

B 352/52

1976

9650

K

1985

2011



# J E L E N T É S

A FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK TANÁCSA  
1941—42. ÉVI MŰKÖDÉSÉRŐL  
ÉS  
1942—43. ÉVI MUNKATERVÉRŐL

BUDAPEST, 1942

---

KIRÁLYI MAGYAR EGYETEMI NYOMDA



# J E L E N T É S

A FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK TANÁCSA  
1941—42. ÉVI MŰKÖDÉSÉRŐL  
ÉS  
1942—43. ÉVI MUNKATERVÉRŐL

B U D A P E S T, 1 9 4 2

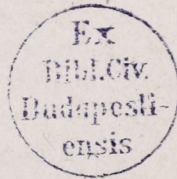
---

K I R Á L Y I M A G Y A R E G Y E T E M I N Y O M D A

*Közmunkatanács aj.*

B 352/52

B/561



## AZ ELNÖKSÉG JELENTÉSE A FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK TANÁCSÁNAK 1941/42. ÉVI MŰKÖDÉSÉRŐL ÉS AZ 1942/43. ÉVI MUNKATERVÉRŐL.

*Harmadik jelentésünket terjesztjük ebben a formában a tanács elé s a háború is már immár három éve tart. A Gondviselés különös kegyelme megoltalmazta a hazai földet és fővárosunkat a nagy fegyveres küzdelem közvetlen borzalmaitól, melynek véres hullámai már az egész föld kerekességét elborították. Vállaljuk s viseljük mi is az új Európáért folyó gigászi küzdelemnek a Sors által ránk kiszabott részét, érezzük is annak terheit, de a megnagyobbodott terhek súlya alatt is nemcsak tovább folytatjuk megkezdett munkáinkat, hanem előkészülünk azokra a sokkal nagyobb feladatokra, amelyek a háború befejezése után nemzetünkre várnak.*

*Tudjuk és látjuk, hogy a gazdasági élet eddig megszokott formái gyökeres változásokon fognak átesni s a hön óhajtott béke éveiben is úgy szellemi, mint anyagi téren óriási erőfeszítést kell tennie rokontalan népünknek, hogy az élet könnyörtelen harcában létét messzi jövőre biztosítsa. A főváros és környéke minden időkből nagy, sőt vezető szerepet játszott a nemzeti erő kifejtésben. Hogy ezt a hivatást a jövőben is betölthesse, a fegyverek zaja ellenére is figyelniünk kell a jövőre intő szózatára.*

*Kétségtelen tény, hogy a földrajzi helyzet tette Budapestet nemcsak az ország fővárosává, hanem egyúttal Délkelet-Európa legnagyobb s legtevékenyebb városává.*

*A földrajzi adottság azonban önmagában nem lett volna elegendő, ha bölcs elődeink idejében fel nem ismerik és meg nem valósítják azokat a feltételeket, melyek nélkül nemcsak a főváros fejlődése, hanem nemzetközi hivatásának betöltése sem lett volna lehetséges. Vasúthálózatunk és hajó-*

zási berendezkedésünk az első világháborút megelőző fél évszázadban nemcsak korszerű, hanem mintaszerű volt s oly egészséges alapokon nyugodott, melyeket Trianon sem tudott megdönteni. A közlekedés módjai és eszközei azonban azóta is rendkívüli módon megváltoztak. Az sem vitatható, hogy a közlekedés állandóan fokozódó jelentőségű szerepet tölt be a társadalmi és gazdasági életben. Mindezek új feladatot rónak Budapestre és főleg környékére s csak ezek felismerése és teljesítése tesz képessé bennünket arra, hogy a gazdasági és hatalmi tényezők kialakuló új rendjében helyünket a múlt emlékéhez méltóan megállhassuk.

A múlt napokban volt száz éve, hogy a főváros első hidjának alapkövét elhelyezték. Ha ma végig tekintünk világhírű hidjaink büszke során, képet nyerünk arról, hogy rövid száz év erőfeszítése is minő eredményeket hozhat létre.

Az idő kerekének forgása s vele együtt sorsunk jobbra vagy balra fordulása soha meg nem szűnik.

A ránk derengő korszakban Közép-Európa és a Közel-Kelet között a gazdasági és kulturális kapcsolat teljes bizonyossággal sokkal intenzívebb lesz az eddiginél. Új irányok nyílnak meg, melyek tündöklő lehetőségeket, de veszélyeket is rejtenek számunkra. Fővárosunkat eddig teljes joggal nevezték Kelet kapujának. Ezt a kaput most bővítenünk, célszerűen felszerelnünk és szépíteniünk kell, hogy kényelmes, jól berendezett és vonzó célja legyen az útnak, amelyen az Új Élet megindul.

Budapest, 1942. szeptember hava.

Dr. Bessenyei Zénó s. k.  
m. kir. t. tanácsos,  
a Fővárosi Közmunkák Tanácsának elnöke.

## I. ÁLTALÁNOS RÉSZ.

Már előző évi jelentéseinkben rámutattunk azokra a körülményekre, amelyek a háború következményeképpen tanácsunk működésére bénítólag hatottak. Ezek között elsősorban kell említenünk a katonai behívásokat.

Tanácsi tisztviselőinknek körülbelül egyharmadrésze teljesít már hosszú idő óta katonai szolgálatot. Leginkább a műszaki osztályban érezhető a hiány, mert a mai hadviselés mellett a műszaki képzettségű férfiak igénybevétele fokozottabb mértékben történik. Ugyanez a körülmény az oka annak is, hogy a hadbavonult tisztviselők ideiglenes munkaerőkkel sem igen pótolhatók. A műszaki erőkből a katonai behívások következtében előállott hiányt növeli még az a körülmény is, hogy a katonai szolgálatot nem teljesítő műszaki erők a magánirodákban és magánvállalkozásokban igen előnyösen tudnak elhelyezkedni s nem hajlandók aránylag sokkal szerényebb fizetéssel a közhivatalokban munkát vállalni. Most jelentkeznek a maguk valódi nagyságában azoknak a visszas körülményeknek káros hatásai, amelyek az utóbbi két évtizedben az ifjúságot a mérnöki pályától valósággal elriasztották.

Ugyancsak a háborús állapot következménye, hogy az Anyaggazdálkodási Hivatal számos tisztviselőnkét még most is igénybeveszi. Ennek a végeredményben tarthatatlan állapotnak mindenképpen igyekeztünk véget vetni, s a múlt év őszén meg is állapodtunk az Anyaggazdálkodási Hivatal vezetésével, hogy a tőlünk igénybevett 17 tisztviselőt ez év elejéig fokozatosan visszabocsátja. (8005/2—1941.) Az Anyaggazdálkodási Hivatal azonban természetesen ugyanolyan okok hatása alatt szintén hiányt szenved műszaki erőkből, s ezért megállapodásunknak teljes mértékben mindeztideig nem tudott eleget tenni, amibe a kényszer hatása alatt bele kellett törődnünk.

Változások  
a tisztviselői  
karban.

Meg kell említenünk még e helyen, hogy 3 mérnöki képesítésű tisztviselőnkől kellett megválnunk, mert másutt sokkal előnyösebb módon helyezkedtek el. Ez szintén hozzájárult a műszaki munkaerőkben beállott hiány növekedéséhez.

A tisztviselői  
státus bőví-  
tése.

A tanácsi hivatal teendője a folyton bővülő hatáskör következtében amúgy is lényegesen megnövekedett, s ez még normális körülmények között is a tisztviselői létszám szaporítását teszi indokolttá. (7737/1941.) Ilyen értelemben előterjesztést tettünk a m. kir. Kormányhoz. Előterjesztésünk részben méltánylással találkozott s a hivatalos státus némileg kibővült. Ez a körülmény azonban, különösen a műszaki munkaerőkben fennálló hiányon lényegesen nem segített, mert a rendszeresített új állásokat az utánpótlás céljaira alkalmazott ideiglenes munkaerőkkel töltöttük be, ezek helyébe azonban új munkaerők nem jelentkeztek.

A múlt évi  
munkaterv  
betartása.

A tisztviselői kar mindezek ellenére a legnagyobb erőfeszítéssel oly működést fejtett ki, hogy nemcsak a folyó ügyek vitelében semmi fennakadás nem állott elő, hanem úgy a folyamatba tett építkezések végrehajtása, valamint nagyobbszabású új városrendezési tervek elkészítése az előző évben elhatározott munkaterv szerint haladt előre. A folyó ügyek nagyságáról képet nyújtanak a következő adatok:

1941. szeptember 1-től 1942. szeptember 1-ig a tanácsi iktatmányok száma a fővárosban 16.566, a környéken 4451 volt. Ezenkívül előkészítettük, ellenőriztük és vezettük a II., V. és VI. fejezetben részletesen tárgyalt építkezéseket.

Ha a nagyobbszabású városrendezési műveleteink (II. fejezet) ütemében mutatkozik is helyenkint bizonyos lassúbbodás, ennek okai nem a tanácsi hivatal működésében, hanem az általános anyag- és munkáshiányban rejlenek. E tünetek országos jellegűek s ezek hatása alól természetesen mi sem vonhattuk ki magunkat. Egyébként mindent elkövettünk, hogy nagyjelentőségű városrendezési műveleteink végrehajtására a szükséges építési anyag rendelkezésre álljon, s ezt mindeztideig sikerült is biztosítanunk. A tanács által végrehajtandó építkezések nemcsak a főváros érdekét szolgálják, hanem egyúttal országos jelentőségűek, s ezért az építési anyag biztosítására irányuló törekvéseink érdekében az Anyaggazdálkodási Hivatallal mindenkor a legszorosabb kapcsolatot óhajtjuk fenntartani. Ezt a célt kívánja szolgálni a Tanácsnak az a határozata, hogy az Anyaggazdálkodási Hivatal vezetőjét tanácskozásainkon való részvételre kértük fel.

A tanácsi hivatal működésének zavartalan menete annál figyelemreméltóbb, mert a munkaszaporulat állandóan növekvő irányzatot mutat. E munkaszaporulat nemcsak a hatáskörünkbe utalt terület megnagyobbodásából áll elő, hanem abból is, hogy e területen kívül eső hatóságok is mind gyakrabban fordulnak hozzánk segítségért város- és községrendezési kérdéseikben. Ilyen természetű jelentékenyebb munkálataink a következők voltak:

Egyes távolabbi környéki hatóságok kérelme.

Az elmúlt év folyamán pl. Szentendre megyei város polgármestere kérte tőlünk e város rendezési terveinek elkészítését, amit el is vállaltunk, amennyiben a város rendelkezésünkre bocsátja a megfelelő térképeket és a szükséges műszaki adatokat.

Szentendre.

Mór község is hasonló kérelemmel fordult hozzánk, s műszaki osztályunk el is készítette a község úthálózati tervét és a beépítésre kijelölt terület határvonalait feltüntető tervet. (31562/1941).

Mór.

A váci járás főszolgabírája egy nagy jelentőségű parcellázás engedélyezése ügyében kért tőlünk véleményt. Sződ község határában ugyanis egy 55 kat. hold kiterjedésű terület felosztására kértek engedélyt. A tanács ebben az ügyben helyszíni szemlét is tartott. A tanács véleménye szerint a felosztás az igen szép erdőségnek teljes kiirtását eredményezné, aminek igen szomorú igazolására szolgál a csepeli Király-erdő pusztulása. Az erdőkben amúgy is igen szegény pesti oldalon a tanács véleménye szerint az erdők kiirtását fokozott eréllyel kell megakadályozni, s ezért a szóbanlevő esetben az engedély megadását a leghatározottabban ellenezte. (32019/1/1941).

Szöd.

Pest vármegye alispánjának felkérésére Szigetszentmiklós rendezési tervének elkészítését is folyamatba tettük. Ezt az elhatározást szükségessé, hogy Szigetszentmiklós határában egy 20.000 munkást foglalkoztató gyártelep épül, s a munkások részére korszerű lakótelepet kell létesíteni. (30108/1/1941). A tanács egyébként ezzel az ügyvel kapcsolatban azt a véleményét fejezte ki, hogy kívánatos volna, ha az 1937 : VI. t.-c. alapján Taksony és Tököl községek is a tanács hatáskörébe utaltatnának s ilyen irányú javaslatételre kérte fel Pest vármegye alispánját. (30131/3/1941).

Szigetszentmiklós.

Ezek az esetek is igazolják, hogy a tanács munkaköre állandóan bővül és a további tisztviselőszaporítás is elkerülhetetlen. Ennek természetes következménye, hogy a hivatali helyiségek szaporításáról is gondoskodnunk kell, mert székházunk már a

Székház-bővítés.

jelenlegi létszám mellett is szűknek bizonyult, annak ellenére, hogy a Szent Margitsziget Gyógyfürdő R.-T. a Madách Imre-út és a Rumbach Sebestyén-utca sarkán épült társasháznak rész tulajdonként megszerzett első emeletére költözött, s így a székházban volt helyiséget igénybe vehettük. A székház bővítése lehetővé vált azáltal, hogy a székházzal szomszédos telkek rendezése folytán az Éva-utca mentén a székház telkéhez egy 43·20 négyszögöl nagyságú területet lehetett csatolni, amin a toldaléképület építését ez év tavaszán meg is kezdtük, s előreláthatólag ez év őszén be is fogjuk fejezni. A toldaléképület külső kialakítása természetesen a székház homlokzatával azonos módon fog történni. Az építkezés költségeit 235.000 pengőben irányoztuk elő. (2191/1942).

Magán-  
építkezések  
folyamatos-  
sága.

A nehéz gazdasági viszonyok minden korban építési pangást idéztek elő, aminek káros kihatásai (első sorban a lakáshiány) közismertek. Természetes, hogy most amidőn a háború következtében nemcsak az általános gazdasági helyzet, hanem az anyag és munkáshiány is bénítja az építkezések végrehajtását, ezek a káros hatások még fokozottabb mértékben jelentkeznek. Nemcsak városfejlesztési érdekből tehát, hanem a szociális következmények elhárítása érdekében is nagy erőfeszítéseket tettünk, hogy a magánépítkezések terén sem álljon be teljes szünet. Megelégedéssel állapíthatjuk meg, hogy ez a törekvésünk mindezideig sikerrel járt s ha a lakástermelés nem is tart lépést a szükséglettel, a helyzet e téren sem katasztrofális.

Rendkívüli  
házaadómen-  
tesség.

A magánépítkezés és lakástermelés folyamatosságának az utolsó két évtizedben legfontosabb ösztönzője a rendkívüli házaadómentesség volt. A m. kir. pénzügyminiszter úr a rendkívüli házaadómentességre vonatkozó rendeletét a tanács véleményének és javaslatának meghallgatása után rendszerint három évenként szokta kiadni. A most érvényben levő rendelet hatálya ez év november hó 1-én lejár. Bár a jelenlegi rendkívüli viszonyok mellett nagyobb arányú építkezés lehetősége nem áll fenn, részben a már előadott indokoknál fogva, részben pedig a legfontosabb városrendezési feladatok végrehajtása érdekében mégis feltétlenül szükségesnek tartjuk, hogy a magánépítkezések bizonyos területeken továbbra is rendkívüli házaadómentességben részesüljenek. Ezért felkértük a székesfőváros és környéki városok polgármesterét javaslataik megtételére, felkértük egyszersmind a m. kir. pénzügyminiszter urat, hogy a székesfővárosra és környékére kiterjedő javaslatunkat közös értekezleten szóbeli tárgyalás során adhassuk elő.

