mexikói-út, Rákóczi-út.
VIII.	Őr-utcza, Futó-utcza, Mária Terézia-tér, Conti-utcza, Német-utcza, Kőfaragó-utcza, Népszínház-utcza, Csokonay-utcza, Mária-utcza, Baross-utcza, Csepregy-utcza, Illés-utcza, Koszorú-utcza, Nap-utcza, Hunyadi-utcza, Tavaszmező-utcza, Horánszky-utcza, József-körút.
IX.	Üllői-út, Liliom-utcza, Páva-utcza.

A budapesti általános villamossági részvénytársaság által 1908. év folyamán lefektetett kábelek árokhossza 27583·33 méter.

Az 1908. év folyamán engedélyezett kőolajlámpás felállítások
a következő helyekre vonatkoznak:

Kerület	U t c z a é s t é r
I.	Csipke-út, Báró Eötvös-út, Felhő-utcza, Karthausi-út, Mátyáskirály-út, Normafa-út, Melinda-út, Széchenyi-emlék-út, Tündér-út, Naphegy-utcza, Orbánhegyi-árok, Nárcisz-utcza, Tigris-utcza, Derék-utcza, Lejtő-utcza, Óra-út, Kruspér-utcza, Andor-utcza, Kútvölgyi-út, Kondorosi-út, Csurgoi-út, Albert-utcza, Mohai-utcza, Városkúti-út.
II.	Fillér-utcza, Eszter-utczából elágazó névtelen út, Páfrány-út, Eszter-utcza folytatását képező névtelen út, Szilfa-utcza, Kapy-utcza folytatását képező névtelen út.
III.	a Kis-Czelli kaszárnyától a Mátyás-hegyre vezető névtelen út, Pálvölgyi düllő-út, Boróka-útból elágazó névtelen út, Szt. Endrei-utcza, Emese-utcza.
IV.	—
V.	Párkány-utcza, Esztergomi-út, Visegrádi-utcza, Párkány-utcza és Ujpesti-rakpart közötti dülő út.
VI.	Országbiró-út, Komáromi-út, Rákos-tér, Szőnyi-út, Városliget.
VII.	Colombus-utcza.
VIII.	—
IX.	—
X.	Villám-utcza.

Az engedélyezett lámpások száma:

124 egész éjjeli

116 fél éjjeli.

Azonkívül engedélyeztük 19 lámpás áthelyezését, 5 féléjjeli lámpásnak az egész éjjeliek és 50 nyári féléjjeli lámpásnak az egész évi féléjjeli lámpások közé sorolását.

VIII.

TÁVIRÓ, TÁVBESZÉLŐ.

Az 1908. év folyamán következő táviró és távbeszélő vonalak képezték közigazgatási bejárás, illetőleg engedélyezés tárgyát:

Az I. II. IV. V. VI. VII. VIII. és IX. kerületekben távbeszélő tömbcsatornák, kábelesőcsatornák, páncélos kábelek és légvezetékek.

A magy. kir. államvasutak Kőbánya és Rákos állomásán távirda oszlopok áthelyezése.

A budapest – hatvani táviró kábel.

A III. ker. tengerészeti laktanya és óbudai rakpart között villamos csengő berendezés.

A Goldberger Sámuel és fiai gyár r. t. telefon vezetéke.

A múlt évi január 20-án a II. kerületi Jégverem-utca és Fő-utcai távbeszélő kábel aknában előfordult légszeszrobbanások alkalmából azzal a kérelemmel fordultunk a kereskedelemügyi minister urhoz, hogy a kábel aknák állandó szellőztetése iránt intézkedni méltóztassék. A kereskedelemügyi minister úr által egybehívott szakértekezlet június hó 27-én tartott ülésében a távbeszélő tömbcsatornák aknáiban esetleges gázömlések alkalmával előállható robbanások meggátlása céljából a következő óvintézkedések életbeléptetését hozta javaslatba.

1. Ugy a meglevő, mint az ujjonnan építendő távbeszélő aknák fedelei a kémlelés céljaira alkalmas, teljesen jól zárható nyílással láttassanak el.

2. A távbeszélő hálózat és a gázgyár egy-egy megbizottjai minden hónapban, minden egyes aknát kémlelni tartoznak és a mennyiben gázszagot éreznének, úgy mindkét helyre azonnal jelentést tenni tartoznak,

egyrészt az akna és a vele szomszédos aknák szellőztetése, másrészt a gázömlés helyének felkutatása és a hiba megszüntetése végett.

A kereskedelemügyi minister úr a javaslatot elfogadta és a végrehajtásához szükséges intézkedéseket elrendelte és egyben felkérte a székesfővárost, hogy a csatorna építéseknél szükséges földfeltöltéseknél az iszapolással való döngölést kötelezően rendelje el.

Az 1908. év folyamán végrehajtott építkezések és kábelfektetések révén az év végéig a föld alatt elhelyezett távbeszélő kábelek hossza 49301 méterrel 253092 méterre, a kábelek elhelyezésére szolgáló beton-tömbök vonalhossza 5973 méterrel 51662 méterre, az elosztó csővezeték hossza 19162 méterrel 32804 méterre, a felvezető pontoktól az előfizetők állomásaig vezető légvezetékek hossza 647900 méterrel 14138084 méterre szaporodott.

A légvezetékek fokozatos kiküszöbölése folytán az év végéig 1288 távbeszélő állomás kizárólag földalatti vezetékkel volt a központtal összekötve.

IX.

SZEMÉLYI ÜGYEK.

Báró Gromon Dezső belső titkos tanácsos úr Ő nagyméltóságát alelnöki tisztének ellátásában őszinte sajnálatunkra hosszú betegség akadályozván, állásától a folyó év április havában végleg megvált.

Akadályoztatása óta tanácskozásainkat Dr. Wekerle Sándor miniszterelnök úr Ő nagyméltósága személyesen vezeti és mi mély hálával vagyunk iránta eltelve, hogy erre sokoldalú és szinte emberfeletti nagy elfoglaltságának közepette is tud időt és módot találni, ebben az alakban is tanusítva a székesfőváros szeretetét és az intézményünk feladatai iránt táplált ama meleg és áldozatkész érdeklődését, melynek Budapest már oly sokat köszönhet.

Tanácsunk rendes tagjai közül az elmúlt évben Balla Gyula miniszterelnökségi miniszteri tanácsos és Lukács Antal főrendiházi tag tisztségükről lemondottak.

Balla Gyula rövid működés után vált ki a közmunkák tanácsából.

Lukács Antalnak egészségi okokból bekövetkezett lemondásával a fővárosi közmunkák tanácsa legrégibb tagjától volt kénytelen megválni, aki az intézmény életbelépte óta, tehát közel 38 éven át viselte tagsági tisztét.

A fővárosi közmunkák tanácsának intézménye a hazafiui buzgalom erényére van építve és ennek Lukács Antal méltán volt tekinthető legkiválóbb személyesítőjéül, mert e férfiú tagságának egész hosszú ideje alatt sokszor nehéz viszonyok között, lankadatlan buzgalommal és áldozatkész közreműködéssel segített előbbre vinni azokat a közcélakat,

melyek gyűjtőnéven a főváros, mint országos központnak kifejlesztésében jutottak kifejezésre.

Ami e téren az utolsó négy évtized alatt történt, ezzel művelődéstörténetünk lesz hivatva közelebbről foglalkozni, de reánk is tartozik megállapítani azt az erkölcsi veszteséget, mely intézményünket Lukács Antal távozásával érte.