A lakástermelésnek a városrendezési követelményekkel <sup>Telpítési politika.</sup> összhangzatos és állandó biztosítása egyike a legnehezebb feladatoknak. A lakásigényeket eddig, — mondhatnók: teljes kizárólagossággal, az egyéni építkezés és magánvállalkozás elégítette ki. A lakástermelés ilyképen a gazdasági hullámok függvénye lett, ami hol túltermelést, hol hiányt idézett elő.

Másik hátránya ennek a rendszernek, hogy csupán oly lakásfajták létesültek, amelyekben a tőke teljes biztonságot és nagy jövedelmezőséget talált. Ennek következménye az volt, hogy a szegényebb néprétegek számára megfelelő lakások igen kis számban létesültek már az első világháborút megelőző időkben is, ezt követőleg pedig ezeknek magánvállalkozás útján történő kielégítése gyakorlati értelemben teljesen megszűnt s a folyton növekvő s beláthatatlan horderejű szociális bajokat magábanrejtő hiányt hatósági építkezésekkel kellett pótolni. Végül városrendezési és szépészeti szempontból volt rendkívül hátrányos ez a rendszernélküli építkezés. A szétszórt építkezés pénzügyileg megoldhatatlan feladat elé állította a hatóságokat a legszükségesebb közművek létesítése tekintetében s az egyéni ízléstelenség tobzódott az épületekben, melyek a főváros külső részét és környékét elárasztották.

A tanács kebelében működő ú. n. Munkaterv-bizottság igen <sup>Munkaterv bizottság.</sup> nagy részletességgel és alaposággal foglalkozott e kérdéssel. A megoldás módjára nézve tervezetet dolgozott ki, melyet a tanács magáévá tett s a tanács e határozata alapján felterjesztést intéztünk a m. kir. kormányhoz, melyben kifejtettük, hogy a kisajátítási jog kiterjesztése városi lakótelepek létesítése céljából, a szükséges tőke rendelkezésre bocsátása, rendkívüli házáadómentesség biztosítása azok a főbb rendelkezések, melyek az elérendő cél érdekében nélkülözhetetlenek.

Előző évi jelentéseinkben részletesen beszámoltunk az ú. n. <sup>Északi kikötő.</sup> budapesti északi kikötő tervéről. E kikötő hivatása elsősorban az, hogy építőipari anyagok, főképen homok, kavics, Dunán érkező faszállítmányok kirakodóhelye legyen, de természetesen helyet találnak ott egyéb teherszállító hajók is. Budapest területén ma már rendkívül szűk területre korlátozódott a teherhajók kirakodására kijelölt rakpart, ami állandó túlszűfolttságot idézett elő. Az északi kikötő lényeges enyhülést fog előidézni, sőt remélhető, hogy szabaddá válnak mindazok a parti területek is, ahol a gyorsforgalmi útvonal fokozatos kiépítését terveztük, ami azonban mindaddig, amíg a hajózás részére új rakodópartokat nem sikerül átengedni, meg nem valósítható.

Az északi kikötő megépítését az Árpád-híd folyamatban levő építése is égetően szükségessé tette. E híd pesti hídfőjének területébe esik ugyanis egy nagy kavicskirakodó és cementárú vállalat telepe s ennek áthelyezése csak a kikötő megépítésével kapcsolatosan válik lehetségessé. A kikötő megépítését a székesfőváros vállalta magára. A kikötő céljára igénybeveendő terület részben a székesfőváros birtokában, részben a kezelésünk alatt álló Fővárosi Pénzalap tulajdonában van. A tanács átengedte ottani nagykiterjedésű területeit a székesfővárosnak, természetesen azzal a kikötéssel, hogy az átengedett területek csak kikötő céljára használhatók. A székesfőváros törvényhatósága köszönetét fejezte ki a tanácsnak a kikötő megvalósítása érdekében hozott nagy áldozatokért (2375/3/1941).

A kikötő szakaszonként, fokozatosan fog megvalósulni. Az első, mintegy 150 m hosszú első szakasz kotrási munkálatait a székesfőváros vállalatba adta s e munkálatok már folyamatban vannak.

Újpesti  
kikötő-tervek.

A budapesti északi kikötő megépítése egyébként csak egyik első, igen szerény kezdete annak a nagy elgondolásnak, amellyel tanácsunk már évek óta foglalkozik. Fővárosunk nemzetközi jelentősége a Dunában rejlik. Tudatában vagyunk annak, hogy ez a jelentőség a jövőben a multakhoz képest aránytalan mértékben fokozódni fog. Budapest, mint tengeri kikötő nem álom többé, hanem élő valóság. Ezt mindenképen fejlesztenünk kell, mert létünknek egyik lényeges eszközét alkotja. A dunai hajózás nemzetközi jelentőségét hirdette az a nagyszabású kiállítás is, amelyet a németbirodalmi kormány ez év tavaszán Budapesten rendezett. Az igen gazdag és komoly német szakirodalomból ismeretesek azok a tervek is, amelyek a hajózható folyók összekötésével az egész európai kontinensen egy összefüggő víziúthálózat létesítésére irányulnak. Budapest úgyszólván a súlypontjába esik e gigantikus tervnek. A részünkre kínáló alkalom elmulasztása és elhanyagolása annál kevésbbé lenne menthető, mert ebbeli hivatásunk betöltése teljesen egybeesik egyéb városrendezési feladatunk irányvonalával. Ismeretes, hogy Újpest megyei város beépülése a legelemibb előrelátást is nélkülözte, ami nemcsak magának a városnak volt mérhetetlen hátrányára, hanem a főváros érdekeit is erősen sértette. Fokozta Újpest helyzetének súlyos voltát az ú. n. trianoni gát megépítése.

A gát és a régi Dunapart közötti Dunameder az idők folyamán eliszaposodott s az a körülmény, hogy Újpest jelentékeny területének szennyvízcsatornája ebbe az elzárt vízterületbe

ömlik, közegészségi szempontból is igen aggályos helyzetet teremtett. Ma még szerencsére meg van a lehetőség, hogy ezen a helyzeten változtassunk. Az ú. n. trianoni gáttal elzárt Duna-meder kikötő létesítésére igen alkalmas s egy itteni kikötő tervének elkészítésére a m. kir. földművelésügyi minisztériumot már korábban felkértük. Újpest város rendezési tervének elkészítése e kikötőtervnek alapul vételével fog történni. De távolabbi elgondolások is vannak. Újpest beépített területétől északra oly terület fekszik, amely rendkívül alkalmas egy nagyarányú ipari kikötő létesítésére, ahol hajógyárak s egyéb ipartelepek részére szinte korlátlan fejlődési lehetőségek vannak.

Ismeretes az is, hogy a Duna—Tisza hajózó csatorna régóta vajúdó ügye az elkerülhetetlen szükségességnél fogva lassankint időszerű feladattá válik. A terv szerint e csatorna dunai kitor-  
Duna—Tisza-  
csatorna  
betorkolása  
a Dunába.

kolása Budapest déli határának közelében lenne. E rendkívül nagyjelentőségű terv a délen fekvő környéki terület sorsára fog döntő befolyással lenni.

Az itt elmondottak talán a legszembetűnőbb példáját nyújtják Budapest és a környék természetes egymásrautaltságának. A főváros területe ma már nem elegendő a hajózás érdekeinek kielégítésére, ezért úgy északon, mint délen a környéki terület kell ennek az országos érdekek szolgálatába állítani, ami azonban beláthatatlan előnyöket nyújt úgy a fővárosnak, mint a környéki területeknek.

Van azonban a dunai hajózással összefüggő még egy szempont, amely a főváros és környék egymásrautaltságát élesen kidomborítja. A főváros milliós lakosságának közegészségi és lélektani érdeke fűződik ahhoz, hogy rövid idő alatt, könnyen, olcsón és fáradság nélkül érhessen el oly területeket, ahol testi és lelki üdülést találhat. E feltételeket, közelségüknél fogva még a budai hegyvidéknél is jobban töltik be a Duna partjai és a dunai szigetek. Ez volt az igazi oka annak, hogy a tanács a közel-fekvő dunai szigeteket, az újpesti népszigetet és az óbudai hajógyári szigetet zöld területekké jelölte ki. Különösen az óbudai hajógyári szigettel voltak messzemenő terveink, melyet a vízisport mintaszerű központjává kívántunk kifejleszteni. Sajnálatos kell megemlítenünk, hogy e terveink megvalósítása már csirájában több oldalról is oly nagy ellenállásba ütközött, hogy az ott eddig bérelt területen elhelyezett margitszigeti kertészetünket máris kénytelenek voltunk Óbudára áthelyezni. Belátjuk, hogy a pillanatnyi helyzet tervünk megvalósítására nem alkalmas, de reméljük, hogy a mutatkozó nehézségek csak átmenetiek lesznek s a fővárosi és környéki lakosság nagy közegészségi érdekei

a mai rendkívüli viszonyoknak elmúlása után diadalmaskodnak a nehézségek fölött s e reményünket megalapozza az, hogy a tervünk megvalósítása ellenében felmerülő követelményeket szintén közmegelegedésre kívánjuk és tudjuk megoldani.

**Nemzeti Stadion. Állandó Kiállítási Terület.** Tanácsunk — áthatva a sport általános nagy népnevelő jelentőségétől — mindenkor szem előtt tartotta városrendezési elgondolásaiban a sport érdekeit s azokért jelentékeny áldozatokat is hozott. A tanács ismételten leszögezte azt az álláspontját, hogy a Nemzeti Stadion legalkalmasabb helye a lágymányosi holt Dunaág feltöltendő területe. Az ott levő igen nagy értékű, mintegy 80.000 négyszögöl kiterjedésű ingatlant a m. kir. kormány a tanács fel is ajánlotta, de kifejezetten hangsúlyozta, hogy a Nemzeti Stadion megépítése célszerűen összekapcsolható az Állandó Kiállítási terület létesítésével (1141/1942/3). A tanácsnak ez a véleménye széles köröknek felfogását juttatta kifejezésre. Szükségesnek tartjuk itt megemlíteni, hogy a Kelenföldi Kaszinó felkérte építész-tagjait oly tervek készítésére, amelyek a Nemzeti Stadion és az Állandó Kiállítási Terület együttes megoldását tünteti fel. A beérkezett terveket a Kelenföldi Kaszinó előzékenyen tanácsunknak is megküldte s tanácsunk e komoly és figyelemreméltó tervek készítőinek elismerésül a tanácsi érmet ajándékozta (2326/1942). Tanácsunk egyébként a Nemzeti Stadion létesítésével kapcsolatban, az illetékes testnevelési hatóságokkal történt megbeszélés alapján nagyobb területre kiterjedő rendezési tervet készített, melyet jelentésünk más helyén részletesen ismertetünk.

**Város-szépítés.** A tanácsnak általános működésében kiemelkedő és közfigyelemmel kísért feladata a városszépítés. E téren is számos intézkedés történt az elmúlt munkaévben.

**Középületek elhelyezése.** A főváros külső képének kialakításában igen fontos szerepet játszik a középületek elhelyezése. Fontos magának a középületnek érdekében is, hogy jelentőségéhez méltó és rendeltetésének megfelelő helyre jusson. Az elhelyezés egyik lényeges szempontja az is, hogy a középület a környezettel összhangzatos kiképzést nyerjen, ami szükségképen maga után vonja oly építési feltételek megállapítását, amelyek a tervezés egész menetében iránytadók. Szükséges tehát, hogy a tanács már előzetesen tudomást szerezzen arról, hogy valamely hatóság középületet szándékozik építeni, mert csak így áll módjában a tanácsnak a legmegfelelőbb helyet javaslatba hozni vagy kijelölni, valamint az építési feltételeket megállapítani és megakadályozni azt, hogy a feltételek ismerete nélkül hiábavaló tervezési munkálatok

készüljenek. A tanács ily értelemben feliratot intézett a m. kir. kormányhoz. (10.547/1941.)

Jelentős lépés történt a városszépítés terén azáltal is, hogy tanácsunk a főváros előkelő útvonalain és terein álló, feltűnően izléstelen vagy túl cifra épületek átalakítását határozta el, amire az 1937: VI. t.-c. 13. §-a az építési hatóságnak jogot biztosít. Kijelentette a tanács, hogy hajlandó a felmerülő költségek egyharmadát viselni. (7603/1941.) A jelenlegi rendkívüli viszonyok mellett természetesen a végrehajtás nehézségekbe ütközik, de már az is hasznos szolgálatot tesz, ha az erre vonatkozó anyagot összegyűjtjük és a szóbanjövő épületek átalakításának tervét elkészítjük.

Igen szembetűnő a lebontott Nemzeti Színház Rákóczi-út és Múzeum-körút sarkán fekvő telkének mai állapota. A csonka épületmaradványok, a zürzavaros üzlethomlokzatok a fővárosnak mondhatni legforgalmasabb helyén valósággal rúg utcaképet nyújtanak, ami annál bántóbb, mert a szemközti saroknak monumentális kiképzése a telek elhanyagolt és díztelen állapottal a legélesebb ellentétben van. A helyzet forgalmi szempontból is tűrhetetlen s a Rákóczi-út torkolatának kiszélesítésére ezen az oldalon is feltétlenül szükség van. Több ízben kértük a m. kir. vallás- és közoktatásügyi miniszter urat az omladozó épületmaradványok lebontására és a telek rendezésére. A miniszter úr legutolsó válaszában ez év tavaszán azt közölte, hogy a szóbanlevő üzletek bérletét csak 1943. április hó 30-ára tudja megszüntetni. (1990/1/1942.) A miniszter úr válaszát megnyugvással vettük tudomásul, mert az reményt nyújt arra, hogy a jövő év folyamán a díztelen állapotot megszüntethetjük s a telekrendezést végrehajthatjuk.

Építésügyi Szabályzatunk számos rendelkezést tartalmaz a Vár. Vár régies jellegének megőrzésére. Tanácsunk azonban még ezen túlmenően is minden alkalmat felhasznál a cél érdekében, mert sokszor egész kicsiny részletek is befolyásolják a régies hangulatot. Elfogadtuk a székesfővárosnak azt a javaslatát, hogy az utcaneveket a házak falába helyezett kőtáblákon tüntesse fel s nagy gonddal állapítottuk meg a kőbevésett betű-alakokat. (1301/1942.) Az üzlethomlokzatok sokszor igen kedvezőtlen módon ütnek el a környezet hangulatától, ezért a Várnak a bástya által határolt területén az üzlethomlokzatok kiképzési módját kötelezően írtuk elő. (9460/1940.) A Vár és a Várlejtők beépítésére vonatkozó tervekről jelentésünk III. fejezetében számolunk be.

Izléstelen  
épületek  
átalakítása.

A Nemzeti  
Színház  
Rákóczi-úti  
telke.

A Budapesti  
Építésügyi  
Szabályzat  
módosítása.