Az ekként megüresedett két tagsági helyre a ministerium Hoszpötzky Alajos kereskedelemügyi ministeri tanácsost és dr. Müller Kálmán főrendiházi tag, kórházi igazgatófőorvost, az országos közegészségügyi tanács elnökét nevezte ki.

X.

VEGYESEK.

A nemzeti
színház és a
budai állandó
színház.

Régi törekvés, hogy új nemzeti színházat kapjunk, mely elhelyezésével, építészeti kiképzésével és berendezésével kielégíthesse egy ilyen elsőrendű műintézet irányában támasztható korszerű igényeket. Viszont annak a vágyódásnak is van már némi multja, hogy a székesfőváros jobbparti részén állandó színház létesüljön. A kettő a mult év tavaszán — legalább átmenetileg és ideiglenesen — véletlen kapcsolatba jutott és ez a körülmény arra indított bennünket, hogy előterjesztéssel éljünk a vallás- és közoktatásügyi minister úrhoz. Bárha a kérdés időközben más irányban és más alapon nyert megoldást, — állásfoglalásunknak a tény befejezettsége mellett is maradtak fenn oly vonatkozásai, melyek maguk után vonják, hogy feliratunkat ezen évkönyvünkbe felvegyük, amint következik:

1582/1908. sz.

Nagyméltóságú Vallás- és közoktatásügyi Minister Úr!

A székesfőváros közvéleményét már régebben foglalkoztatják azok a hírek, melyek a nemzeti színháznak mostani helyén való újjáépítéséről és előzőleg egy másik színház létesítéséről nyilvánosságra jutottak.

Tekintettel az 1870. X. t.-cz. 14. §-ára, mely a fővárosi közmunkák tanácsának — egyebek között — feladatává teszi a közintézeti épületek célszerű elhelyezésének irányítását, — a kérdés fontosságánál fogva,

méltán keltette fel e tanács hivatásszerű érdeklődését, mely mai napon tartott ülésünkben egész melegséggel nyilvánult meg.

Ennek során általános helyesléssel és őszinte köszönettel vettünk tudomást arról, hogy Nagyméltóságod a nemzeti színház ideiglenes elhelyezését a jobbparti városrész állandó színházának létesítésével kapcsolatba hozni méltóztatott.

Kétségen felül áll, hogy a budai oldalnak az állandó színház kulturális intézményére, melynek már a kisebb jelentőségű vidéki városok is birtokában vannak, szinte nélkülözhetetlen szüksége van és azt nem pótolhatja sem a várszínház, mely a legelemibb követelmények színvonalán is mélyen alul van s ideig-óráig is alig tűrhető, – sem a Horváth-kertben levő nyári szinkör, mely rozoga faalkotmányával már régen kibékíthetetlen ellentétbe jutott a székesfőváros jellegével. Ezek a körülmények képezik háttérét a hosszú évekkel ezelőtt keletkezett mozgalomnak, melynek célja a jobbparti városrész eme kulturális szükségletét kielégíteni. Ami azonban eddig pénzeszközök hiánya miatt nem sikerült, az most könnyedén, nehézség nélkül megvalósíthatónak mutatkozik Nagyméltóságod érintett eszméje szerint, melyet annál szerencsésebbnek tartunk és annál melegebben üdvözlünk, mert nyilvánvaló, hogy ezen az úton két nevezetes cél érhető el, a nélkül, hogy a második felkarolása számottevő áldozatot igényelne.

Az ezen alapra helyezett kezdeményezésnek szükségszerű követelménye azonban, hogy a színház a jobbparti városrész oly pontján épüljön, ahol mindkét feladatának megfelelhessen.

A Döbrentey-tér, melyet – hír szerint – kilátásba venni méltóztatott, a figyelembe veendő összes szempontok mérlegelésével kialakult meggyőződésünk szerint merőben alkalmatlan.

Tisztában vagyunk ugyanis azzal, hogy mivel a beboltozott ördögárok e tér piaczi része alatt ferde vonalban halad el és torkol a Dunába, a színház csak az Erzsébet hidfőnél létesített parkban találhatná elhelyezését, ami méltán ébreszti fel aggodalmunkat.

A székesfőváros tudvalevőleg már megtette az előintézkedéseket arra, hogy a birtokában levő gyógyfürdőket a korszerű kívánalmakhoz képest kiépítse és berendezze. Mint a képviselőház közeli tárgyalására váró, u. n. városfejlesztési törvényjavaslat tanusítja, jelentékeny pénzbeli támogatással a magas kormány is hathatósan buzdítja erre a székesfőváros törvényhatóságát. A kiépítendőkhöz tartozik a Rudas-fürdő is, melynek egyetlen kis üdülőhelyét éppen ez a Döbrentey-téri park képezi.

A fürdőintézetet attól most, éppen a fürdő kiépítésének küszöbén megfosztani, véleményünk szerint annál kevésbé találhatna mentséget, mert az adott helyi viszonyok között nincs rá mód, hogy valaha ki lehessen elégíteni a fürdőnek annál nélkülözhetetlenebb eme szükségletét,

minthogy oly betegek keresnek ott gyógyulást, akik a fárasztó nagyobb, vagy éppen hegyi sétákat nem bírják el.

Sulyos kifogás alá esik a színházat e mélyített parkba építeni városrendezési és szépészeti szempontból is. Megvalljuk, megdöbbentünk már a puszta gondolattól, hogy ami nagy áldozattal célszerűen és szépen megalkottatott, azt kényszerítő ok nélkül elpusztítsuk, mikor más felől lépten-nyomon felhangzik a panasz, hogy a város belsejében kevés a terünk és üdülő helyünk.

Futólag érintve azt is, hogy a színház építészeti kiképzése e parkban, főleg a költségek korlátozása esetében, előreláthatólag csak a szépészeti igények rovására üthetne ki, – nem mulaszthatjuk el nyomatékosan nagybecsű megfontolásába ajánlani Nagyméltóságodnak, hogy a színház építési költségei az ismeretes talajviszonyok miatt a Döbrentey-téren előre ki sem számítható magasságra emelkedhetnének és amit a föld gyomrába kellene beépíteni, ez a költség jelentékenyen meghaladhatná a többi költséget. Ugyancsak ide tartozik, számot vetni a gyógyforrások megbolygatásának esélyeivel, melyek közül az sincs kirekesztve, hogy az építési alap beláthatatlan kártérítési igényeknek lenne kitéve.

Az érintett pénzügyi hátrányok azt a különben kétes előnyt, hogy a színház napi bevételei talán nagyobbak lennének, ha a pesti közönség közelebbről érné a színházat, teljesen illusoriussá teszik. A főváros közlekedési berendezése mellett a színház napi bevételei valóban nem a helytől, hanem az előadások művészi értékétől függnének és a színház anyagi prosperitása tekintetében hivatkozhatunk nemcsak a Vigszínházra és ennek főleg első éveire, amikor környéke még ki sem volt építve, – de hivatkozhatunk az eldugott Magyar színházra és a Király színházra is.

Kapcsolatban azokkal, amiket fentebb előadni bátorzkodtunk, a Döbrentey-téri elhelyezés ellen szól az a döntő szempont is, hogy így a színház a jobbparti városrész szélére jutván, ennek az állandó színházává nem lehetne.

Az utóbbi cél elérése végett meggyőződésünk szerint, a városfejlődés irányát is követve észak felé kell haladni, odáig, ahol a színház központi elhelyezéshez jut. E pont a Krisztinavárosi Horváth-kertben mintegy önként kínálkozik. Itt a színház minden közérdek teljes megóvásával építhető fel és az építés azonnali megkezdésének semmi akadálya nincsen.