Új Építésügyi Szabályzatunk életbeléptetése óta eltelt két év alatt számos eset merült fel, melyek azt igazolták, hogy a Szabályzat egyes rendelkezései magyarázatra vagy módosításra szorulnak. (10.402/1941.) Azoknak a rendelkezéseknek tekintetében, melyek különböző értelmezésre adtak lehetőséget, a székesfőváros vezető tisztviselőivel történt megbeszélés alapján oly megállapodásra jutottunk, hogy addig is, amíg a Szabályzat revíziója során az átszövegezés megtörténik, a folyó ügyek hatósági elbírálása egyöntetű értelmezéssel történjék. A módosításra szoruló rendelkezések tárgyalására tanácsunk külön bizottságot küldött ki, s az illetékes hatóságoktól bekért és beérkezett javaslatok alapján a bizottság ezt a munkáját meg is kezdte. A beérkezett javaslatokat tekintve remény van arra, hogy a Szabályzat általános revíziója még ez év folyamán befejezést fog nyerni. A rendkívüli viszonyok azonban már eddig is szükségessé tették, hogy tanácsunk néhány fontos intézkedést tegyen. Így például általános panaszra adott okot, hogy az utóbbi években rendkívül elszaporodott a konyhanélküli, ú. n. garçon-lakások száma, sőt a tapasztalat szerint a magánépítkezés túlnyomólag ily lakások termelésére irányult. Ezek a garçon-lakások családalapításra alkalmasnak egyáltalában nem mondhatók s ezért elszaporodásuk egy igen egészségtelen antiszociális jelenségnek a tünete. Bár kétségtelen, hogy a családalapítás, és a lakosság természetes szaporodása több más, ettől független, s mélyebben rejlő tényezők függvénye, mégis a székesfőváros törvényhatóságának indítványára a tanács elvben elhatározta (7107/1941/1), hogy új építkezéseknél a garçon-lakások arányszámát az összes lakások számához képest korlátozza, annyival is inkább, mert tagadhatatlan, hogy a lakáshiány leginkább a családalapításra és gyermekszaporulatra alkalmas lakásokban mutatkozik. Véglegesen ez ügyben a tanács az Építésügyi Szabályzat revíziója során fog dönteni.

Osztási tilalom vízvezeték nélküli területen.

A szétszórt és közművek nélküli területen történő építkezések megakadályozására is tett tanácsunk intézkedést, kimondván, hogy a háborús anyaggyűjtés időtartama alatt nemcsak építési, hanem osztási engedély sem adható oly útvonal mentén, ahol nincs vízvezeték. (4746/1942.)

Határidő meghosszabbítás felvonó átalakításánál, kerítés létesítésénél és régi épületek felülvizsgálatánál.

A háborús viszonyok tették szükségessé, hogy a felvonók átalakítására, egyes övezetekben a kerítés kötelező létesítésére, valamint az 50 évnél idősebb épületek műszaki felülvizsgálatára az Építésügyi Szabályzatban meghatározott határidőket meghosszabbítsuk. Ezeket az intézkedéseket az anyag- és munkáshiány is indokolják.

Tanácsunknak egyik törvényes feladata Budapesten az utcák, Uj utcanév-  
utcák, terek elnevezése. Bár az utóbbi években tanácsunk igen jegyzék.  
komoly és helytálló okokból lehetőleg elzárkózott meglévő utca-  
nevek megváltoztatásától, az 1931. évben kiadott utcanévjegyzék  
igen hiányossá vált annak következtében, hogy ezen idő-  
pont óta a főváros örvendetes fejlődése következtében a névvel  
ellátott utcák száma több mint ezerral növekedett. Szükségessé  
vált tehát, hogy új utcanévjegyzéket bocsássunk ki. Ezt az utca-  
névjegyzéket az eddigiektől eltérően kívánjuk megszerkeszteni,  
fel kívánjuk ugyanis tüntetni a pontos helymegjelölésen kívül a  
névadásnak és névváltoztatásnak időpontját és a határozat szá-  
mát, valamint az utcanevek történelmi vonatkozásait. E munká-  
lat elvégzésével tanácsunk Rexa Dezső ny. vármegyei főlevéltár-  
nokot bízta meg. (2949/1941.)

Miként említettük, tanácsunk, főleg az utóbbi időkbén, szí- Utcanelve-  
gorúan tartózkodott az utcanevek megváltoztatásától, s csak zések.  
különösen indokolt esetekben, a nemzet nagyjainak megöröki-  
tése céljából tért el ettől az álláspontjától. (10.379/1941. és  
5571/1942.) Elfogadta a tanács a székesfővárosnak ezt a javasla-  
tát, hogy nem változtatható meg az olyan utcák neve, melyek  
emléktáblával vannak megjelölve. A tanács elrendelte, hogy eze-  
ket az utcaneveket külön nyilvántartásba kell venni. (1247/1942.)

A környéki terület építési szabályzatának megalkotására is Környéki  
megalakította a tanács a bizottságot. E bizottság a legközelebbi Szabályzat.  
jövőben működését már megkezdheti, mert az előmunkálatok  
már elkészültek. A városok és községek nagy részének övezeti  
beosztása ugyanis már megállapítást nyert s ezek tárgyalása  
során kialakultak azok a főbb meghatározások, melyek a beépí-  
tési módok különböző alakjait fogják jellemezni.

Természetesen a környéki területeket illetően is merültek Mezőgazda-  
fel esetek, melyek még a szabályzat elkészülte előtt szükségessé sági terület  
tettek bizonyos általános rendelkezéseket. Így pl. 30.824/1942. sz. beépítése  
a környéken.  
határozatunkkal a mezőgazdasági területeken megengedhető  
építkezést szabályoztuk.

E helyen említjük meg, hogy főleg a községek megfelelő Környéki ren-  
műszaki munkaerő hiányában a rendezési terveket nem képesek dezési tervek  
elkészíteni s azokat alapos helyszíni vizsgálat után műszaki osz- elkészítése.  
tályunk készíti el. E helyszíni vizsgálatoknál számos esetben  
műemlékszerű vagy történelmi épületek vonták magukra a Műemlékek  
a környéken.  
figyelmet. Ezek az építmények természetesen kellő kihangsúlyo-  
zásban részesülnek a rendezési terveken s így remélhető, hogy  
idővel a környéki terület ebben a vonatkozásban is komoly érté-  
kekkel fog gazdagodni. A múlt év őszén Nagytétényben is igen

érdekes, XIII. századbeli romok nyomát lelték meg s ezek föltárására a tanács 1000 P-t utalt ki. (31.429/1941.)

Építési jog-  
szabályok  
kiadása.

Az építkezések tekintetében ma már számos törvény, kormányrendelet, szabályzat és szabályrendelet intézkedik. Tanácsunk elhatározta, hogy az összes építési jogszabályokat gyűjteményes kiadásban fogja összefoglalni és közrebocsátani. (5323/1942.)

A környék  
mai állapotá-  
nak leírása

A hatáskörünkbe utalt környék ma már rendkívül nagy területre terjed ki s számos várost és községet foglal magában, melyek jórésze ismeretlen még a főváros lakossága előtt is. Szükségesnek látszik egy olyan mű megírása, mely Budapest környékének részletes leírását tartalmazza. Ily mű igen hasznos kézikönyv lenne a városrendezési tervek elkészítésénél és elbírálásánál is. Fel kellene ölelnie e műnek a földrajzi, topográfiai, vízrajzi, geológiai, meteorológiai és egyéb műszaki vonatkozású, összes adatok mellett a népességi, gazdasági, földművelési, ipari, közlekedési és kulturális statisztikai adatokat is, tartalmazná, legalább kivonatossan, az egyes városok és községek történelmét, mert csak ezek együttes ösmerete nyújt képet a valóságos helyzetről s ad megbízható alapot a fejlődés irányítására. Ha mindezeket az adatokat megfelelő képanyag illusztrálja, véleményünk szerint a mű nagy érdekességgel fog bírni a jelen korra, s megbecsülhetetlen történelmi értékkel az utókorra.

Környék-  
fejlesztési  
programm.

Kiegészítené e monográfiát egy további kiadmány, amely tanácsunknak a környékfejlesztés terén eddig kifejtett működését tárgyalná, mellékelve a főbb útvonalak hálózatát, a tervezett vasúthálózatot és repülőterek elhelyezését feltüntető térképeket, beépítésre kijelölt területek tervét s egyéb fontosabb rendezési terveket. Környékfejlesztő-bizottságunk és ú. n. Munkaterv-bizottságunk állandóan foglalkozik a környék jövőbeli kialakításának főbb feladataival s mindezeknek összefoglalása alkotná azt a fejlesztési tervet, melyet az 1937. évi VI. t.-c. 1. §-ának rendelkezése szerint minden város és község rendezésénél előzetesen kell elkészíteni.

Tisztviselők  
továbbképzése.

A Közmunkatanács szemináriuma ez év folyamán folytatta tavalyi működését és nagyszámú hallgatóság előtt tartotta meg különböző, a Tanács munkásságába vágó előadásait.

Szemináriumi előadások, meghívott előadókkal:

Olgay Aladár: A magas házak szerepe.

Münnich Aladár: Építőszövetkezetek városrendezési és építészeti jelentősége.

Imrényi Szabó Imre: Árvíz és árvízkárosultak telepei.

Tanácsi tisztviselő-előadókkal:

Dr. Helle László: Építőszövetkezetek jogi kérdései.

Dr. Lukács Géza: Építésügyi Szabályzat be nem tartásának következményei.

Kaffka Péter: A háború előtti London városrendezése.

Hermány Géza: Budafoki barlanglakások.

Pogány Frigyes: Óbudai kislakásos tervpályázat ismertetése.

Pogány Frigyes: Szobrok és emlékművek a városképben.

Vertse Dezső: Budapest környékének építészete.

Tattay Pál: Tájkutató és tájrendezés.

Harsányi Szabolcs: Dunaszabályozás és árterületek.

Zsitva Tibor: A Vár keleti lejtőjére kiírt tervpályázat ismertetése.

Kappéter Iván: Visegrádi Dunaszög tájvédelme.

A Tanács a környékbeli építkezések fejlesztése szempontjából még 1940-ben „Kislakásos családiházak mintatervei“ <sup>Kislakásos mintaházak.</sup> címen könyvet adott ki, amelyben típusházakat mutat be. Ezekről a házakról egy egységes modell-tervet készített, amelyben a telek-kialakításokat, útvonal-vezetéseket is felvette. A nagyméretű modellt a Tanács felküldte a komáromi Építészeti és Városrendezési kiállításra is, mivel annak nagyjelentőségű tanítószerepe van. (3112/1942.)



## II. VÁROSFEJLESZTÉSI ÉPÍTÉSI MUNKÁLATOK A FŐVÁROSBAN

A főváros fejlődése szempontjából legnagyobb jelentőségű munkálatainkat már több évvel ezelőtt kezdtük meg és azokét — amennyire a rendkívüli viszonyok következményeként jelentkező anyag- és munkáshiány megengedte — ebben az évben is az előre megállapított munkaterv szerint hajtottuk végre. E nagyobb szabású városfejlesztési építési munkálataink a következők:

1. Árpád-híd feljárói.
2. Óbudai kislakásépítkezés.
3. A Madách Imre-út további szakaszának megnyitása és kiépítése, valamint ezzel kapcsolatosan a Rumbach Sebestyén-utca rendezése.
4. A MÁV ceglédi vonalának felemelése.
5. Andrássy-út meghosszabbítása.

1. Az Árpád-híd építésével párhuzamosan haladnak előre a hídfeljárók építési munkálatai is.

**Óbudai hídfeljáró.** a) Az óbudai hídfeljáró részlettervei és kiírási művelete még a múlt év folyamán elkészült. A feljárók támfalainak és töltésépítési munkálatainak részletterveit a tanács megbízásából Sávoly Pál okl. mérnök készítette s e terveket a tanács elfogadta (5127/3/1941). A tanács a feljárók építésének irányítására és ellenőrzésére külön építési bizottságot alakított (3395/1/1942). E bizottság a versenytárgyalásra beérkezett ajánlatokat elbírálta s a munkálatok elvégzésével Széchy Endre okl. mérnököt bízta meg. A munkálatok tényleges megkezdése ez év júniusában történt. A munkálatok megindítását az a körülmény késleltette, hogy a Bszkrt Lajos-utcai vonalát az eddigi pálya helyett a hídfő alatt vezette át s az áthelyezéshez szükséges sínanyag csak a legnagyobb nehézségek árán volt megszerezhető. A vágányáthelyezés azonban már megtörtént s augusztus 1. óta az új vonalszakasz már üzemben van.

Igy lehetővé vált a régi vonalszakaszon a vágányok felbontása, ami máris folyamatban van, s szabaddá válik az a terület, ahová a hídfeljáró támfalai kerülnek. A hídfeljáró vállalkozóját a munkahelyre július hó első napjaiban vezettük be, s ugyanakkor az előkészítőmunkálat, a berendezkedés és anyagszállítás kezdetét vette.

A munka teljes ütemű megkezdése szeptember elején történik meg. A hídfeljáró építéséhez 15 vagon betonvas biztosítva van, s így előreláthatólag jövő év júliusára az óbudai feljáró építési munkálatai el fognak készülni.

Még ez év novemberében megkezdjük az útbaeső óbudai épületek bontását s azt oly ütemben hajtjuk végre, hogy a hídfeljáró építési munkálatainak előhaladásával összhangban legyen.

b) A szentmargitszigeti hídfeljáró ügyében már mult évi jelentésünkben beszámoltunk arról, hogy itt a tökéletes közlekedési szempontok mellett az esztétikai szempontokat a legnagyobb mértékben kívánjuk érvényesíteni.

E hídfeljáró terveit a mult évben tartott tervpályázatra beérkezett legjobb tervek és eszmék felhasználásával egy szűkebbkörű tervező-bizottság végezte. E terveket a bizottság a tanács elé terjesztette s a tanács megállapítva azt, hogy a megoldás összhangot biztosít a híd szerkezetével és a sziget parkozott környezetébe beilleszkedik, a terveket kivitelre el is fogadta (8795/1/1941). A tervezet szerint a híd mintegy 10 m magasságban halad át a sziget szintje fölött, e magasság csökkentése érdekében a terep mintegy 1'80 m magasságig lejtősen feltöltetik, ami esztétikai szempontból volt kívánatos. A hídfeljáró az északi oldalon félköríves alaprajzzal bír, a déli oldal nyílás-elosztása a híd monumentális megjelenésével összhangban van. Az északi oldalon tervezett félköríves kocsilehajtó út és a gyalogosok forgalmi tere alatt mintegy 100 géprejű jármű befogadására alkalmas gépkocsiszín fog készülni, megfelelő üzemi és raktárhelyiségekkel.

A munkálatokat a hídfő építésével már megbizott vállalkozó, a Zsigmondy Béla r.-t. végzi, mely vállalat a munkálatokat ez év július havában kezdte meg.

Jelenleg a kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium vezetése alatt a következő munkarészek készülnek:

Az Árpád-híd szentmargitszigeti VIII. és IX. számú piléreinek munkálatai 1941. március hó 20-án indultak meg. A négy darab kesszon lesüllyesztése kb. augusztus hó végéig tartott. Ezek után egészen a tél beálltáig folyt a betonozás és

a kőburkolat elhelyezése a kesszonok fölött. Ezek a munkálatok a minisztérium által készített eredeti hídfeljáró tervnek megfelelően készültek és amikor a feljáró terve módosult, a már addig felépített részek részbeni átalakítása vált szükségessé. A tél folyamán a helyszíni munka szünetelt, azonban a műhelyekben folyt a vasbeton próbacölöpök készítése. A téli időszak alatt kb. 500 db. vasbeton-cölöpöt készítettek.

A hídfeljáró tervét a minisztérium és a tanács együttes építőbizottsága dolgozta ki és a részlettervek elkészítésével Lux Kálmán építészmérnököt és Sávoly Pál mérnököt bízta meg.

A tervezési munka a megállapított programnak megfelelően haladt és a módosított tervek alapján a munka 1942. évi március hó közepén megindult. Első teendő volt a hídpillérek vasbetonjának és kőburkolásának az új tervnek megfelelő átalakítása.

Jelenleg csak a földmunka folyik nagyobb erővel, a próbacölöpök készítése azonban szintén folyamatban van.

A gépkocsiszín alapozását a munkaterv szerint két héten belül megkezdik.

A munkaprogramm szerint még ebben az évben elkészül a vasbetonszerkezet a gépkocsiszín fölötti földémg.

Pesti  
hídfeljáró.

c) Az Árpád-híd pesti hídfeljárójának általános terve már szintén elkészült, a részlettervek elkészítése pedig folyamatban van. A részlettervek elkészítésével a tanács Sávoly Pál okl. mérnököt bízta meg (10.548/1941). Az általános hídépítési munkaterv szerint a tényleges építési munkálatot itt is még ez évben meg kellett volna kezdenünk. Tekintettel azonban arra, hogy a vasanyag hiánya miatt a hídszerelési munkálatokban körülbelül másféléves késedelem fog beállni, ezért a pesti hídfeljáró megépítése is valószínűleg késedelmet fog szenvedni. Igyekezni fogunk azonban a feljáró megépítéséhez szükséges mintegy 15 vagon betongömbvasat megszerezni s amennyiben ez lehetségessé válik, a munkálat megkezdésének részünkről akadálya nem lesz. Addig is azonban, amíg a pesti részen az építési munkálatokat megkezdhetjük, a mélyen fekvő területeknek és a feljáró útnak már évek óta folyó feltöltését tovább folytattuk. E munkálat örvendetes módon halad előre s az elmúlt munkaévben körülbelül 75.000 m<sup>3</sup> feltöltést készítettünk. A feltöltést az eddig folytatott gyakorlat szerint igen előnyösen sikerült végrehajtanunk, mert a m<sup>3</sup>-kénti egységár 40 fillérnek adódik ki, szemben a mai fuvar- és munkabérek mellett kiadódó 8–10 pengős egységárral.

2. Az óbudai hídfeljáró építésével kapcsolatosan tudva-  
levőleg számos épületet kell lebontanunk s ezért a megszűnő  
lakások pótlására eredetileg összesen mintegy 400 lakást tar-  
talmazó két lakótelep létesítését határoztuk el. Az 1941. évi  
költségvetésünkben erre a célra 4,100.000 pengőt irányoztunk  
elő, a m. kir. pénzügyminiszter úr azonban a költségvetés  
jóváhagyása során azt közölte, hogy ez ügyben később fog  
határozni. A tanács ezért, nehogy az ügy elhúzódása miatt az  
óbudai hídfő megépítését késleltesse, úgy döntött, hogy csu-  
pán mintegy 100 lakást tartalmazó bérház és 30—40 üzlethelyi-  
séget tartalmazó üzletház építéséhez saját pénzkészletei ter-  
hére még az 1941. évben hozzáfog. E végből a megfelelő intéz-  
kedéseket megtettük, a megtartott szűkebbkörű tervpályázat  
pályanyertes építészével a kiviteli terveket elkészítettük s a  
verseny tárgyalást kiírtuk, melynek eredménye alapján a mun-  
kálát végrehajtása Krebsz András építőcégnak adatott ki. Mint-  
hogy az építési anyagok korlátozása miatt a pincefödémet téglá-  
boltozattal, a töbi födémeket pedig fából kellett készíteni, az ere-  
deti terveket át kellett dolgozni olyképp, hogy a tervezett 3 épü-  
let helyett 4 kétemeletes ház épül. (7412/1/1941.) Az építkezés  
örvendetes módon halad előre, s az épületek az év őszén beköl-  
tözhetőek lesznek.

Az előbb említett, váratlanul felmerült nehézség ellenére is  
szándékunkban van, hogy a megkezdett kislakás-építési akciót  
a jövő évben is tovább folytassuk. A szükséges terület ugyanis  
rendelkezésünkre áll, s a tanács pénzügyei is lehetővé teszik,  
hogy az újabb 100 lakást tartalmazó lakótelep létesítéséhez  
szükséges mintegy 2,000.000 P-t biztosítsuk, ennél fogva nincs  
akadálya annak, hogy az amúgy is elengedhetetlen kislakás-  
építés újabb részletét már a következő évben végrehajtsuk.

3. A Madách Imre-útnak a Rumbach Sebestyén-utcából  
nyíló folytatólagos szakaszán a múlt év folyamán több épület  
építése kezdődött meg s ezek az épületek még ez évben el fog-  
nak készülni. Az utépítés is, amelyet költségünkre a székes-  
főváros hajt végre, a Madách Imre-tértől a Rumbach Sebestyén-  
utcáig folyamatban van, s rövidesen befejeződik. Az új útvonal-  
nak a Holló-utcai torkolatába eső részén az ingatlanokat vétel  
útján már korábban megszereztük.

A Holló-utca és Rumbach Sebestyén-utca közötti szakasz  
teljes megnyitásának tehát már csak két ingatlan állja útját.  
E két ingatlan a Király-utcától a Dob-utcáig terjed, ezekből  
azonban csak azokra az ingatlanrészekre van szükségünk, ame-  
lyek az útvonal területébe esnek s ezek birtokba vételére az

Óbudai kis-  
lakásépítés.

További  
kislakás-  
építkezés  
Óbudán.

A Madách  
Imre-út  
folytatólagos  
megnyitása.

1937. évi VI. t.-c. módot nyujt. Az egyik ingatlan (Lédermann-féle) tulajdonosával sikerült megegyezésre jutnunk. A 34.200. hrsz. másik ingatlan tulajdonosa a Gozsdu-alapítvány, melynél megegyezés hiányában a bírói kisajátítást tettük folyamatba (2198/1942). E két ingatlanrész megszerzése után remélhetőleg már a jövő év folyamán oly helyzetben leszünk, hogy a Madách Imre-utat a Holló-utcaig megnyithatjuk.

Rumbach  
Sebestyén-  
utca  
rendezése.

A Madách Imre-útnak megnyitása és kiépítése szükségessé teszi, hogy a Rumbach Sebestyén-utcat is, legalább a Madách Imre-úthoz közel eső szakaszán, rendezzük, és beépítését biztosítsuk. A kiszélesítésnek a Madách Imre-út és Dob-utca közti szakaszon útját állja a 34.210. hrsz. ingatlanon álló épület. Tanácsunk elhatározta, hogy ezt az ingatlant kisajátítja s azon tisztviselői társasházat épít (6713/1942). A környező telkek beépítése részben folyamatban van, részben pedig az ú. n. kisvárosházával fog beépülni.

A MÁV. ceglédi vonalának felemelési munkálatai szintén folyamatban vannak, de a feltöltési anyag szállítása körül késedelem mutatkozik, mert a MÁV. egyéb halaszthatatlan szállításai miatt nem rendelkezik kellő számú vagonnal, mindamelllett a teljesítmény igen jelentékeny, átlagosan napi 250 m<sup>3</sup>. Az út-aluljárók építése folyamatban van. Jelenleg a Mogyoródi-úti aluljáró vasszerelése készül, az Egressy-útnál az ellenfalak épülnek; az előbbi két hónapon belül, az utóbbi 3—4 hónap múlva készül el. A Thököly-úti aluljáró tervezési munkálatai folyamatban vannak; ez az aluljáró az 1943. év folyamán fog elkészülni. A munkaterv szerint legközelebb a Thököly-út és Külső Andrassy-út közötti szakasznak felemelésére kerül a sor. E szakaszon elsősorban a vágányhálózatot kell átalakítani, hogy a földmunka megkezdődhessék. Az Erzsébet királyné-úti átjárót ideiglenesen meg kell szüntetni s helyette a Külső Andrassy-útnál ideiglenes szintbeli átjáró készül a forgalom lebonyolítására. Az Aréna-úti aluljárót tanulmány tárgyává tesszük, mert a jelenleg csupán kocsis- és gyalogforgalom céljára szolgáló aluljárót olyképp fogjuk átalakítani, hogy a körúti villamos-vasút is áthaladhasson.

5. A Külső-Andrassy-út megnyitásához szükséges összes területek, korábbi megállapodások alapján már rendelkezésünkre állanak. Mint örvendetes tényt jelenthetjük, hogy az útterület feltöltése is megkezdődött s a feltöltés a Kassai-tértől a Fűrész-utcaig már el is készült.

### III. VÁROSRENDEZÉS BUDAPESTEN.

A székesfőváros forgalmának a háború befejezése után várható nagyarányú növekedése arra késztet bennünket, hogy a forgalmi kérdést minden vonatkozásban behatóan tanulmányozzuk s megtegyük az előkészületeket a jövő feladatainak megoldására.

E feladatok között legnagyobb arányú kétségkívül a nagy-<sup>Fővárosi</sup>vasúti kérdés. <sup>pálya-</sup>  
<sup>udvarok.</sup>

A főváros mai pályaudvarai már három-négy évtizeddel ezelőtt elégteleneknek bizonyultak s azóta állandóan foglalkoztatják az illetékes hatóságokat, szakköröket és a nagyközönséget egyaránt. Több terv készült, ámde egyik sem keltett általános megnyugvást. Az általános helyzet alakulása azonban hovatovább halaszthatatlanná teszi ezt a kérdést is, mert szorosan összefügg egyéb oly városrendezési kérdésekkel, amelyeknek végrehajtása már időszerűvé vált s így a nagyvasúti kérdésnek legalább alapelveit tisztázni és azokban dönteni kell. Úgy látszik, hogy az idő ezt a problémát is annyira kiérlelte, hogy lehetségessé válik a végleges megoldás.

A kérdés természetesen elsősorban a m. kir. Államvasutakat érinti s a MÁV. igazgatósága készített is egy tervet, melyet tanácsunknak véleménynyilvánítás végett megküldött. (3041/1/—1942. sz.) Ezt a tervet tanácsunk sem közlekedési, sem városrendezési szempontból nem találta elfogadhatónak. A terv szerint ugyanis a nagyvasút a székesfővárosnak sűrűn beépült belső részeit mély és széles bevágásban metszené keresztül, s ennek a nyílt ároknak mentén létesülnének az új állomások. Nem felel meg e terv a közlekedési követelményeknek, mivel az új állomások tervezett elhelyezésénél megfelelő bevezető utak nincsenek, de nem felel meg a terv általános városrendezési szempontból sem, mert teljesen megengedhetetlen, hogy a beépített városrészeket széles, nyílt árok hasítsa keresztül s a környezet

levegőjét az árokból állandóan kiáramló füst és korom megfer-  
tözze. A tervezettel a m. kir. kereskedelmi és közlekedésügyi  
minisztérium vasúti osztálya is foglalkozott s a tanács magáévá  
tette a minisztérium vasúti osztályának álláspontját, melynek  
főbb alapelvei a következők:

1. a teher- és személyforgalom teljesen szétválasztandó, a  
teherforgalom részére 3—4 teherpályaudvar létesítendő s ezek  
helye az illetékes hatóságokkal közös tárgyalás alapján jelöl-  
endő ki;

2. a környéki és távolsági forgalom szétválasztandó;

3. a távolsági forgalom főpályaudvara a mai ceglédi vonal  
mentén helyezendő el;

4. a környéki és helyi forgalom részére a mai pályaudvarok  
használatnak fel. A földalatti vasúthálózat ezzel az elgondolással  
szerves összefüggésbe hozandó.

A tanács álláspontja szerint a főpályaudvar legcélszerűbben  
a Külső Andrassy-út és Thököly-út között lenne elhelyezendő.  
Ez azért lenne előnyös, mert ezt a területet a főváros két nagy  
bevezető útja keresztezi, de azért is, mert az Andrassy-úti föld-  
alatti villamos vasút könnyűszerrel meghosszabbítható s azon-  
nal rendelkezésre áll a földalatti közlekedés is. Budán egy új  
pályaudvart kell elhelyezni az összekötő vasúti híd és a mai  
kelenföldi pályaudvar között.

**Forgalmi terek rendezése.** Budapest forgalmának lebonyolításában kimagasló szerepet  
játszanak a forgalmi terek. Egyes tereken a forgalom máris oly  
arányokat öltött, hogy a m. kir. államrendőrség átiratban kérte  
ezeknek sürgős rendezését. (1244/1942.)

**Berlini-tér.** Forgalmi szempontból legjelentősebb terünk a Berlini-tér.  
A tanács az elmúlt évben ennek szabályozását véglegesen meg-  
állapította. (5443/1941.) A terv lényege, hogy a nyugati pályau-  
dvar előtt, a Teréz-körút és Jókai-utca közötti telektömbök  
(28.901. és 28.902. hrsz.) be nem építhetők és parkosítandók,  
miáltal a nyugati pályaudvar homlokzata kibontakozik. Be nem  
építhető területnek jelentette ki a tanács a Westend-szálló terü-  
letét is.

**Városközpont** A főváros legfelsőbb részének gyökeres átalakítását célozza  
már évek óta a Városközpont (Fórum) néven ismeretes elgon-  
dolás. Időszerűvé tette ezt a kérdést egyrészt a Városháza épít-  
ésének terve, másrészt a földalatti gyorsvasútra vonatkozó tár-  
gyalások. A Vilmos császár-út alatt elhelyezendő gyorsvasút a  
jelenlegi földalatti vasutat az Andrassy-út torkolatánál keresz-  
tezi, itt tehát már ez okból is forgalmi gócpont alakul ki.

A gyorsvasúti elgondolás fentebbi ismertetése alkalmával előadtuk, hogy a központi távolsági személy-pályaudvar helye az Andrassy-út folytatásában, attól egészen a Thököly-útig terjedően jelöltetett ki. Ez az Andrassy-út forgalmi jelentőségét fokozza, szükséges tehát, hogy a belső torkolatánál, a jövőbeni földalatti vasutak találkozásánál, az új Városháza környékén egy központi, Fórumszerű, főleg forgalmi tér alakíttassék ki. E térnek központi fekvése, a környezet s a betorkoló legszebb útvonalaink megkövetelik, hogy ez a térkialakítás nagyszabású legyen. A tanács véleményezés végett megküldte a székesfőváros polgármesterének ezt a tervezetet, amelyben ez a nagyjelentőségű forgalmi gócpont kialakítása nagyvonalú megoldást nyert. (7533/1942.)