Megállapíthatjuk, hogy a balparti városrésztől a Horváth-kert csak az alagut hosszával van távolabb mint a Döbrentey-tér. Mindössze tehát néhány száz méter távolsági különbség forog fenn, mely annál kevésbé lehet döntő, mivel a nemzeti színház szempontjából alig egy pár évről, ellenben a jobbparti városrész érdekéből az idő végtelenségéről van szó.

Meg kell továbbá állapítanunk, hogy a közlekedés czélszerűsége és könnyűsége a Horváth-kertnél is teljes mértékben megvan és meg lesz abban az átmeneti időben is, amikor a lánczhidat, restructiója végett, mintegy $\frac{5}{4}$ évig elzárva fogják tartani.

Mindezeknél fogva egyhangu megállapodásunk erejével tiszteletteljesen kérni bátorkodunk Nagyméltóságodat, hogy a színházat a Döbrentey-tér érintetlenül hagyásával a Krisztinavárosi Horváth-kertben felépíttetni méltóztassék.

Kelt Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsának 1908. évi május hó 5-én tartott üléséből.

Báró Gromon Dezső s. k.
alelnök.

Garancsy Mihály s. k.
ministeri tanácsos, előadó.

Az ipartörvény reviziójára készült tervezettel a kereskedelemügyi minister úr felhívására szintén foglalkoztunk.

Az ipartör-
vény revizió-
ja.

Kiindulva abból az alapfeltevésből, hogy az építési és építésrendőri hatóság fennálló törvényszerű hatásköre úgy, mint ez a székesfőváros területére alkotott építésügyi szabályzatban kifejezésre jut, továbbra épségben marad az ipar viszonylataiban is, észrevételeinkben szoritkoztunk a tervezetnek a telepengedélyt tárgyazó azon intézkedéseire, melyek az 1870. X. t.-cikken alapuló hivatáskörünket közelebbről érintik.

A székesfőváros általános szabályozási és beosztási terve a nagyvárosi élet viszonyaiban felmerülő összes igényeket kielégíteni lévén hivatva, ehhez képest megállapításánál gondoskodva van arról, hogy a különböző érdekek egymással összhangban, az egyetemes jóllét és fejlődés szolgálatában érvényesülhessenek. E szemponthoz alkalmazkodva vannak a városrendezési övezetek a célszerűség igényeinek megfelelően elhatárolva és építési módjuk különleges rendeltetésük szerint megállapítva.

Ez az övezeti beosztás és építési mód szükségképen számol az ipar érdekeivel is, melyeknek gondozása és ápolása alól a szabályozó és rendező hatóság sem lehet felmentve, mert a város fejlődésének megbénítására vezetne az, ha a város keretében az ipar megfelelő otthont nem találna. Viszont az iparnak is csak kárára válhatnék, ha párhuzamosan a városi életben felmerülő többi igények boldogulása nem biztosíthatnék.

Az egymásra utalt érdekek eme viszonya vezetett pl. arra, hogy az egészségtelen bűzös gyárak számára külön terület van kijelölve, melynek határain kívül azok meg nem telepedhetnek. Ugyancsak városrendezési tekintetek más irányban is korlátozásokat tesznek szükségesekké

és ide vezetendő vissza, hogy egyik-másik részén a városnak ipartelepek vagy gyárak általában nem létesíthetők.

Az említett viszonylatokban kétségtelenül érvényesülésre van igénye annak az irányadó elvnek, hogy az ipartelepek és gyárak elhelyezkedésének is alkalmazkodni kell a város beosztásához, melynek éppen az egyetemes érdek képezi alapját.

Szem előtt tartva tehát a telepengedély intézményének célját, a fentiekből önként következik, hogy egyrészt a telepengedély kérdésénél az iparhatóság úgy a városszabályozási tervet, mint az építésügyi szabályzatot és az ebben megállapított övezeti (rendezési) beosztást figyelembe venni tartozik, hogy másrészt a telepengedélyezési eljárás során a székesfőváros szabályozási tervével és építésügyi szabályzatával összefüggésben álló közérdekek multhatatlanul illetékes képviselőre szorulnak.

Miután pedig e kettős célzatot a tervezet nem fedi sem általában, sem különösen Budapestre vonatkozólag, hol a szabályozás, rendezés és építkezés érdekeinek ellátása az 1870. X. t.-cikkkel a fővárosi közmunkák tanácsára van ruházva, miután továbbá a székesfőváros ez irányu érdekelt-sége a határos községekkel szemben is nyilvánvalóan fennforog: ennél fogva hivatkozással az 1870. X. t.-cz. 15. §-ára is, kérelmeztük a törvénytervezetbe oly intézkedés felvételét, hogy az iparhatóság a telepengedélyezési eljáráshoz nemcsak Budapest, hanem a vele határos községek területén felmerülő esetekben is a főv. közmunkák tanácsát meghívni és határozatánál a székesfőváros szabályozási és rendezési tervét figyelembe venni tartozik. Kértük pedig ezt annál inkább, mert előre látható, hogy a fejlődés menete Budapest és a határos községek között előbb-utóbb fokozatos összeolvadásra fog vezetni.

Figyelmébe ajánlottuk továbbá a kereskedelemügyi minister urnak, hogy azokat az ipartelepeket, melyek öt lóerőnél nagyobb munkaképességű motorral működnek, vagy amelyek gőzkazánt használnak, csupán ezért telepengedélytől tenni függővé, mint ezt a tervezet célozza, – az építésügyi szabályzatban foglalt biztosítékok mellett felesleges, az ipari érdekek szempontjából pedig célszerűtlen lenne.

Ugyanilyen észrevételünk volt a tervezetben felsorolt áruházakra és áruraktárakra nézve, melyeket ennél fogva a felsorolásból kihagyni javasoltunk. Az oltalmat igénylő érdekekről az áruházak és áruraktárak eseteiben nézetünk szerint már eleve hivatalból kell kimerítően gondoskodni az építési és tűzrendészeti szabályokban. Az új építésügyi szabályzat éppen tárgyalás alatt álló tervezetének különösen 489–514. §-ai tényleg foglalkoznak is ezzel a kérdéssel. E célba vett intézkedések mellett, úgy véltük, a hosszadalmas telepengedélyezési eljárás és ennek során a magánérdekeltség bevonása annál inkább mellőzhető volna, mert

az eljárás a kereskedelmi érdekek érvényesülésének késleltetésével érzékeny károkat okozhatna.

Végül a törvény tervezet azon intézkedését illetőleg, mely a telepengedélyezési eljárást az építési engedély iránti eljárással összevoni célozza, rámutatunk az 1870. X. t.-cz. 16. §-ára, mely szerint e tanács az építési és építésrendőri ügyekben felügyeletet és felelősségi hatóságot gyakorol; a 24. §. pedig véleménykülömbőség esetére belügyministeri döntésben jelöli meg a megoldást. Másrészt Budapesten az építkezésekről tüzetes nyilvántartás vezetetik, amit az építési hatóság csak kiviteli tervek birtokában eszközölhet. Szerfelett bonyolíthatja a kérdést az a körülmény is, ha a kiszemelt telket esetleg szabályozás érinti; ezt még az építési engedély előtt kell megoldani, s ha vagy terjedék csatolásáról, vagy terjedék elvonásáról van szó, ezzel oly vagyoni kérdés alakul ki, melyet a telepengedélyezési eljárás során nem lehet elintézni. A felhozott nehézségek miatt az eljárás célba vett egyesítése gyakorlatilag ép úgy nem mutatkozik keresztülvihetőnek, mint ahogy nem lehetett a jelenlegi ipartörvény (1884. XVII. t.-cz.) 29. §-ában lefektetett hasonló célzatot sem megvalósítani.