Közismert tény, hogy a tervezett földalatti villamosvasúti hálózatból a székesfőváros elsősorban a Vilmos császár-út—<sup>Nagyvárad-tér.</sup> Üllői-úti vonalat szándékozik megépíteni s e vonalnak déli végállomása a Nagyvárad-térnél lesz. A székesfőváros a Nagyvárad-tér rendezésére készített terv ügyében épp erre való tekintettel egyelőre nem határozott, mert a tér végleges kialakítása szorosan összefügg a földalatti villamosvasút részletterveivel. (1814/1942.)

Budán egyre fokozódó jelentőséggel bír a Széna-tér. Ma még fennáll a lehetőség, hogy a tér és a Margit-körút idetorkoló szakasza bővítettessék, ezért felkértük a székesfővárost, hogy a Széna-tér és a Margit-körút csatlakozó szakaszának szabályozására tervet készítsen. (5149/1942.)

Egyes fontos útvonalak szabályozásának felülvizsgálása is szükségessé vált a növekvő forgalom következtében. Így a pesti oldalon a Ráday-utcának 20 m-re való kiszélesítését határoztuk el a 36.818. hrsz. telektől az Erkel-utcáig. A 36.818. hrsz. telektől a Calvin-térig terjedő szakaszon a Ráday-utca szabályozását egyelőre függőben tartottuk. (7871/1941.)

A Fery Oszkár-utca egy szakaszán a beépítési mód megállapítása kapcsán kimondotta a tanács, hogy oly szabályozás-módosítást kíván a jövőben megállapítani, mely biztosítja a Fery Oszkár-utca forgalmának a Borhy Sándor-utcán át a Csörsz-utcába, illetve a Csörsz-utca és Böszörményi-út találkozásánál kialakuló térbe való bevezetését. (7143/1941.)

A forgalmi szempontokon kívül természetesen egyéb okok is merülnek fel, amelyek egyes területek szabályozásmódosítását vonják maguk után. Felmerült pl. az a terv, hogy a m. kir. Rendőrfőkapitányság új központi épületét a Dunaparton, a

Vásárcsarnok-tér, a Czuczor-utca és Imre-utca közötti területen helyezték el. A tanács ez ügyel kapcsolatban kimondotta, hogy kívánatos a Dunapart ezen szakaszának is reprezentatív módon való kialakítása, s ezért az 1937. évi VI. t.-c. 19. §-a, illetve az Építésügyi Szabályzat 19. §-a alapján építési tilalmat terjesztett ki a következő területre: a Közraktár-utcából kiindulón a Kinizsy-utca északi oldala, ennek folytatásában a Ráday-utca páratlan számú oldala a Calvin-térig, a Calvin-térre homlokzattal bíró összes telkek, majd a Vámház-körút déli oldala a Dunapartig s a Dunapart a Kinizsy-utca folytatásáig. Egyúttal elhatározta a tanács, hogy e terület rendezésére tervpályázatot fog hirdetni. (8811/1941.)

**Svábhegyen és Széchenyi-hegyen szálloda építése.** Bármily örvendetes is a Svábhegynek és környékének az utóbbi években tapasztalt rendkívüli fellendülése, mégis tagadhatatlan, hogy e fejlődésnek vannak nem kívánatos jelenségei is. A Széchenyi-hegyen elszaporodott társasszállók a kilátást nagymértékben zavarják, bizonyos fokig a látképet is rontják. A megnövekedett forgalom lebonyolítására a jelenlegi úthálózat nem alkalmas. Ezért elhatározta a tanács, hogy mindaddig, míg a Svábhegy és Széchenyi-hegy végleges rendezése meg nem történik, s az úthálózat ki nem épül, új szálloda vagy társasszálló építésére engedély nem adható. (9376/1941.)

**Normafa-környéke.** Súlyos aggodalommal töltötte el a kiránduló és üdülő közönséget az is, hogy a Normafa környéke, mely gyönyörű kilátást nyújt, szintén kiépül. Ennek elhárítására a tanács a Báró Eötvös-út és a Normafa-út által képezett könyök, valamint a Mátyás király-út között, a fővárosi erdőterülettől délkeletre fekvő közvetlen szomszédos területet parkterületnek jelentette ki s a rajta keresztül haladó 4 m széles utat a szabályozási tervbe felvette. (1802/1942.)

**Csillagvizsgáló Intézet védelme.** A svábhegyi csillagvizsgáló intézet védelme érdekében tettünk intézkedést, kijelölvén körülötte bizonyos területet, amelyen bárminő építkezés esetében az engedély kiadása előtt a Csillagvizsgáló Intézet véleményét is meg kell hallgatni. (4018/1941.)

**Vár.** A Vár kialakítása játssza a legfontosabb szerepet a főváros látképének kialakításában.

**A Vár keleti oldala.** A tanács tervpályázatot hirdetett a Várhegy keleti oldalán a Halász-bástyától a Dunapartig terjedő, ma még rendezetlen terület rendezésére. A lezajlott tervpályázat eredményeiből, az azokból leszűrt tapasztalatok alapján, részletes rendezési tervet dolgoztunk ki, melyről model-tervet is készítettünk. A ta-

nács a tervezetet elvileg magáévá tette és átküldte a székesfőváros polgármesterének hozzászólás végett. A rendezési terv alap gondolata, hogy a Halász-bástyára való rálátást biztosítsa, anélkül, hogy a Vároldal hangulatát megzavarná. Biztosítja egyrészt a Dunapartról való rálátást, mégpedig a Koronázó-templom tornyának tengelyében. A Corvin-tér egységét és zárt-ságát a terv fenntartja. A Dunapartról induló tengelyvonalban kerti feljárót létesít, amely fokozatosan szélesedve, a Hunyadi János-útnál széles parkterületté bővül. A Hunyady János-út előtti meredek domb oldalánál a templomtorony felé induló tengely kertészeti kiképzéssel véget ér. Ugyancsak kertészeti kiképzéssel halad az útvonal északi irányban és eléri azt a tengelyt, amely a Halász-bástya középvonalában indul a Duna felé. A Hunyadi János-út magasságában, ebben a tengelyvonalban egy kilátópont létesül, amelyen úgy a Duna felé, valamint a Halász-bástya irányában a teljes körkép kitárul, s egyszerűs mind az Ilona-utca fölötti gyalogos átjárásra is szolgál. Az egész terület beépítési módjára olyan javaslat készült, amely úgy a fentről való lelátást, mint a Duna felől induló és fokozatosan kibontakozó városkép élvezetét teljes mértékben lehetővé teszi. (5336/1942.)

A Vár keleti lejtőjén, a Hunyadi János-út kezdő szakaszán a már meglévő sétány fokozott védelmére és bővítésére a Hunyadi János-út, Királylépcső és Lónyay-lépcső közötti területet parkterületté nyilvánítottuk. (6065/1942.)

Hunyadi János-út kezdő szakaszán parkterület.

A Vár nyugati lejtőjének beépítési módjával is behatóan foglalkoztunk. Erre nemcsak a látkép, hanem a bástyasétányról élvezhető gyönyörű kilátás védelmének érdekében is szükség volt. A tervzet ügyében a tanács véglegesen még nem döntött (2702/1942.), de egy építésügy kapcsán kimondotta, hogy a Logodi-utca fölött a Lovas-útig terjedő terület fokozatosan szabaddá teendő és park céljára fenntartandó. (8313—1941.)

Vár nyugati oldala.

A várbeli Szentháromság-tér kialakítása is egyik igen régén húzódó, állandóan figyelemmel kísért, de még végleg ki nem forrott része a Várban megoldandó feladatoknak. Az itteni 6529. hrsz. üres telek eredetileg a primási palota építésére volt fenntartva. A m. kir. pénzügyminiszter értesítette a tanácsot, a szóbanlevő telken az Országos Vitézi-Szék székházának építése van tervbe véve. Erről értesítettük a székesfővárost, mert tudomásunk szerint a székesfőváros tervpályázatot hirdetett a Szentháromság-tér és Bethlen István bástyasétány környékének rendezésére. Az ügyben csak a székesfő-

Szentháromság-tér rendezése.

város javaslatának megismerése után fogunk határozni. (2717—1/1942.)

**Hősök-tere.** Az esztétikai szempontok érvényesítését a székesfőváros egyéb előkelő helyein is előmozdítottuk.

A Hősök-terén, az Andrásy-út sarkán fekvő telken a beépítési módot a tér általános kialakításával összhangban domború építési vonal helyett homorú vonalban állapítottuk meg, miáltal a sarkon nagyobb kertésített terület keletkezik. Kívánatos lenne, ha a szemközti sarok is ily módon épülne be, ami természetesen a 29657 és 29658. hrsz. ingatlanok kisajátítását vonná maga után. (3547/1942.)

**Mária Terézia-tér.** Javaslatot tett a tanács a Mária Terézia-tér szabályozásának módosítására, oly értelemben, hogy a tér kialakításában a templom és az újjáalakítandó VIII. ker. előjárósági épület domináljon. (2776/1942.)

**Szentkorona-útja és Vitézek-tere.** A Horthy Miklós-híd budai hídfőjénél a Szentkorona-útja és a Vitézek-tere is díszesen lesz kiképzendő s egységesen beépítendő. Ezért a tanács felkérte a székesfőváros polgármesterét, hogy a Horthy Miklós-híd tengelyében kialakuló városkép összhangjának biztosítása céljából tegyen javaslatot a kötelező homlokzati kiképzésre. A székesfőváros polgármestere ebből a célból tervpályázatot tartott, melyen az első díjat Árkay Bertalan nyerte. A bemutatott terv alapján a tanács megállapította a Szentkorona-útjára és a Vitézek-terére az egységes homlokzati kiképzést. (589/2/1942.)

A Horthy Miklós-híd körüli Lágymányos területén létesítendő Stadion kialakítására több elgondolást dolgoztunk ki. Tervünk nemcsak a stadion területére és az ezzel kapcsolatos kiállítási területre terjed ki, hanem természetesen a szomszédos területekre is, melynek kiképzése és szabályozása természetesen összefügg a Stadion területének kiképzésével. A Stadion ú. n. felvonuló útja a környezetben megfelelő folytatást kell, hogy találjon, de a be- és kijáratok elhelyezésétől függ az óriási tömegek szállítására megfelelő útvonalak elhelyezése is. Ezért a környezet is szabályozásmódosítást igényel, mégpedig nagy területre kiterjedően.

Úgy a Stadion, mint az ugyanezen a területen létesíteni tervezett Állandó Kiállítási terület kialakításának módját az illetékes testnevelési tényezőkkel közösen állapítjuk meg s az erre vonatkozó vázlatok még jelenleg is munkában és tárgyalás alatt vannak. (1141/3/1942.)

**Óbuda szabályozása.** Ez év folyamán újból munkábavettük Óbuda megállapított rendezési tervének módosítását. Időszerűvé tette ezt a székes-

főváros polgármesterének az az előterjesztése, hogy a feltárt óbudai Amphitheatrum kiemelése és a városrendezési tervbe méltó elhelyezése érdekében a Via Antiqua létesítésére tett javaslatot. A Via Antiqua, melynek gondolatát az Olgay-testvérek vetették fel Óbuda szabályozási tervére elkészített pályázatuk kapcsán, tulajdonképpen a Szentendrei-útnak egyenes folytatása, az ú. n. Királydomb területén feltárt romok felé. A tanács a székesfőváros által megküldött tervezetet vizsgálat tárgyává tette, (2199/1942.) s megállapította, hogy a szabályozási tervnek ilyen értelmű módosítása rendkívül nagy költségekkel jár és a kivitel nagyarányú kisajátításokat tesz szükségessé, ami egy nagy városrész területén a fokozatos kiépítést lehetetlenné teszi. Egyébként e nálunk példátlanul nagyarányú városrendezési beruházás esetében sem adna a terv forgalmi szempontból tökéletes megoldást. Ennek következtében a tanács elhatározta, hogy a Via Antiqua gondolat részbeni felhasználásának figyelembevételével Óbuda rendezési tervét felülvizsgálat alá veszi. Ezek a munkálatok jelenleg is folyamatban vannak. Időközben a tanács elhatározta, hogy a Szentendrei-utat az Árpád-híd tengelyétől északi irányban lényegesen nagyobb szélességben veszi fel és a hídtengelynél megállapított körtérből kiinduló Vörösvári-utat a szabályozási tervtől eltérően, egyenes irányban állapítja meg.

A tanács az Árpád-émlék ügyében elhatározta, hogy mindaddig, amíg az emlékmű felépítése időszerűvé nem válik, vagyis a körülmények egy nagyobb emlékmű építését lehetővé nem teszik, addig a környezetet földmunkával és kertészeti kiképzéssel kialakítja olymódon, hogy az emlékmű felépítésének az idején az amúgyis hosszabb időt igénylő kertészeti és terepkialakítás már megfelelő módon készen legyen. (3726—1942.) Erre vonatkozólag különböző terveket készítettünk és a részlettervek elkészítése folyamatban van.

Alább közöljük a tanács által az elmúlt munkaévben megállapított rendezési tervek jegyzékét:

- XII., Fery Oszkár-utca, Borhy Sándor-utca, Csörsz-utca és Böszörményi-út által határolt terület beépítési módja. (7143/1941.)
- XII. A Széher-útnak a 10.930. hrsz. telken átmenő és a fővárosi erdő határáig terjedő szakaszán szabályozásmódosítás. (8447/1941.)
- XI., Bocskay-út, Laufenuer-utca és Ibrahim-utca által határolt terület szabályozásmódosítása. (7420/1941.)
- IX., Ráday-utca kiszélesítése a 36.818. hrsz. telek határától az Erkel-utcaig. (7871/1941.)
- XIII., Váci-út, Róbert Károly-körút, Fóti-út és Klapka-utca által határolt terület szabályozásmódosítása. (7554/1941.)