A székesfőváros törvényhatósági bizottsága, hogy a fővárosban, kivált a kisebb lakásokban mutatkozó nagy hiány orvoslását maga is hatékonyan előmozdítsa, felhatalmazást adott a székesfővárosi tanácsnak arra, hogy a IX. ker. lóversenytéri dűlőben, a Gyáli-út mentén, a honvéd helyőrségi kórház közelében fekvő fővárosi telektömbből mintegy 6000 □ öl területet hasítson ki és itt a főváros költségén blockrendszerű elhelyezéssel háromemeletes házcsoportot építsen, mintegy 200, részben egyszobás, részben kétszobás olcsó lakással.

Az építkezésre egymillió korona hitel szavaztatott meg.

Részünkről a lakáshiány orvoslásának azt a módozatát, hogy házak építésével maga a városi hatóság vállalkozzék olyan feladatra, a mely magánvállalkozás terére tartozik, elvileg nem helyeselhetük.

Az ilyen feladatot a külföldön is mindenütt nem a városi hatóság, hanem a magántevékenység oldja meg.

Mindazonáltal a fenforgó körülmények között méltányoltuk a törvényhatóság elhatározását, mint olyan hatósági intézkedést, melynek a fővárosban szociálpolitikai és különösen munkásjóléti szempontból kétségtelen jelentősége van. Ami az építkezés kiviteli módját illeti, helyeseltük a blockrendszerű megoldást, s nem tettünk észrevételt az ellen sem, hogy a IV. övezetbe eső szóban levő telektömbön háromemeletes házcsoport építtessék.

Az elrendezési terv szerint az épülettömb külső homlokzata mentén mindenütt 5 m. széles előkert van kilátásba véve, míg a kertszerűen berendezendő udvar céljára 190 m. hosszú és 63 m. széles terület maradna,

A főváros
által építen-
dő olcsó
lakások.

noha a külföldön tanulmányozott hasonló rendszerű munkásházaknál csak mintegy 40 m. széles szabad udvar található, s ez minden tekintetben elegendőnek bizonyult.

Ugy véltük tehát, hogy akkor, amikor a székesfőváros a munkásházaknál 5 m. széles előkertet is létesít, s ezen felül a házak zárt sora az utcák és az udvar között hat helyen megszakittatik, a követelményeket nálunk is tökéletesen ki fogja elégíteni a kisebbméretű udvar. A térpazarlás alakjában fellépő áldozatot tehát elkerülni kívántuk.

Czélyszerű elrendezésnek találtuk azt, hogy a nagyobb számú egy szobás lakások aránylagosan kétszobás lakásokkal vegyítettessenek, mert így a munkásházakban a némileg tehetősebb osztály is helyet foglalhat s a szegény munkásnéppel való együttléte, érintkezése szociális szempontból csak előnnyel járhat.

A tervezet szerint egy lépcső emeletsoronként nagyjából csak két lakáshoz szolgálna, pedig tudvalevő, hogy a lépcsőházak nagy mérvben emelik az építési költséget és elhelyezésükre jelentékeny olyan területet vesznek igénybe, mely effectív hasznót nem hoz.

Minthogy a jelen esetben a három emeleten átmenő lépcsőházak ily nagy száma indokolatlan, s felesleges, takarékosági szempontból olyan megoldást ajánlottunk, hogy egy-egy lépcsőház legalább hat lakáshoz közvetítse a közlekedést.

Bazárépü-
letek.

A fővárosban két nevezetesebb régi épület került lebontás alá, hogy helyükbe modern bérházakat emeljenek. Az egyik a Deák-téri „Anker-udvar,” a másik a Koronaherczeg utcái u. n. „Párizsi-ház.”

Ezekből a nagyterjedelmű épületekből kiszoruló kereskedők és iparosok az iránt fordultak a hatósághoz, hogy arra az időre, míg az új házakat felépítik, részükre ideiglenes jellegű bazárépületek engedélyeztessenek.

Az ipar és kereskedelem érdekeinek méltánylásával hozzájárultunk a székesfővárosi tanács azon előterjesztéséhez, hogy

1. a Deák-téri „Anker-udvar” előtt,
2. a belvárosban a Városháztéren,
3. a Kigýó-utca és Eskü-út között, a Klotild-palota előtt levő square területén ideiglenes áruházak, illetőleg bazár épületek létesíttessenek.

A városháztéri bazárt illetőleg kikötöttük, hogy azt a szabályozási vonalon belül, a Váci-utcai járda és a fasor érintetlenül hagyásával kell elhelyezni, továbbá, hogy a bazárt a Kegyestanítórend építkezése érdekében, esetleg a Párizsi-ház helyén emelendő épület felépítése előtt is a hatóság felhívására azonnal le kell bontani.

A városligeti
mutatványos
bódék új
elhelyezése.

A városligetben tervezett új artézi fürdő építése szükségessé tette, hogy az e célra kiszemelt terület az ottani mutatványos bódéktól felszabadíttassék.

A székesfőváros a mutatványos telep új helyéül ideiglenes jelleggel, 6 évi időtartamra az állatkerthez tartozó terület ama részét jelölte ki, melyet a tulajdonképeni állatkert, a máv. czeplédi vonala, a Hermina-út és az Állatkerti-körút határolnak.

A szóban levő telepnek az elénk terjesztett terv szerinti ideiglenes elhelyezéséhez és rendezéséhez hozzájárultunk, de azzal a kikötéssel, hogy a Hermina-út északi végén elhelyezendő mutatványos létesítményeknél addig is, míg itt a tervezett párhuzamos út megnyílik, a gyalogközlekedés számára legalább 5 m. széles területet szabadon kell hagyni.

Az országos közegészségi egyesület kezdeményezésére hozzájárul- Fodor József
tunk ahhoz, hogy néhai Dr. Fodor József orvos-tanár emléksobrá a emléksobrá.
VIII. ker. Főherczeg Sándor-téren és pedig a végleges szabályozás figyelembe vételével a tér közepén, arcczal a Rökk Szilárd-utca felé helyeztessék el.

Az 1870. X. t.-cz. 14. §-a értelmében egyebek közt feladatunkat Utcza elnevezések.
képezi az utcák és közterek elnevezése is.

A lefolyt évben e tekintetben részben magánosok és egyesületek kérelmére, részben pedig hivatalból a következő intézkedéseket tettük:
I-ső kerület.

1. A „Németvölgyi-út“ elnevezést a farkasréti temető főkapujától az Érdi-útig terjesztettük ki;

2. a Németvölgyi-útból a Farkasréti izr. temető halottas házáig terjedő utat „Érdi-út“-nak ;

3. a farkasréti izr. temető halottas házától nyugati irányban haladó utat a 9311. hrsz. telekig terjedőleg „Torbágyi-út“-nak ;

4. a Torbágyi-útból éjszaki irányban az izr. temető és a 10546. hrsz. telek közt kiágazó utat, mely a Mártonhegyi-útba torkollik, „Denevér-út“-nak ;

5. a Denevér-útból a 10433. és 10435. hrsz. telkek közt kiágazó és a Mártonhegyi-útba torkoló utat „Szunyogh-út“-nak ;

6. a Torbágyi-útból a 10546. és 10544. hrsz. telkek közt kiágazó, a Hudecz-féle nyaraló előtt elhaladó, s az Istenhegyre vezető utat a 10513. hrsz. telekig terjedőleg „Hóvirág-út“-nak neveztük el ;

7. a Hóvirág-út végződésénél kezdődő útra, mely egyenes folytatását képezi az Ágnes-útnak, az „Ágnes-út“ elnevezést kiterjesztettük ;

8. a Lenke-út Devecseri-út metszési pontjától déli irányban kiágazó és a déli vasut és Máv. összekötő körvasutjáig terjedő utcát „Laufenauer-utcza“-nak neveztük el ;

9. a Mozdony-út elnevezés megszüntetése mellett, ezen útra a „Mozdony-utcza“ elnevezést terjesztettük ki ;

10. az Asztalos-utcza elnevezést töröltük, mivel ezen utcza területe a m. kir. darabont testőrség legénységi laktanya épületéhez csatoltatott ;

11. töröltük a Bánffy-utca elnevezést, mivel ezen utca területe József főherceg Ő cs. és kir. fensége budavári palotájához csatoltatott ;

12. a Pasaréti-útnak, a Lipótmezei úttól a 7128/9. $\frac{7130.1}{h.}$ hrsz. telkeknél lévő ördögároki könyökig terjedő részére – ezen elnevezés megszüntetése mellett – a „Páfrány-út“ elnevezést kiterjesztettük ;

13. a Budapest – Bruck – Királyhidai Máv. vonalon, Budapest – Kelenföld és Budaörs állomások közt, a székesfőváros területén fekvő Kamaraerdő megállóhelyet „Kőérberek“ megállóhelynek neveztük el ;

14. a Szarvas-utczát „Szarvas Gábor-utczá“-nak ;

15. a Csend utczából ivalakban kiinduló és ugyancsak a Csend-utczával párhuzamosan haladó és az Avar-utczába torkoló utcát „Otthon-utczá“-nak ;

16. a Csend-utczából a 13015. hrsz. telken, az Avar-utczával megközelítőleg párhuzamosan haladó, az Otthon-utczáig terjedő utcát „Társ-utczá“-nak neveztük el.

II-ik kerület.

1. A Niedermayer-utczának az Apostol- és Szemlőhegy-utczák közötti szakaszát „Bólyai-utczá“-nak neveztük el ; és

2. ugyanezen utczának a Vérhalom- és Apostol-utczák közötti szakaszára a „Vérhalom-utca“ elnevezést kiterjesztettük ;

3. a Törökvészdülőben, a Debrői- és Filler-utczák között, ezekkel párhuzamosan haladó, a Rókushegyi-úttól a Ruszti-útig terjedő utat „Csupaki-utczá“-nak neveztük el.

III-ik kerület.

1. A Selmeczi- és Kis-Czelli-utczák közt fekvő és ezekkel párhuzamosan haladó utcát, mely a Pacsirtamező-utczától a Bécsi-útig terjed, „Kenyeres-utczá“-nak ;

2. a Vörösvári-utca torkolásánál a Bécsi-útból észak-keleti irányban kiágazó és az u. n. Bründl-árokig tervezett 14 öl széles utat „Fehéregyházi-út“-nak ;

3. a Fehéregyházi-útból déli irányban nyíló, a Vörösvári-utczával párhuzamos első utcát, mely a 6173. – 6150. hrsz. telkeken halad keresztül és a Vihar-utczáig folytatódik, „Hunor-utczá“-nak ;

4. a budai körvasut nyugati oldalán, az Ujlaki illetve Óbudai rakparttal párhuzamos, az Evező-utczától a Zichy-utczáig terjedő utat „Rupp Imre-utczá“-nak neveztük el ;

5. az „Emese-utca“ elnevezést, ezen utca folytatására a Velence-utczától a Vihar-utczáig kiterjesztettük.

IV-ik kerület.

A Kis-hid-utca „Türr István-utca“ elnevezést nyert.

V-ik kerület.

1. A tervezett „Csanády-tér“ elejtetvén, ezen elnevezést töröltük, és ezzel kapcsolatosan
2. a „Hollán-utcza“,
3. a „Tátra-utcza“, és
4. a „Csáky-utcza“ elnevezéseket kiterjesztettük ezen utcák folytatására a Csanády-utczától a Wahrmann-utczáig terjedőleg,
5. a „Kárpát-utcza“, és
6. a „Berzenczei-utcza“ elnevezést pedig a Wahrmann-utczától kezdődőleg állapítottuk meg.

VI-ik kerület.

1. A „Lehel-tér“ elnevezést – ezen tér elejtése folytán – töröltük, és ezzel kapcsolatosan
2. ezen megszűnt tér észak-nyugoti oldalán lévő utcát a Mohács-utczától a Hungária-körútig „Tar-utczá“-nak neveztük el.

IX-ik kerület.

A „Markusovszky-út“ elnevezést, az ezen út folytatását képező, a Gyáli-út és Üllői út közt fekvő névtelen útszakaszra kiterjesztettük.

X-ik kerület.

1. A Harmat- és Maláta-utcák közti és ezekkel párhuzamosan haladó névtelen utcát a Belső-Jászberényi-úttól az Apaffy-utczáig terjedőleg „Mádi-utczá“-nak;
2. a Belső-Jászberényi-út és Erőd-utcák közötti, és ezekkel megközelítőleg párhuzamosan haladó névtelen utcát a Harmat-utczától a Sörgyár-utczáig „Nyitra-utczá“-nak neveztük el.

Nagyméltóságu magy. kir. Ministerium!

Mint az 1870. X. t.-cz. 27. §-a rendeli, jelentésünk kapcsán bemutatjuk a kezelésünk alatt álló alapok 1908. évi zárszámadásait is, kérve, hogy azokat megvizsgálatni és részünkre a felmentvényt megadni méltóztassék.

Végül megemlítjük, hogy e jelentésünket a zárszámadásokkal és 1909. évi belkezelési költségelőirányzatunkkal együtt nyomtatásban közzétettük és az országgyűlés mindkét házának, valamint Budapest székesfőváros törvényhatóságának is megküldöttük.

Budapesten, 1909. év július havában.

A fővárosi közmunkák tanácsa.

MELLÉKLETEK.