- V., VI., Berliini-tér szabályozása. (5443/1941.)
- X., Sibrik Miklós-út, Maglódi-út és a Sirkert-utca folytatásában tervezett főútvonal által határolt terület részletes rendezési terve. (7873/1941.)
- XIV., Nagy Lajos király-útja, Benkő-utca, Pósa Lajos-utca, Vezér-utca, Mogyoródi-út, Szentmihály-út és Bonyhádi-út által határolt terület rendezési terve. (4824/1/1941.)
- IX., Soroksári-út, Jászai Mari-utca, Gubacsi-út és Kén-utca által határolt terület részletes rendezési terve. (1681/1/1941.)
- II., Fő-utca, Gyorskocsi-utca, Csalogány-utca és a tervezett tér közti terület szabályozásmódosítása és beépítésmódja. (9442/1941.)
- VI., Balzsam-utca, Tatai-utca, Babér-utca, Gyöngyösi-utca és Jász-utca által határolt terület beépítésmódja. (9391/1941.)
- X., Gyömrői-út, Ujhegyi-út, Vaspálya-utca és Sibrik Miklós-út által határolt terület szabályozásmódosítása. (9394/1941.)
- XII., Kékgyölgycsúcsnak a Ráth György-utca és Városmajor-utca közti szakaszán szabályozásmódosítás és beépítési mód. (9386/1941.)
- IX., Mester-utca, Vaskapu-utca és Liliom-utca által határolt terület szabályozásmódosítása és beépítési módja. (10.039/1941.)
- II., Bálgyvár-utca szabályozásmódosítása. (9039/1941.)
- XI., Brassói-út egy szakaszának szabályozásmódosítása és beépítésmódja. (9393/1941.)
- XII., Zalai-útnak a Zirzen Janka-út és Kútvölgyi-út közötti szakaszán szabályozásmódosítás. (9395/1941.)
- XI., Kőberek-út és Repülőtéri-út találkozásánál levő tér szabályozásmódosítása. (9396/1941.)
- X., Albertirsai-utat a Korponai-utcával összekötő út szabályozásmódosítása. (9388/1941.)
- X., Kismartoni-út, Eörs vezér-tere, Füredi-utca és Szentmihályi út által határolt terület rendezési terve. (4643/1941.)
- XI., A Gellérthegynek a Bérc-utca és Orom-utca közötti rendezése. 4835/1941/2.)
- IX., Könyves Kálmán-körút, Üllői-út, Forinyák-utca és Ivánka-utca által határolt terület szabályozásmódosítása. (10.273/1941.)
- IV., Pilvax-köznek a szabályozási tervbe való felvétele (10.272/1941.)
- X., Jegenye-utca, Száva-utca, Szállás-utca és Hidas-köz által határolt terület szabályozásmódosítása. (10.274/1941.)
- II., Rügy-utca egy szakaszának szabályozásmódosítása. (10.225/1941.)
- II., Batthyány-utca, Kapás-utca, Csalogány-utca és Fazekas-utca által határolt terület rendezési terve. (10.151/1941.)
- I., Zerge-lépcső és környékének rendezési terve. (5652/1/1941.)
- IV., Veres Pálné-utcának az Irányi-utca és báró Kaas Ivor-utca közötti rendezése. (10.207/1941.)
- XI., Vak Bottyán-utca egy szakaszának elejtése. (10.275/1941.)
- XI., Péterhegyi-út egy szakaszának szabályozásmódosítása. (10.984/1941.)
- III., József-hegyen tervezett kilátó környékének rendezési terve. (10.912/1941.)
- XI., Kalotaszegi-utca, Fehérvári-út és Sztregova-utca által határolt terület beépítési módja. (10.980/1941.)
- XIII., Róbert Károly-körút, Fóti-út, Apály-utca és Angyalföldi-út által határolt terület szabályozásmódosítása. (7554/2/1941.)
- XI., Fogarasi-út, Pillangó-utca és Dongó-utca által határolt terület beépítési módja. (10.877/1941.)

- XII., Városmajor-utcának a Csaba-utca és Kékgyólyó-utca közti szakaszán a beépítési mód. (1852/1942.)
- XII., Istenhegyi-út egy szakaszának rendezése. (1808/1942.)
- XIV., Fűrész-utca, Jávorka Ádám-utca, Lőcsei-út és Telepes-utca által határolt terület beépítési módja. (1343/1942.)
- XII., Tündér-utcát a Hangya-utcával összekötő névtelen utca szabályozásmódosítása. (1851/1942.)
- XI., Szerémi-út, Prielle Kornélia-utca, Budafoki-út és Bártfai-utca által határolt terület beépítési módja. (1813/1942.)
- XII., Normafa-út környékének szabályozásmódosítása. (1802/1942.)
- XIII., Fáy-utca, Jász-utca, Frangepán-utca és Béke-utca által határolt terület beépítési módja. (1874/1942.)
- XIII., Agyag-utca, Tomori-utca, Máglya-utca és Madarász Viktor-utca által határolt terület beépítési módja. (1497/1942.)
- II., Zárda-utca egy szakaszának szabályozásmódosítása. (2777/1942.)
- II., Zilah-utca szabályozásmódosítása. (2166/1942.)
- III., Vörösvári-út, Hévízi-út, Humor-utca és Körte-utca által határolt terület szabályozásmódosítása. (2588/1942.)
- III., Pusztaszeri-út és Kupeczky-utca között levő névtelen-út szabályozásmódosítása. (2727/1942.)
- X., Gyömrői-út és a Ferihegyi repülőtérre vezető út környékének szabályozásmódosítása. 2504/1942.)
- XIII., Angyalföldi-út, Tünde-utca, Fóti-út és Apály-utca által határolt terület szabályozásmódosítása. (2195/1942.)
- XII., A Farkasréti temetőtől a Svábhegyre vezető út szabályozási terve. (2594/1942.)
- XIII., Lomb-utca, Forgách-utca, Teve-utca és Fáy-utca által határolt terület szabályozásmódosítása és beépítési módja. (1541/1942.)
- XI., Mohai-utca, Nagykikinda-utca, Albert-utca és Bikszádi-utca által határolt terület beépítési módja. (4316/1942.)
- X., Bihari-utca, Tuzok-utca, Fertő-utca és Somfa-utca által határolt terület beépítési módja. (3784/1942.)
- X., Bebek-út szabályozásmódosítása. (3393/1942.)
- XIII., Váci-út, Fövény-utca, Madarász Viktor-utca és Tahi-utca által határolt terület beépítési módja. (3780/1942.)
- XIV., Ond vezér-útja, Vezér-utca, Remény-utca és Szigligeti-utca által határolt terület részletes rendezési terve. (3923/1942.)
- IX., Gyáli-út, MÁV-vonal és Üllői-út által határolt terület szabályozásmódosítása. (3776/1942.)
- X., Könyves Kálmán-körút, Kőbányai-út, Névtelen-utca és Kismartoni-út által határolt területnek a IV. övezetből való törlése és a zöld területek közé sorolása. (3576/1942.)
- XII., Széher-út, Tárogató-út és Lipótmezei-út által határolt terület szabályozásmódosítása. (3779/1942.)
- V., Csáky-utca, Tisza-utca, Visegrádi-utca és Vág-utca által határolt terület beépítési módja. (5117/1942.)
- XIII., Váci-út, Tünde-utca, Angyalföldi-út és Apály-utca által határolt terület beépítési módja. (5170/1942.)
- XIII., Tahi-utca, Jász-utca, Forgách-utca és Béke-utca által határolt terület beépítési módja. (5116/1942.)
- IX., Péceli-utca folytatásában tervezett út szabályozásmódosítása. (5115/1942.)

- XI., Csurgói-út és Kondorosi-út között lévő Névtelen-utca szabályozás-módosítása. (5113/1942.)
- XIV., Hungária-körút, Besnyői-utca, Zászlós-utca és Mogyoródi-út között fekvő terület beépítési módja. (5006/1942.)
- XI., Boldizsár-utca egy szakaszának szabályozásmódosítása. (5115/1942.)
- X., Ladányi-utca, Beleznay-utca, Hortobágyi-út és Keresztúri-út által határolt terület beépítési módja. (1806/1942.)
- VIII., Orczy-út, Sárkány-utca, Örömvölgy-utca és Rozgonyi-utca által határolt terület részletes rendezési terve. (5451/1942.)
- XIII., Unoka-utca szabályozásmódosítása. (5114/1942.)
- XI., Szentkorona-útja, Verpeléti-út, és Kettőskereszt-útja által határolt terület beépítési módja. (6267/1942.)
- III., Farkastorki-út és Táborhegyi-út egy szakaszának szabályozásmódosítása. (6273/1942.)
- XII., Böszörményi-út, Fery Oszkár-utca és Gaál-utca közti terület szabályozásmódosítása és beépítési módja. (1457/2/1942.)
- X., Óhegyi-út, Alkér-utca, Száraz-utca és Kada-utca által határolt terület részletes rendezési terve. (6269/1942.)
- XIV., Erzsébet királyné-útja, Kassa-köz, Kassai-utca és Miskolci-utca által határolt terület rendezési terve. (6277/1942.)
- X., Alkér-utca, Óhegy-út, Kada-utca, Petróczy-utca, Noszlopy-utca és Gergely-utca által határolt terület részletes rendezési terve. (6298/1942.)

## IV. KÖRNYÉKRENDEZÉS.

Budapest környékének fejlesztése érdekében, miként ez az alábbiakból is látható, ebben az évben is nagyszámú új rendezési tervet készítettünk el. A környék eddigi rendszertelen és dísztelen beépítésének megakadályozására máris jelentős lépések történtek. Megindítottuk a környék Építésügyi Szabályzatának megalkotását, a lakótelepek korszerű létesítésének szabályozására átfogó tervezetet dolgoztunk ki s azt a m. kir. kormányhoz fölterjesztettük. Még 1940-ben megállapítottuk a főváros úthálózatával szerves egységben levő főútvonal hálózat térképét.

Feladatunk teljesítését azonban mindezekkel nem látjuk kimerítettnek.

Tudatában vagyunk annak, hogy az elkészült és megállapított tervek, bár alapvető jelentőségűek és nélkülözhetetlenek a tervszerű fejlesztés érdekében, végeredményben mégis csak előkészítő jellegű munkálatok, melyeket olyan intézkedéseknek kell követniök, amik az elgondolásokat valósággá varázsolják.

Jelentésük I. fejezetében már rámutattunk arra, hogy a környék bizonyos területei országos jelentőségű rendeltetést vannak hivatva betölteni. Egy nagyszabású ipari kikötő létesítése, a dunai hajózás fejlesztése érdekében új rakodópartok építése, a Duna—Tisza-csatorna dunai torkolata, a nagyvasúti személy és teherpályaudvarok, a repülőterek elhelyezése mind oly problémák, melyekben az ország, a környék és a főváros érdekei teljesen összeolvadnak és amelyeknek legalább is területi megoldása már a ma feladatává vált.

Már multévi jelentésünkben utaltunk arra, hogy tanácsunk nem zárkozhatik el a közművek kérdésének megoldása előtt. Ez annál kevésbé lehetséges, mert az előbb vázolt feladatok is ezzel szoros összefüggésben vannak. Ez a székesfővárosnak is elsőrangú és közvetlen érdeke, egyrészt mert a

környék lakóinak nagy tömege mindennapi foglalkozását a fővárosban találja meg, másrészt viszont, mert a főváros nagy tömegeinek fő üdülési lehetőségei a környéken vannak, a környék közegészségi érdeke tehát szorosan összefügg a főváros közegészségi érdekeinek védelmével. A jó ivóvízzel való ellátás kérdését tehát a környék egész területén, a csatornázás kérdését pedig legalább is a sűrűn lakott és ipari területeken, a közigazgatási határoktól független egységes szempontból elbíralva kell megoldáshoz juttatni.

Időszerű, sőt égetően sürgős a közlekedés javítása is. A környék legsűrűbben lakott részei a balparton szinte megszakítatlan gyűrűben veszik körül a főváros határát. Ezt a gyűrűt aránylag ma is igen kevés főútvonal kapcsolja össze a főváros belső magjával, holott ezeknek a szaporítását az idő már megérlelte, amit az eddig használt útvonalak túlzásfoklatsága igazol legjobban. Egyes új kivezető utak megépítése, a balparti körvasút vonalán új átjárók létesítése már elkerülhetetlen.

Közismert tény az is, hogy a fővárosnak ma már alig van olyan területe, ahol az ipar elhelyezkedést találhat, viszont a környék nagy területének egyes részei erre rendkívül alkalmasak s ott még megvalósítható a közlekedési hálózatnak, ipartelepnek és lakóterületnek elméletileg legtökéletesebb összhangban való megoldása.

Mindezekon kívül még számos oly szempont van, melyet a városrendezési tudomány mai fejlett állapotában elhanyagolni nem szabad. Korunk jelszava a Rend, melyet a céltudatos, előrelátó, minden körülményt figyelembevevő irányításnak kell megvalósítani. Budapest és környéke közötti viszony oly sokrétű, hogy ezek módszeres összefoglalása és a jelen állapot lerögzítése további munkálatainknál nélkülözhetetlen s ennek megvalósítását célozza ennek a műnek megírása, melyre jelentésünk I. fejezetében céloztunk.

Az elmúlt munkaévben a környékre vonatkozólag teljesített nagyobb jelentőségű városrendezési munkálatainkról a következőkben számolunk be.

Parcellázások  
felülvizsgálása.

Budapest környékének hatáskörünkbe utalása óta legterheesebb feladatunk a már eddig végrehajtott parcellázások felülvizsgálása. Közismert tény, hogy a közeli és távolabbi vidékeken tízezzrel keletkeztek építési telkek, nemcsak anélkül, hogy a vízellátásról és szennyvízelvezetésről gondoskodás történt volna, hanem még anélkül is, hogy e telepeknek járható állapotba helyezett útjuk lett volna. Az üres ígérekkel elkábitott, rendszerint a legszegényebb néposztályhoz tartozó új

telektulajdonosok minden hatósági támogatástól megfosztva a legvégasztalanabb helyzetbe kerültek. Ilyen települések voltak Cinkotán a Pejacevich-féle, Rákoscsabán a Vangel és Schell-féle, Pestszentlőrincen a Szemere-féle parcellázások, melyeket az elmúlt évek során rendre felülvizsgáltunk s igyekeztünk, amennyire a törvények és fennálló szerződések erre módot nyújtottak, a helyzeten javítani.

A környéken is több fontos útvonal tervét készítettük el. A kispesti Szent Imre herceg-útja s annak folytatásában Pest-szentlőrincen és Vecsésen áthaladó nagyjelentőségű útvonalnak műszaki osztályunk által elkészített tervét a tanács elfogadta, véglegesen azonban ebben az ügyben nem döntött, hanem hozzájárulás végett az érintett városoknak és községeknek küldötte meg. (30.819/1942.)

A kispesti  
Szent Imre  
herceg-útja

Újpestnek egyik főútvonala lesz a gróf Leiningen-utca folytatását képező Mária-utca, melynek terveit szintén elkészítettük, e szerint az útvonal átmetszi a régi temetőt s széles ívben bekanyarodik a Pozsonyi-utcába és a Béke-úti aluljáróba. Ezt az aluljárót, melyen ma csak a villamos halad keresztül, a jövőben természetesen ki kell szélesíteni a közúti forgalom számára is. A tervezet ügyében a tanács Újpest vélemények meghallgatása után fog véglegesen határozni. (31.423/1942.)

Újpesti  
Mária-utca.

A budai oldalon, az északi környéken a legfontosabb útvonalak egyike a Szentendrei-út. Ennek szabályozási tervét az összes illetékes tényezőkkel történt megállapodás szerint állapítottuk meg. (30.512/5/1941.)

Szent-  
endrei-út

Pestszentimre építési övezetének megállapítása. (32.330/1941.)

Vecsés építési övezetének megállapítása. (32.331/1941.)

Mátyásföld építési övezetének megállapítása. (32.333/1941.)

Rákosszentmihály építési övezetének megállapítása. (32.329/1941.)

Cinkota építési övezetének megállapítása. (32.332/1941.)

Sashalom építési övezetének megállapítása. (32.334/1941.)

Pestszenterzsébet. Magyarok Nagyasszonyának tere és környékének részletes rendezési terve. (31.194/1942.)

— — Lázár-utca, Latorca-utca és Erzsébet-tér által határolt terület szabályozása. (32.252/1941.)

Pestszentlőrinci Turul-utca, Dráva-utca és Gloriette körül elterülő terület (Szemere-parcellázás) szabályozása.