1. A fővárosi pénzalap

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B E V É T E L	Egyenként		Összesen		
			korona	fillér	korona	fillér	
I. Valódi bevételek.							
a) Rendes bevételek.							
1	1-2	Ház- és telekbérjővedelem	2558	78			
2	3-5, 46	Kamatjővedelem	164311	63			
3	6	Utadójővedelem	541135	71			
4	7	Kiszőkelléki és használati díj	100	—			
5	8	Évi használati díjak	121	35			
6	9	Terjedékeladás	3671	12			
7	11-12	Fővárosi közmunkák tanácsa palotájának házbérjővedelme	12920	—			
Együtt					724818	59	
b) Rendkívüli bevételek.							
8	13	Budai körút jövedelme	60	—			
9	15	Budapest fő- és székváros tartozásai és járulékai	306160	58			
10	17	Ház, telekeladás, épület és útépitési anyag eladás	37042	95			
11	18	Térítmények	83	66			
12	21	Várba vezető új út létesítése alkalmából az érdekelt telektulajdonosok által fizetendő járdafektetési járulék	518	06			
13	20	A budai külső körúton a tanács által teljesített útrendezési munkák után az érdekelt telektulajdonosok által fizetendő kövezési járulékok	871	96			
14	14	Budai körút kiépítésével kapcsolatosan a fővárosi pénzalapot megillető útépitési költségek térítménye	3634	15			
15	10-52	Gellérthegyi serpentin út jövedelme	30	83			
16	16	Gellérthegyi serpentin út építési költségeinek felerésze és annak kamata fejében a szék.-főv. által megtérítendő	100000	—			
17	19	Gellérthegyalja rendezési költségének térítménye	300	—			
18	22	Különféle bevétel	1555	20			
19	33-34	Attila-körút jövedelme	20271	20			
Rendkívüli bevételek együtt					470528	59	
Rendes bevételek együtt					724818	59	
Valódi bevételek főösszege					1195347	18	
II. Átfutó bevételek.							
a) Megtérített előlegek.							
20	23-25, 47	Adott, megtérítendő és elszámolandó előlegek	84964	11			
21	27	A magyar földhitelintézet által visszafizetett cselekvő tőke	1079183	50			
22	28	Fizetési előlegek	2045	—			
Együtt					1166192	61	
b) Idegenpénzek.							
23	48-50	Pestvidéki törvénykezési épület és fogház céljára az igazságügyministeriumtól nyert javadalmazás	991300	80			
24	31-32	Visszafizetendő egyéb idegenpénzek	1194	90			
25	29-30	Tiszti adó és szolgálati díj	5275	36			
26	44	Ó-Budai hidfeljárók céljára kisajátított ingatl. jövedelme	3000	—			
27	35	Fizetés letiltás	4888	84			
Együtt					1005659	90	
Átfutó bevételek főösszege					2171852	51	
Valódi bevételek főösszege					1195347	18	
Valódi és átfutó bevételek főösszege					3367199	69	
Átvitel					3367199	69	

1908. évi zárszámadása.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K I A D Á S	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
		I. Valódi kiadások.				
		a) Rendes kiadások.				
		Ügyviteli költségek.				
		a) Személyi járandóságok.				
1	1-2	Fizetések, lakpénzek és pótlékok	147400	—		
2	3-4	Rendes díjnokok díjazása	4101	70		
3	5	Ruhailletmények	800	—		
4	6	Hidberek	180	—		
5	7	Jutalmak és segélyek	1200	—		
6	25	Végleges nyugdíjak	4000	—		
7	26	Özvegyi nyugdíjak	10280	33		
8	27	Nevelési járulék	292	—		
9	28	Kegydi	400	—		
		Együtt			168654	03
		b) Dologi kiadások.				
10	8-9, 23	Fűtésre	2754	81		
11	10	Hivatali helyiségek világítására	432	94		
12	11	Hivatali helyiségek tisztogatására	580	60		
13	12	Papír, író és rajzszerrekre	910	41		
14	13, 39	Nyomtatványok és könyvkötésre	3122	80		
15	14	Rajzeszközök és szakkönyvek beszerzésére	504	13		
16	15	Leltári tárgyak beszerzésére és fentartására	295	16		
17	16-17, 95	Egyéb irodai szükségletre	665	51		
18	18-21	Bérkocsi és küldönczdijakra	373	88		
		Együtt			9640	27
		Belkezelési előirányzat összegei			178294	30
		c) Kezelési és egyéb kiadások.				
19	32-35	Fővárosi közmunkák tanácsa házának fentartási költségei	11420	21		
20	29, 30	Buda és egyéb szabályozási költségek	16364	92		
21	31, 92	Épülettartási és házkezelési költségek	411	66		
22	36-37	Ház-, telekadó, vízdíj és tőkekamatadó	16603	77		
23	38	Ház és telekvételár	42969	35		
24	40, 88-89	Kamatkiadás	6502	30		
25	41-42	Különféle költségek	5938	82		
26	44	Útadó behajtási költségek, jutalomdíjak	7485	—		
		Együtt			107696	03
		Rendes kiadások főösszege			285990	33
		b) Rendkívüli kiadások.				
27	45	Budai körút építési és egyéb költségei	38	60		
28	49	Várba vezető új út létesítése alkalmából az érdekelt telek-tulajdonosok által fizetendő járdafektetési járulék	259	03		
29	46	Gellérthegyi szerpentin út építési költsége	19637	57		
30	48	Gellérthegyi aljának rendezési költsége	4740	98		
31	74	Halászbástya építési költségeihez való hozzájárulás	147	29		
32	50-54 84-86	Attila-körút szabályozási költségei	96383	59		
		Együtt			121207	06
		Valódi kiadások főösszege			407197	39
		Átvitel			407197	39

[illegible]

Budapesten, 1908. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferencz s. k.
min. számtanácsos.

Ezen zárszámadást egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben

Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsa pénzügyi

Heltai Ferencz s. k.

Hartig

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K I A D Á S	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
		Áthozat			407197	39
		II. Átfutó kiadások.				
		<i>a) Adott előlegek.</i>				
33	55	A magyar földhitelintézetnél elhelyezett cselekvő tőke ...	2165180	41		
34	56	Fizetési előlegek	1950	—		
35	58—61	Adott, megtérítendő és elszámolandó előlegek	101564	25		
36	75—79	O-Budai hídfeljárók céljára adott s a m. kir. pénzügy-ministerium által megtérítendő előleg	109991	80		
		<u>Együtt</u>			2378686	46
		<i>b) Idegenpénzek.</i>				
37	62—63	Tiszti adó és szolgálati díjak	5275	36		
38	65—68	Visszafizetendő egyéb idegenpénzek	19030	74		
39	71	A Hunyadi szobor új talapzatának költségeire az állam-kincstártól nyert javadalmazásból fennmaradt s a fővárosi pénzalapba átutalt összeg	77	05		
40	80-83, 93	Pestvidéki törvénykezési épület és fogház céljára nyert javadalmazásból eszközölt fizetések	552043	85		
41	57	Fizetés letiltás	4888	84		
		<u>Együtt</u>			581315	84
		<u>Adott előlegek együtt</u>			2378686	46
		<u>Átfutó kiadások főösszege</u>			2960002	30
		<u>Valódi kiadások főösszege</u>			407197	39
		<u>Valódi és átfutó kiadások főösszege</u>			3367199	69

december hó 31-én.

tanácsának számvevősege.

Haluska Lajos s. k.

min. számellenőr.

tett egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

bizottságának 1909. évi junius hó 16-án tartott üléséből.

Sándor s. k.

Dr. Heinrich Kálmán s. k.

2. Az előleg-alap 1908.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B E V É T E L	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
		I. Valódi bevételek.				
		a) <i>Rendes bevételek.</i>				
1	1 és 16	Kamatjövedelem	1520	64		
2	2 — 3	Különféle bevételek	1715	75		
		<u>Együtt . . .</u>			3236	39
		b) <i>Rendkívüli bevételek.</i>				
3	4	Dunaszabályozás által nyert telkek eladása	51379	20		
4	9	Kisajátítási járulék	22371	29		
5	6 és 7	Telekbérjövedelem	5066	25		
		<u>Együtt . . .</u>			78816	74
		<u>Valódi bevételek összege . .</u>			82053	13
		II. Átfutó bevételek.				
6	10	A magyar földhitelintézet által visszafizetett cselekvő tőke	162482	81		
		<u>Együtt . . .</u>			162482	81
		<u>Valódi és átfutó bevételek főösszege . .</u>			244535	94

Budapesten, 1908. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferencz s. k.
min. számtanácsos.

Ezen zárszámadást, egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben

Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsa pénzügyi

Heltai Ferencz s. k.