Rákospalota. Főti-út folytatásában tervezett út szabályozása. (30.650/1941.)

Újpesti Főti-út mentén tervezett Országos Nép- és Családvédelmi Alap építkezésével kapcsolatos szabályozás. (31.973/1941.)

Budafok. Péterhegyi-út szabályozásmódosítása. (31.980/1941.)

— — Honfoglalás-út és Jobbágy-út között szabályozásmódosítás. (31.257—1941.)

- Pestszentlőrinci gróf Tisza István-utca, Névtelen-utca, Gyöngyvirág-utca és Nefelejts-utca által határolt terület szabályozásmegállapítása. (30.838—1941/1.)
- Csepel. Szent Imre-tér rendezése. (31.568/1941.)
- Rákoskeresztúr egy részének építési övezeti módosítása. (30.868/1942.)
- Budafok. Csiky-utca és Dániel-utca egy részének szabályozása. (31.001/1941.)
- — Piac-tér beépítési módja. (30.339/2/1941.)
- Pestszentlőrinc. Szemere-telepi ref. egyházközség templom- és paplaképítési engedély iránti kérelme a Tátrafüred-téren, ezzel kapcsolatban a Tátrafüred-tér rendezési tervének elkészítése. (31.220/1/1941.)
- Pestszentimre község új köztemetőjének rendezési terve. (32.149/1941.)
- Budafok egy részének szabályozása. (32.449/1941.)
- Rákoskeresztúri Zsellér-dűlő és környékének szabályozása.
- Kispesten, Pestszentlőrincen és Vecsésen keresztül vezető környéki főút-vonal szabályozása.
- Szentendrei-út rendezési terve. (30.512/1941/5.)
- Rákoskeresztúri Evangélikus Egyház telkeinek parcellázásával kapcsolatos részletes rendezési terve. (30.122/1941.)
- Rákoscaba. Dévai-utca, Eszterházy-utca és Pozsonyi-út által határolt terület rendezése. (30.620/1941.)
- Fóti Topolyfa-dűlő részletes rendezési terve. (32.501/1941.)
- Budafok egy részének szabályozása. (30.493/1942.)
- Rákospalota és Újpest határa mentén fekvő telektömb szabályozási terve (Árpád-út, Gömbös Gyula-út, Zárda-utca, Csillag-utca). (31.683/1941.)
- Budafok. Hegyfok-utca szabályozásmódosítása. (32.695/1941.)
- Az újpesti Mária-utca, mint környéki forgalmi főút-vonal rendezése.
- Csepel. Erdész-utca szabályozása. (30.632/1942.)
- Újpesti Attila-utca, Schweidl-utca és Baross-utca által határolt terület rendezési ügye.
- Üröm Fő-utcájának csatornázása. (50.501/1942.)
- Kistarcsa község Kerepes községi Zsófia-ligettel határos részének rendezése. (31.990/1941.)
- A szentendrei Görgey-laktanya területével kapcsolatos útszabályozás. (30.891/1942.)
- Újpest. Pintér Jenő-utca, Tompa-utca, Béla-utca és Garai-utca által határolt telektömb beépítési módja. (30.675/1942.)
- — Horthy Miklós-út, Kazinczy-utca, Kossuth Lajos-utca és Széchenyi-utca által határolt telektömb beépítési módjának megállapítása. (30.439/1942.)
- — Kiss Ernő-utca szabályozásmódosítási ügye.
- Rákoscaba. Tárogató-utca, Csokonay-utca, MÁV Hatvani vonal által határolt terület rendezése. (30.125/1941.)
- Rákospalota tervezett parkövezetének módosítása. (31.402/1942.)
- Rákoscaba központjának rendezési terve. (30.428/1942.)
- A rákospalotai Rákos-út rendezési terve.
- Sashalmon, Rákosszentmihályon, Rákospalotán át vezető környéki forgalmi út-vonal rendezése.
- Kispesti Vas Gereben-utca, Jázmin-utca, Sziget-utca és Iskola-köz által határolt terület beépítési módja. (31.518/1942.)
- Kispesten az Országos Nép- és Családvédelmi Alap lakótelepének parcellázása és beépítési módja.

- Pestszenterzsébeten az Országos Nép- és Családvédelmi Alap lakótelepének parcellázása és beépítési módjának ügye.
- — a Magyarok Nagyasszonya róm. kat. egyházközség telekadományozás iránti kérelme.
- Fóti-út folytatásában tervezett s a város beépítésre szánt területére eső út-szakasz szabályozási tervének megállapítása.
- Pestszentlőrinc. Németh István építési ügyével kapcsolatos beépítési mód megállapítása. (Gyömrői-út.)
- Felsőgöd. Özv. Walter Ferencné és btsai ingatlanmegosztási ügye.
- A pestszentlőrinci róm. kat. egyházközség kérelme templom építéséhez szükséges terület kijelölése ügyében.
- Rákospalota egy részének ikerházas beépítés megállapítása. (Vág-u.)
- Pesthidegkút övezeteinek megállapítása. (30.047/1942.)
- Csepel község övezeti beosztása és egyes területek részletes rendezése. 30.202. és 30.493/1942.)
- Budafok város területére részletes rendezési tervek elkészítése, többek között a Belváros beépítési módja. (31.093/1942.)
- Törökbálint község övezeteinek megállapítása.
- Szigetszentmiklós övezeti beosztása.
- Dunakeszi beépítésre kijelölt területének módosítása. (31.911/1942.)
- Cinkota község beépítésre kijelölt területének módosítása. (31.020/1942.)
- Pilisvörösvár övezeti beosztása.
- Pilisszentiván övezeti beosztása.
- A budafoki Kölesföld-dűlő egy részének szabályozásmódosítása. (31.313/1942.)
- A budatétényi Beniczky Ferenc- és Kossuth Lajos-utcák szabályozása. (30.619/1942.)
- Újpest. Attila-utca, Schweidl-utca és Baross-utca által határolt terület rendezése. (31.064/1942.)

## V. SZENT MARGITSZIGET.

A Szent Margitsziget a tanács legnagyobb szeretettel és legféltőbb gonddal kezelt kincse. A sziget a főváros közönségénél is oly nagy népszerűségnek és közkedveltségnek örvend, hogy a forgalom mondhatni napról-napra növekszik s nyári hónapokban a szórakozni, pihenni és üdülni vágyók tízezrei lepik el a szigetet. A forgalom néha oly arányokat ölt, ami már tagadhatatlanul sokszor a sziget ártalmára van. Ennek egyik oka az, hogy a szigeten számos oly intézmény van, amely ellenkezik a szigetnek eredeti rendeltetésével. A szigetnek üdülő és gyógyhelyi jellege mindinkább háttérbe szorul a sportnak térhódításával szemben. Érthető és megmagyarázható a sportnak és főleg a vízisportoknak az a kitartó és szívós vágyakozása a szigeten való letelepülésre, kétségtelen azonban az is, hogy ez ellentétben áll a sziget törvényszerű rendeltetésével s azzal a hagyománnyal, mely a szigetet mint csendes, zajtalan pihenőhelyet állítja képzeletünk elé.

Ez a helyzet annál sajnálatosabb, mert hiszen fővárosunkban és környékén még számos oly sziget van, amelyek a sport elhelyezkedésére még alkalmasabbak s voltaképpen ily felhasználásra egyenesen hivatottak, miként jelentésünk I. fejezetében erről már megemlékeztünk. Oly irányú törekvésünket, hogy a sziget nyugalma zavaró intézményeket máshová, de szintén alkalmas helyre áthelyezzük, a jövőben is fenn fogjuk tartani.

Jelentésünk több helyén foglalkoztunk a Nemzeti Stadion ügyével is, melynek helye a Lágymányoson, a Duna mellett jelöltetett ki s ottani értékes területeinket e célra a m. kir. kormánynak felajánlottuk. A Nemzeti Stadion állandó és élő központja lesz a magyar sportnak s ott bizonyára fel fog épülni egy oly fedett uszoda is, amely sport- és versenycélokra állandóan fog használtatni. Azt is valószínűnek tartjuk, hogy a Nemzeti Stadion különböző részei fokozatosan fognak megépülni s így a sorrend-

ben a fedett versenyuszoda elsőnek lenne beállítható. Ez esetben a szigeti fedett uszoda mostani rendeltetése létjogosultságát elveszti, s az uszodaépület és a vele kapcsolatos egyéb létesítmények át lennének adhatók a Szent Margitszigetnek. Ennek megvalósítása a Stadion megépítését is elősegítené és gyorsítaná, a sziget tömegforgalmát pedig rendkívüli mértékben tehermentesítené, főleg azáltal, hogy a strandfürdő főbejárata a szigeti lejáró közelébe lenne áthelyezhető, mert a strandfürdő a fedett uszodával össze lenne kapcsolható.

A forgalom növekedése nagy előrelátásra kényszerít bennünket, mert igen valószínű, hogy a háború befejezése után a sziget jelenlegi úthálózata nem lesz elegendő, s kétségkívül növelni fogja a forgalmat az Árpád-híd bekapcsolása is. Az úthálózat bővítése igen gondos mérlegelést igényel, mert a szigeti parkot csonkítani nem szabad és annak nyugalma mindenképp meg kell őrizni. Úthálózat  
bővítése.

Több elgondolást foglalunk tervbe s reméljük, hogy sikerül minden szempontot kielégítő megoldást találni, melynek kivitele természetesen csak a háború befejezése után kerülhet sorra.

Addig is, míg ez a nagyobb és gyökeres megoldás kivihető lesz, az aktuális szükségletet természetesen a lehetőségig mindig ki kell elégíteni.

Így pl. az elmúlt év folyamán a jobbrahajtásra való áttérés után szükségessé vált egyes útszakaszok átépítése. Útépítések. Több apróbb változtatás mellett megemlíthető az alsószigeti körönd környékének rendezése és a felsőszigeten, a szállodánál épült körforduló munkálatai. Új betonburkolást kapott a strandfürdőtől a virágos kert felé bevezető út is, végén, a gazdasági udvarnál egy körfordulóval. Sajnálattal kell megemlítenünk azt, hogy ez év folyamán a közlekedési eszközök hiánya valóban jogos panasza adott okot. Csak hosszú utánjárás után sikerült keresztülvinni, hogy a szállodai lakók részére két — csak a szigeten közlekedő — autótaxi engedélyeztetett, a strandolók részére pedig este 6 óráig 10 percenként autóbuszjáratok indulnak az alsószigeti körfordulótól a színházi fordulóig. Ezek az autóbuszjáratok is csak nemrégiben indultak meg. Azelőtt a sziget majdnem teljesen közlekedés nélkül maradt, mert a reggel 7—9-ig fenntartott néhány menet a forgalom lebonyolítására egyáltalán nem volt elégséges.

A sziget tömeges látogatottságát lényegében a melegvízforrások idézik elő, melyek gyógyító ereje állandó vonzóerőt gyakorol a lakosságra, s fog még gyakorolni beláthatatlan idő- Új melegvíz-  
forrás. kig. Meglévő két forrásunk máris elégtelennek bizonyult s

ezért már korábban elhatározta a tanács egy harmadik forrás fúrását a sziget északi részén.

A mélyfúrást 1941. április 3-án kezdték meg. A fúrás munkálatait Zsigmondy Béla R.-t. végezte, szakértőnek Pávay Vajna Ferenc főgeológust kérte fel a tanács, aki a fúrás helyét a Margitsziget északi részén, a Dália-szálló mellett lévő gazdasági udvar területén jelölte meg. 110 m mélységben a fúró egy repedést ütött meg, amelyből 45°-os víz tört elő. 110—145 m-ig több ilyen repedést sikerült átfúrni, amelyekből rendkívül nagymennyiségű víz tör fel.

Az erős vízfeltörés nagyobb mélységben mind több homokot hozott fel és ez a munkálatokat hátráltatta. A nyár folyamán a munkálatokat be kellett szüntetni, mivel a környék és különösen a szállodák nyugalma a munka zaja nagymértékben zavarta. A munkálatokat október hó 1-én kezdték ismét folytatni. A homokkal telt repedések tovább folytatódtak és a munkálat rendkívül nehezen volt folytatható. Az eredetileg 300 m mélyre tervezett kút melegebb vizet a jelzett mélységben nem adott és ezért a tanács elhatározta, hogy 500 m-ig továbbfolytatja a fúrást. (2/4 Mg. sz. 1942.) Ez év májusában elértük az 500 métert, azonban azt a nagyobb hőfokú vizet, amelyek érdekében a fúrást megindítottuk, ebben a mélységben sem találtuk meg. A fúrás azért még sem volt meddő, mert 106 méter mélységben 42°-os thermálvizet találtunk és ezt a vizet fel fogjuk használni, főképp a strandfürdő vízének pótlására. A nyári évad miatt a munkálatok jelenleg szünetelnek. Őszre a fúrás alsó szakaszának eltömése mellett 106 m körül a levezetett csövet felhasítjuk és annak vizét a régi forrásnál levő szivattyúhoz vezetjük el s onnan a régi vezetékeken át, esetleg mesterséges nyomással juttatjuk el a strandfürdőhöz. Az elvezetéshez szükséges vas- és egyéb anyagok rendelkezésünkre állanak.

**Hullámfürdő  
burkolása.**

A Margitszigeten ebben az évben a hullámfürdő medencéjének burkolását végeztük el, mégpedig sötétkék színű üvegburkolással. Ennek a munkának véglegesítése még további kísérleteket tesz szükségessé, mivel a hullámfürdő dinamikus hatása, a rendkívül nagy hőkülönbözetek, egyes nagyobb felületen a csempe leválására vezetett. De a kísérletezés és a végleges rendezés hosszabb időt vesz igénybe, amit csak az évad lezárta után, a strandfürdő bezárásával lehet folyamatba tenni.

**Szent Margit  
szobra.**

A tanács az 1940. évben 70. évi fennállásának emlékére tartott díszülésen elhatározta, hogy a szigeten Szent Margit emlékezetére méltó szoborművet állít. Ez ügyben tárgyaláso-

kat folytattunk s felkértük Magyarország hercegprímását, hogy Ő eminenciája magas pártfogásával a szobor feállításának mozgalmát a közeljövőben indítsa meg.

Az Erdélyi Férfiak Egyesülete a Margitsziget Rt. támogatásával Urmánczy Nándor emlékére a Mihály-kápolna közelében lévő nagy platánfa alatt egy emlékpadot épített, amelyen domborművek nyertek elhelyezést és az emlékmű kertészeti ki-képzéssel, vízcsorgó alkalmazásával illeszkedik be a park környezetébe. A pad egyik oldalán Urmánczy és az országzászló domborműve látható.

A régi, lebontott fedett folyosó védelmül szolgált a sziget látogatói részére, a rossz időjárás ellen. A fedett folyosó lebontása után több apróbb nádfedelű pihenőt létesítettünk a szigeten. Ezek a sziget különböző területén elhelyezett pihenők alkalmasabbak az eső, stb. elleni védekezésre, mint az egy helyen épült nagy fedett folyosó. Legutóbb a pólópálya határában épült három nagyobb ilyen pihenő.