Hartig

évi zárszámadása.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K I A D Á S	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
		I. Valódi kiadások.				
		a) <i>Rendes kiadások.</i>				
1	1 és 8	Különféle kiadás	589	24	101107	95
2	2	Tőkekamatadó.	127	92		
3	3	Állami előleg	100000	—		
4	5	Kamatkiadás	390	79		
		<u>Együtt . . .</u>				
		b) <i>Rendkívüli kiadások.</i>				
5	7	Csatornázási járulék	1151	72	61505	78
6	6	Burkolási járulék	60354	06		
		<u>Együtt . . .</u>				
		<u>Valódi kiadások összege . . .</u>			162613	73
		II. Átfutó kiadások.				
7	4	A magyar földhitelintézetnél elhelyezett cselekvő tőke	81922	21	81922	21
		<u>Együtt . . .</u>				
		<u>Valódi és átfutó kiadások főösszege . . .</u>			244535	94

december hó 31-én.

tanácsának számvevőisége.

tett egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

bizottságának 1909. évi június hó 16-án tartott üléséből.

Sándor s. k.

dr. Heinrich Kálmán s. k.

3. 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) Rendes bevételek.</i>				
1	1	Kamatjövedelem	1221	04		
2	2	Különféle bevétel	250	—		
		<u>Együtt . . .</u>			1471	04
		<i>b) Rendkívüli bevételek.</i>				
3	3-5	Kövezési járulék	25132	75		
4	9	Zsigmond-utczai katonai gyógyfürdő építési költségtérítmény	234	77		
		<u>Együtt . . .</u>			25367	52
		<u>Valódi bevételek összege .</u>			26838	56
		II. Átfutó bevételek.				
5	6	A magyar földhitelintézet által visszafizetett cselekvő tőke	45227	42		
		<u>Együtt . . .</u>			45227	42
		<u>Valódi és átfutó bevételek főösszege .</u>			72065	98

Budapest, 1908. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferencz s. k.

min. számtanácsos.

Ezen zárszámadást, egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben

Kelt Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsa pénzügyi

Heltai Ferencz s. k.

Hartig

szolgálo alap 1908. évi zárszámadása.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K i A D Á S	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
		I. Valódi kiadások.				
		a) <i>Rendes kiadások.</i>				
1	1	Házadó és tőkekamatadó	107	53		
2	2	Különféle kiadás	162	06		
		<u>Együtt . .</u>			269	59
		b) <i>Rendkívüli kiadások.</i>				
3	5	Erzsébet hiddal kapcsolatos útrendezési költségek	45067	36		
		<u>Együtt . .</u>			45067	36
		<u>Valódi kiadások összege .</u>			45336	95
		II. Átfutó kiadások.				
4	4	A magyar földhitelintézetnél elhelyezett cselekvő tőke	26729	03		
		<u>Együtt . .</u>			26729	03
		<u>Valódi és átfutó kiadások főösszege .</u>			72065	98

deczember hó 31-én.

tanácsának számvevősége.

tett egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

bizottságának 1909. évi junius hó 16-án tartott üléséből.

Sándor s. k.

Dr. Heinrich Kálmán s. k.

4. A katonai laktanyatelek kisajátítási

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B e v é t e l	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
		I. Valódi bevételek.				
		a) <i>Rendes bevételek.</i>				
1	1	Kamatjövedelem	7809	38		
		Együtt			7809	38
		b) <i>Rendkívüli bevételek.</i>				
2	3	Ujépületi telektömb értékesítése folytán befolyt vételárak	227754	–		
		Együtt			227754	–
		<u>Valódi bevételek összege</u>			235563	38
		II. Átfutó bevételek.				
3	4	A magyar földhitelintézet által visszafizetett cselekvő tőke	284367	33		
4	6	Megtérítendő előleg	510	94		
		Együtt			284878	27
		<u>Valódi és átfutó bevételek főösszege</u>			520441	65

Budapesten, 1908. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferencz s. k.

min. számtanácsos.

Ezen zárszámadást, egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben

Kelt Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsa pénzügyi

Heltai Ferencz s. k.

Hartig

alap 1908. évi zárszámadása.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K i a d á s	Egyenként		Összesen	
			korona	fillér	korona	fillér
		I. Valódi kiadások.				
		a) <i>Rendes kiadások.</i>				
1	1	Házadó és tőkekamatadó	610	12		
2	2	Különféle kiadás	21	80		
		Együtt			631	92
		b) <i>Rendkívüli kiadások.</i>				
3	3	Ujépületi telektömb értékesítése folytán befolyt vételárakból a m. kir. pénzügyminiszterium rendelkezésére bocsátott összeg	251210	—		
4	5	Telekeladás czimén befolyt összegekből a m. kir. pénzügyminiszterium rendelkezésére bocsátott összeg	11725	—		
5	6	Különféle jövedelmek czimén befolyt összegekből a m. kir. pénzügyminiszterium rendelkezésére bocsátott összeg	17065	—		
6	9	Csatornázási járulék	3636	59		
		Együtt			283636	59
		Valódi kiadások összege			284268	51
		II. Átfutó kiadások.				
7	4	A magyar földhitelintézetnél elhelyezett cselekvő tőke	235462	20		
8	7	Megtérítendő előleg	710	94		
		Együtt			236173	14
		Valódi és átfutó kiadások főösszege			520441	65

december hó 31-én.

tanácsának számvevősege.

tett egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

bizottságának 1909. évi június hó 16-án tartott üléséből.

Sándor s. k.

Dr. Heinrich Kálmán s. k.

A fővárosi közmunkák tanácsa belkezelési költségeloirányzata az 1909. évre.

Rovat	Alrovat	Tétel	1909. évi előirányzat		1908. 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		153550	145750	1
	2	Rendes díjnokok díjazása		4380	4380	2
	3	Ruhailletmények		800	800	3
	4	Hidberek		180	180	4
	5	Jutalmak és segélyek		1200	1200	5
		Összesen		160110	152310	
2		<i>Dologi kiadások.</i>				
	1	Hivatali és irodai költségek				1
	1	Fűtésre	3426		3176	1
	2	Hivatali helyiségek világítására	580		580	2
	3	Hivatali helyiségek tisztogatására	600		600	3
	4	Papir-, író- és rajzszerekre	1600		1600	4
	5	Nyomtatványok és könyvkötésre	3200		3200	5
	6	Rajzeszközök, szakkönyvek stb. beszerzésére	800		800	6
	7	Leltári tárgyak beszerzésére és fentartására	500		500	7
	8	Egyéb irodai szükségletekre	900	11606	750	8
	2	Bérmocsi és küldönczdijakra		500	500	2
	3	Felméréseknél szükséges napszámosok bérei		400	400	3
		Összesen		12506	12106	
3		<i>Nyugdíjak.</i>				
	1	Ideiglenes nyugdíj				1
	2	Végleges		4000	4000	2
	3	Özvegyi		10132	10132	3
	4	Nevelési járulék		292	292	4
	5	Kegydíj		400	400	5
		Összesen		14824	14824	
Kiadások főösszege				187440	179240	

5928.

M. E. II. 908.

Kelt Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsának

Szuppán Ferencz s. k.

min. számtanácsos.

Ezen eloirányzatot az 1909. évi április hó 2-án tartott minisztertanács határozata alapján

Kelt Budapesten, 1909. évi április hó 10-én.

Wekerle Sándor s. k.

m. kir. miniszterelnök.

A személyi járandóságok részletezése.