A folyó évben vette kezdetét az Árpád-híd Margitsziget felett áthaladó szakaszának s ezzel kapcsolatban a híd szigeti lejárójának építése. A hídépítés miatt a sziget felső csúcsát le kellett zárni. A szigeti hídlejáró miatt a garázsépületet le kell bontani, helyette a lejáró alatt új garázs épül. Erre vonatkozó megállapodás már létre is jött, úgyhogy a régi garázs még ez évben lebontásra fog kerülni, az új garázs építése pedig folyamatban van.

Rózsák tenyésztésére — mint ismeretes — sem a Margitsziget, sem pedig a hajógyárszigeti bérletünk területe nem alkalmas. Erre a célra a Szent Margitsziget Rt. bérbevette a kezelésünkben levő ú. n. „Árpád Emlékmű“ mintegy 20 hold nagyságú területét, ahol a Rt. több, mint 100.000 beoltásra váró rózsasalanyt ültettünk ki, az ezen felül maradó területet pedig mezőgazdasági terményekkel vetettük be.

Ismeretes, hogy az elmúlt három év csapadékban rendkívül gazdag volt s ez minden év tavaszán a Dunában igen magas víz-állást okozott. A tavaszi árvizek az Óbudai Hajógyári sziget nagy részét elöntötték s jelentékeny károkat okozott a Szent Margitsziget R.-t.-nek a szigeten bérelt területén lévő kertészetében. Magán a Margitszigeten a kisebb talajvizek által okozott rongálódásokon és a csatornák szivatásával járó költségeken kívül ez évben nagyobb kár nem keletkezhetett. Az előző évi árvíz tapasztalatai alapján ugyanis a víz könnyebb levezetésére újabb csatornahálózatokat létesítettünk és a szanatórium kör-

nyékét feltöltöttük azokon a helyeken, ahol a víz a Duna magas vízállása kövekeztében nagyobb erővel beszivárgott.

**MAC építkezés.** A Magyar Athletikai Club megkezdte tribünjének és új klubházának építését. A tribün nagyjában már elkészült. A tribünhöz csatlakozó klubház építése azonban — anyagiak hiányában — még késik. Ha a klubház felépül, úgy a MAC jelenlegi (volt Spolarich) helyiségeit vissza fogja adni.

Legutóbb szóba került, hogy a jelenleg MAC által bérelt épületet a m. kir. honvédség fogja igénybevenni orthopéd katonai üdülő céljaira. Az épületnek erre a nemes célra való használatához természetesen hozzájárultunk. Az erre vonatkozó tárgyalások még folyamatban vannak. A háború befejezése után az épület ismét eredeti rendeltetésének fog átadatni.

**A sziget központi irodájának áthelyezése.** Miután a Fővárosi Közmunkák Tanácsa székházában a Szent Margitsziget Rt. által eddig bérelt irodahelyiségeire a tanácsnak szüksége volt, a Rt. központi irodája átköltözött a Madách Imre-út 8. számú társasházba, amely épület I. emeletét örökáron megvásárolta. A jövő évben az ugyane házban megvásárolt üzlethelyiségben jegyirodát fog a Rt. nyitni, ahol a szigeti strand és hídpénztárak tehermentesítésére, bérlet- és napijegyeket fog árusítani, remélve, hogy az előreváltás lehetőségével, különösen a hídon keletkezett nagy torlódás el lesz kerülhető.

**Ivóvíz kutak létesítése.** Megemlítjük végül, hogy a Székesfőváros Vízműveivel megállapodásra jutottunk a sziget nyugati partján, teljesen a felszín alatt elhelyezendő kutak létesítése tekintetében, amire a székesfőváros vízműhálózatának kiegészítése végett van szükség. Ez a megállapodás a sziget vízellátása tekintetében is nagy előnyöket biztosít. (12/4/1942. sz.).

## VI. DOBOGÓKŐ

A főváros központjától alig 40 kilométer távolságban fekvő s egy óra leforgása alatt kényelmesen megközelíthető Dobogókő fejlesztése a főváros közönségének üdülési érdekeit nagy mértékben szolgálja. Tengerszín felett 700 méteres magassága némiképpen a klimatikus gyógyhely elnevezés használatára is jogosítja. A fensikot óriási kiterjedésű erdőségek övezik, melyek rendkívül tiszta levegőt s pompás sétalehetőségeket biztosítanak. A téli sport üzésére különösen alkalmas, mert nincs a főváros közelében olyan terület, ahol a hótakaró oly huzamos ideig megmaradna. Dobogókő a magyar turisztikának ősi fészke és valódi központja. A fennsík pereméről élvezhető kilátás már akkor is kirándulók ezreit vonzotta magához, amidőn ez a hegyvidék csak fáradságos gyaloglással volt elérhető.

A m. kir. kormány felismerve e hegycsoportban rejlő nagy értékeket, jelentős áldozatokat hozott annak fejlesztése érdekében, megépítve a felvezető utat, mely egy csapásra megoldotta a közlekedés kérdését s megépítve a vízvezetékét, mely nélkülözhetetlen előfeltétele volt az üdülőhelyi építkezéseknek. 1938-ban a m. kir. belügyminiszter úr az 1937 : VI. t.-c. alapján Dobogókő területét, mint Budapest környéki területet a tanács hatáskörébe utalta, s azóta e terület fejlesztése törvényes feladattunkká vált.

Tanácsunk azonnal hozzáfogott új működési körének betöltéséhez, amiként erről már mult évi jelentésünkben beszámoltunk. Elkészült és megállapítást nyert a rendezési terv, ennek végrehajtása azonban a régi birtokviszonyok változatlan fenntartása mellett teljesen lehetetlen lett volna, elsőként az egész országban megindítottuk ezért az 1937 : VI. t.-c.-kel lehetővé tett s nálunk eddig ismeretlen telekátalakítási eljárást, amely a beépítésre kijelölt terület egész terjedelmére kiterjedt.

Telekátalakítás megindítása.

Rendezési  
terv módosítása.

A telekátalakítási eljárás során felmerültek oly észrevételek a rendezési terv egyes részleteivel szemben, melyeket a tanács indokoltnak és méltánylandóknak talált s ezekben a részekben módosította. A beépítésre kijelölt területnek szélvédelme érdekében ugyanis az északi részen a Vallásalapítvány tulajdonában levő erdőterületet a tanács kivonta a telekfelosztás alól s e helyett a közüttől délnyugatra hasonló nagyságú területet jelölt ki házhelyalakításokra. A beépítési területnek erre a részére került a hétvégi telep s a nagy autótáborozóhely is.

A telekátalakítási eljárás jelentős állomáshoz érkezett azzal, hogy a telekátalakítási terv és az eljárás előtti, valamint utáni állapot szerinti becslésre vonatkozó másodfokú határozatot a tanács meghozta. Ez a határozat, előreláthatólag jogerőre fog emelkedni és ezzel megindulhat a törvény 10. §-ában részletezett eljárás, amely a korábbi telektulajdonosokat megillető értékhányad és az új telkek kiosztása vagy egyes magánjogi kérdések tárgyában van hivatva határozni. Az eljárás a törvény rendelkezései értelmében részben az építésügyi hatóság, részben a telekkönyvi hatóság hatáskörébe tartozik. A telekátalakítási eljárás során nagyon gyakran találkoztunk azokkal a nehézségekkel, amelyek azért állottak elő, mert a törvénynek hiányzott a végrehajtási utasítása. Ezeket a nehézségeket a legkiválóbb szakférfiakkal való tárgyalás, továbbá az érdekelt hatóságokkal való értekezés alapján háritottuk el.

Immár minden reményünk meg van arra, hogy az elsőfokú határozatok ellen beadott fellebbezések folytán elhúzódott és mint említettük másodfokú határozatunkkal jelentős részében befejezett eljárás minél előbb végleges befejezést nyer és hasznosan fogja szolgálni Dobogókő fellődését.

Dobogókői  
vízmű.

Az előző évek munkáinak gyümölcse voltaképpen ebben az évben érett meg: a dobogókői vízművet ez év nyarán üzembe helyeztük.

A vízműnek, melyet a m. kir. kormány közel 700.000 pengő költséggel létesített, 4 víznyerő kútja és szivattyútelepe Dömösön, közel a pilismaróti határhoz, a Duna mellett van. Innen vezet a főnyomócső, áthaladva Dömös községen, a dobogókői fennsík pereméig. A szivattyútelep és a perem közti magasságkülönbség 600 m, ezért két átemelőtelepet és szolgálati medencét kellett közbeiktatni. A vízmű tervezési munkálatait és a végrehajtást a m. kir. iparügyi minisztérium végezte. A vízművet július hó első napjaiban vettük át.

A tanács elkészíttette a múlt év folyamán a fennsík általános vízellátási és vízcsőhálózati tervét. E tervnél a fennsík víz-

csőhálózata két övezetre oszlik két víztartállyal. E két víztartályból az egyik már elkészült. E víztartály a Glock Imre-féle társasszálló padlásterében helyeztetett el s ez szolgáltatja a már meglévő épületek vízszükségletét, mert a meglévő épületek ennek a víztartálynak körzetébe esnek. (31702/3/194).

A peremtől a víztartályig vezető főnyomócső mintegy 900 m hosszban még a múlt év őszén elkészült, de a víztartály a rendkívüli időjárási viszonyok miatt csak ez év június havában volt üzembehelyezhető.

A Magyar Turista Egyesülettől megvett ingatlanon tervbevett üzemi-épület építése szükségessé tette a már meglévő főcsőhálózat bővítését. Ezt a munkálatot ez év április havában megkezdettük s július elsején üzembe helyeztük. Ennek a vezetéknek hossza 360 m.

A múlt évben fektetett 900 m fővezeték és a víztartály összes költsége mintegy 75.000 P volt, míg az idén végzett 360 m hosszú főcső fektetése a tartalékanyagokkal és szerelvényekkel összesen mintegy 20.000 P-be került.

A vízmű fejlesztése érdekében beszerzés alatt áll 500 m főnyomócső, a tűzvédelmi szerek és a felmerülő javításokhoz szükséges anyagok és szerszámok.

A vízmű Dömös községet is ellátja vízzel. Július havában a vízfogyasztás Dömösön mintegy 500 m<sup>3</sup>, a fennsíkon pedig mintegy 300 m<sup>3</sup> volt, a havi vízfogyasztás tehát jelenleg mintegy 800 m<sup>3</sup>.

A vízmű átvétele szükségessé teszi, hogy vízszolgáltatási szabályrendeletet készítsünk. Ennek elkészítésére a tanács külön bizottságot alakított. Addig is, amíg a szabályrendeletet elkészítjük, a víz használatát az egyesekkel létesített külön megállapodással biztosítjuk.

Vízszolgáltatási szabályrendelet.

A fennsík villamos köz- és magánvilágításának kérdését is sikerült megoldanunk olyképen, hogy a vízmű áramszolgáltatójával, a Hungária Villamossági Részvénytársasággal szerződést kötöttünk, melynek értelmében a Dömös—Dobogókő közötti nagyfeszültségű távvezeték felhasználva, a fennsíkon elkészül a főelosztó hálózat. Ennek egyik szakasza a peremen létesített transzformátor-háztól a Glock-féle társasszállóig terjed, másik szakasza pedig a műút mentén a túrista menedékházig. Az ilyen módon elkészült hálózatba a meglévő összes épületek már beköthetők.

Villamosvilágítás.

A főútvonalon egyelőre 8 db, a környezetbe beillő lámpa fogja a közvilágítást szolgáltatni.

Ez év augusztus havában a villamosszolgáltatás már megindult.

Hasonlóképen a vízszolgáltatáshoz, a villamos áram szolgáltatására, valamint az útburkolat elkészítésére szintén szabályrendeletet fogunk készíteni.

Üzemi ház  
építése.

Dobogókő, amint látható, a fejlődésnek már oly fokát érte el, ami az üzemek működésének állandó felügyeletét és ellenőrzését, valamint a megkezdett létesítmények továbbfejlesztését teszi szükségessé. Ezek a munkálatok tisztviselőinknek rövidebb-hosszabb ideig való ott tartózkodását igénylik, erre azonban megfelelő helyiségek nem állnak rendelkezésre. A már tulajdonunkban levő túristaház kezdetleges volta miatt erre a célra nem alkalmas s különben is addig, amíg a túristák részére más megfelelő otthon nem létesül, eredeti rendeltetésétől elvonni nem kívánjuk. Ezért elhatározta a tanács, hogy mintegy 12 lakószobából álló üzemi házat létesít, amely amellet, hogy a fenti célt szolgálja, egyszersmind a tanácsi tisztviselők üdülési lehetőségét is elősegíti.

Az üzemi ház terveinek elkészítése céljából tervpályázatot tartottunk. A beérkezett 7 terv közül a bírálóbizottság kivitelre legalkalmasabbnak tanácsunk tisztviselőjének, Hermány Géza min. mérnöknek tervét jelölte ki. E terv alapján készítette el Huber Miklós építészmérnök a kiviteli terveket.

Az épület hossza 30 m, szélessége 12 m, főhomlokzata mentén egyemeletes, köbtartalma 2870 m<sup>3</sup>. Az épület 14, túlnyomórészt kétágyas szobát, fürdőszobákat, társalgót, reggelizőhelyiséget stb. tartalmaz, hideg- és melegvízszolgáltatással, központi fűtéssel. Az épület építése ez év június hó első napjaiban kezdődött meg. Az építkezésnél igen nagy nehézséget okozott a sziklás altalaj, amely legnagyobbbrészt csak robbantással volt fejthető.

Az üzemház építése, melynek összköltségét 300.000 P-ben irányoztuk elő (30.941/1/1942.), annyira előrehaladt, hogy az épület ez év novemberében beköltözhető lesz.

Egyéb  
építkezések.

Dobogókő, amiként már előadtuk, örvendetes fejlődést mutatott ez évben is. A már korábban elkészült magánépületeken és a rendőrségi üdülön kívül ez évben megépült a Glock Imre-féle társasszálló, valamint a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank nyugdíjpénztárának üdülőháza is (32.509/1941.).

Az üdülőhely  
kezelése.

Mindezek az építkezések a Dobogókő forgalmát teljes bizonyossággal nagy mértékben fokozni fogják. De nemcsak a forgalom nagysága fog növekedni, hanem annak minősége is

megváltozik, mert most már üdülésre alkalmas szállodák is vannak s ennek következtében az üdülőhellyel támasztandó igények is nagyobb mértékben lépnek fel, pl. sétányok, sétautak, kilátóhelyek létesítése fog szükségessé válni. Ez a körülmény, valamint az, hogy a legfontosabb közüzemek is elkészültek, arra kényszerítenek bennünket, hogy az üdülőhely állandó fejlesztéséről és kezeléséről gondoskodjunk. Erre legalkalmasabb szervnek a Szent Margitsziget Gyógyfürdő Rt. mutatkozik, melynek összes részvényei a Fővárosi Pénzalap tulajdonában vannak s teljesen a tanács irányítása alatt működik. Mint hivatása gyakorlásában eddig tökéletesen bevált szervezet biztosítékot nyújt arra, hogy a Dobogókő fejlesztése és ügykezelése is mintaszerű lesz.

Felelős kiadó : Fodor Sándor.

---

41.476. — Királyi Magyar Egyetemi Nyomda. (F. : Thiering Richárd.)



2002