Létszám		Fizetés	Személyi pótlék	Működési pótlék	Lakpénz	Lakpénz pótlék	Rendes díjnokok díjazása	Ruhallatt-mény	Hidbér	Jutalmak és segélyek	Összesen
		k o r o n a									
I. Elnökség.											
1	Alelnök	12000	4000		2000	1500					19500
1	Ministeri tanácsos	8000	2000		2500						12500
1	Ministeri titkár	4000	800		1600						6400
2	Ministeri segédtitkár á 2800 K. fizetés, 800 K. személyi pótlék és 1300 K. lakpénz	5600	1600		2600						9800
II. Műszaki osztály.											
1	Ministeri tanácsos	8000	2000	2000	2500						14500
1	Ministeri osztálytanácsos	5000	2200	1600	2000						10800
3	Műszaki tanácsos:										
	1. 4800 K. } fizetés 1200 K. } szem.pót. } á 1600 K. lakp. és	4800	1200	1200	1600						8800
	2. á 4000 K. } fizetés á 1400 K. } szem.pót. } á 1200 K. műk.p.	8000	2800	2400	3200						16400
3	Ministeri főmérnök:										
	2. á 3200 K. } fizetés } á 1200 K. személyi pótlék á 1300 K. lakpénz és	6400	2400	2000	2600						13400
	1. 2800 K. } fizetés } á 1000 K. működési pótlék	2800	1200	1000	1300						6300
1	Ministeri mérnök	2600	1000	800	1000						5400
III. Számvevőség.											
1	Ministeri számtanácsos	3200	1200		1300						5700
2	Ministeri számellenőr:										
	1. 1800 K. } fizetés 600 K. } szem. } á 900 K. lakp.	1800	600		900						3300
	1. 1600 K. } fizetés 400 K. } pótl. }	1600	400		900						2900
IV. Segédhivatal.											
1	Segédhivatali főigazgató	2800	800		1300						4900
1	Ministeri irodatiszt	1600	600		900						3100
1	Ministeri iroda-segéd-tiszt	1000	400		800						2200
1	Ajtónálló	1000	200		400			160	36		1796
4	Szolga:										
	1. 800 K. } 4 á 200 K. szem. pótl. és										
	2. á 700 K. } fizetés 400 K. lakpénz és	2800	800		1600			640	144		5984
	1. 600 K. } 160 K. ruhapénz és 36 K. hidpénz										
Az 1904. évi I. t.-c. és 1906. IX. t.-c.-ben nyert felhatalmazás alapján az 1909. évben folyósítandó személyi pótlékokra: 1. Garancsy M. minist. tanácsos nov. 1-től 666 K. 67 fill., 2. Molitorisz Gy. min. számellenőr febr. 1-től 183 K. 33 f.											
	Rendes díjnokok díjazására		850				4380				850
	Jutalmak és segélyek									1200	4380
25	Összesen	83000	27050	11000	31000	1500	4380	800	180	1200	160110
153550											

1908. évi november hó 12-én tartott üléséből.

Elnöki megbízásból:

(P. H.)

Garancsy Mihály s. k.

min. tanácsos, előadó.

187440 K. azaz Egyszáznyolczvanhétezer négyszáznegyven korona végösszeggel ezennel jóváhagyom.

Section I		Section II		Section III		Section IV		Section V	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
101	102	103	104	105	106	107	108	109	110
111	112	113	114	115	116	117	118	119	120
121	122	123	124	125	126	127	128	129	130
131	132	133	134	135	136	137	138	139	140
141	142	143	144	145	146	147	148	149	150
151	152	153	154	155	156	157	158	159	160
161	162	163	164	165	166	167	168	169	170
171	172	173	174	175	176	177	178	179	180
181	182	183	184	185	186	187	188	189	190
191	192	193	194	195	196	197	198	199	200
201	202	203	204	205	206	207	208	209	210
211	212	213	214	215	216	217	218	219	220
221	222	223	224	225	226	227	228	229	230
231	232	233	234	235	236	237	238	239	240
241	242	243	244	245	246	247	248	249	250
251	252	253	254	255	256	257	258	259	260
261	262	263	264	265	266	267	268	269	270
271	272	273	274	275	276	277	278	279	280
281	282	283	284	285	286	287	288	289	290
291	292	293	294	295	296	297	298	299	300
301	302	303	304	305	306	307	308	309	310
311	312	313	314	315	316	317	318	319	320
321	322	323	324	325	326	327	328	329	330
331	332	333	334	335	336	337	338	339	340
341	342	343	344	345	346	347	348	349	350
351	352	353	354	355	356	357	358	359	360
361	362	363	364	365	366	367	368	369	370
371	372	373	374	375	376	377	378	379	380
381	382	383	384	385	386	387	388	389	390
391	392	393	394	395	396	397	398	399	400
401	402	403	404	405	406	407	408	409	410
411	412	413	414	415	416	417	418	419	420
421	422	423	424	425	426	427	428	429	430
431	432	433	434	435	436	437	438	439	440
441	442	443	444	445	446	447	448	449	450
451	452	453	454	455	456	457	458	459	460
461	462	463	464	465	466	467	468	469	470
471	472	473	474	475	476	477	478	479	480
481	482	483	484	485	486	487	488	489	490
491	492	493	494	495	496	497	498	499	500
501	502	503	504	505	506	507	508	509	510
511	512	513	514	515	516	517	518	519	520
521	522	523	524	525	526	527	528	529	530
531	532	533	534	535	536	537	538	539	540
541	542	543	544	545	546	547	548	549	550
551	552	553	554	555	556	557	558	559	560
561	562	563	564	565	566	567	568	569	570
571	572	573	574	575	576	577	578	579	580
581	582	583	584	585	586	587	588	589	590
591	592	593	594	595	596	597	598	599	600
601	602	603	604	605	606	607	608	609	610
611	612	613	614	615	616	617	618	619	620
621	622	623	624	625	626	627	628	629	630
631	632	633	634	635	636	637	638	639	640
641	642	643	644	645	646	647	648	649	650
651	652	653	654	655	656	657	658	659	660
661	662	663	664	665	666	667	668	669	670
671	672	673	674	675	676	677	678	679	680
681	682	683	684	685	686	687	688	689	690
691	692	693	694	695	696	697	698	699	700
701	702	703	704	705	706	707	708	709	710
711	712	713	714	715	716	717	718	719	720
721	722	723	724	725	726	727	728	729	730
731	732	733	734	735	736	737	738	739	740
741	742	743	744	745	746	747	748	749	750
751	752	753	754	755	756	757	758	759	760
761	762	763	764	765	766	767	768	769	770
771	772	773	774	775	776	777	778	779	780
781	782	783	784	785	786	787	788	789	790
791	792	793	794	795	796	797	798	799	800
801	802	803	804	805	806	807	808	809	810
811	812	813	814	815	816	817	818	819	820
821	822	823	824	825	826	827	828	829	830
831	832	833	834	835	836	837	838	839	840
841	842	843	844	845	846	847	848	849	850
851	852	853	854	855	856	857	858	859	860
861	862	863	864	865	866	867	868	869	870
871	872	873	874	875	876	877	878	879	880
881	882	883	884	885	886	887	888	889	890
891	892	893	894	895	896	897	898	899	900
901	902	903	904	905	906	907	908	909	910
911	912	913	914	915	916	917	918	919	920
921	922	923	924	925	926	927	928	929	930
931	932	933	934	935	936	937	938	939	940
941	942	943	944	945	946	947	948	949	950
951	952	953	954	955	956	957	958	959	960
961	962	963	964	965	966	967	968	969	970
971	972	973	974	975	976	977	978	979	980
981	982	983	984	985	986	987	988	989	990
991	992	993	994	995	996	997	998	999	1000

2002

2003 JUL 14

