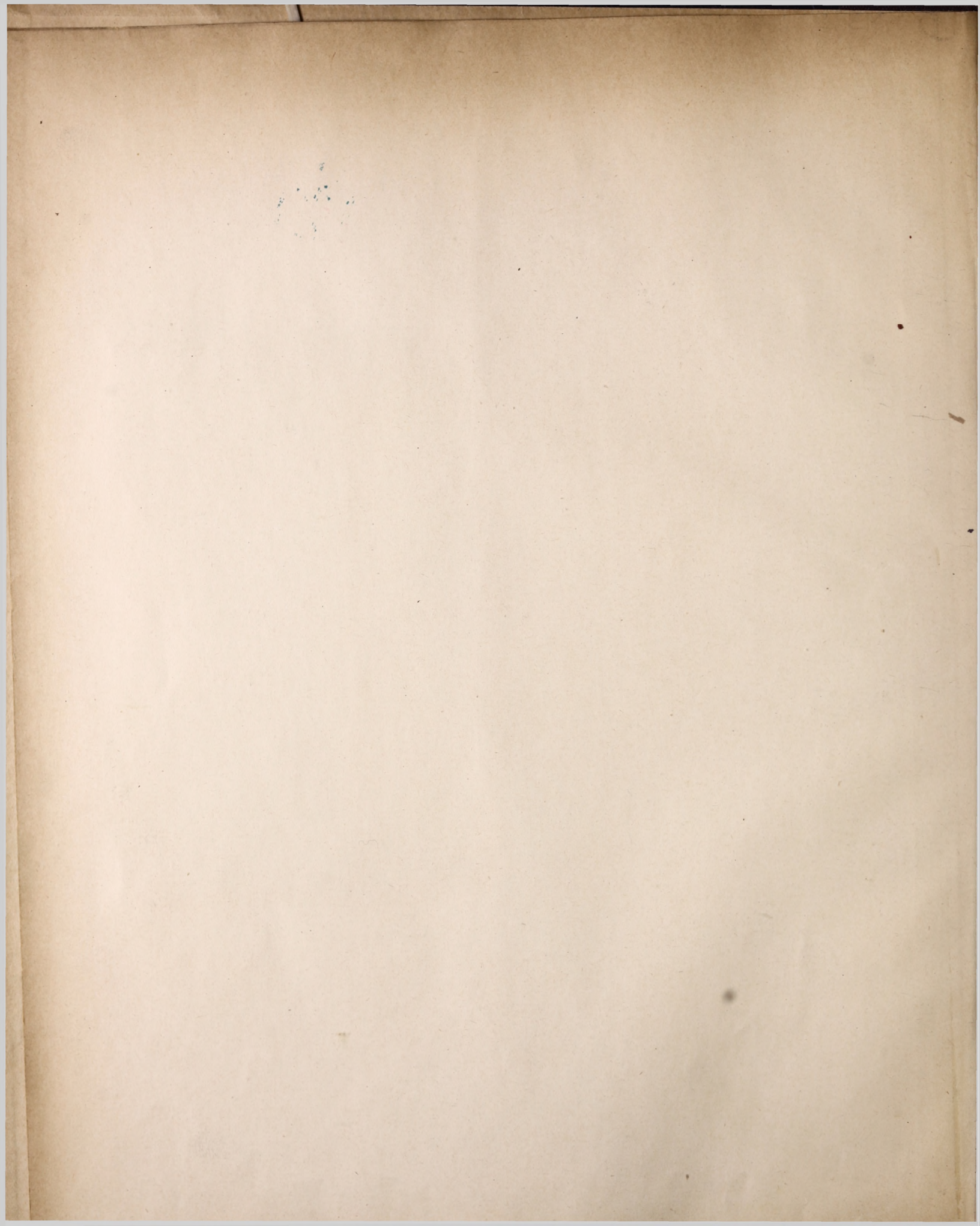




B352/52



9643
D. 552/52118
BUDAPEST
1963
Budapest.
A FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK
TANÁCSÁNAK

HIVATALOS JELENTÉSE

1909. ÉVI MŰKÖDÉSÉRŐL.



FSZEK Központi Könyvtár



0 010002 199619

BUDAPEST, 1910.

NYOMATOTT HEISLER ÉS KÓZOL KŐ- ÉS KÖNYVNYOMDA MŰINTÉZETÉBEN

II., KERÜLET, VÁRKERT-RAKPART 1. SZÁM.

1/20/21

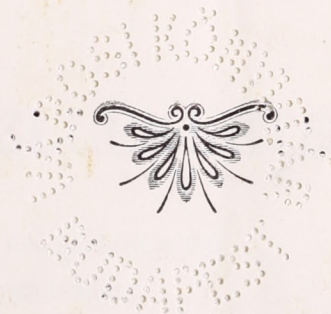
B 347/52/12

Budapest.

A FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK
TANÁCSÁNAK

HIVATALOS JELENTÉSE

1909. ÉVI MŰKÖDÉSÉRŐL.



B U D A P E S T, 1910.

NYOMATOTT HEISLER ÉS KÓZOL KŐ- ÉS KÖNYVNYOMDA MŰINTÉZETÉBEN

II., KERÖLET, VÁRKERT-RAKPART I. SZÁM.

1976

350
F 87

B352/52
96h3 K

A FŐVÁROSI KÖNYVTÁR
TANÁCSÁNAK
HIVATALOS JELENTÉSE
1909. ÉVI MŰKÖDÉSÉRŐL



BUDAPEST, 1910
KÖNYVTÁRSZAKASZ

TARTALOM.

	Lap
Bevezetés	1
I. Terjedékegyezmény	3
II. Szabályozás	9
III. Építésügyi szabályzat	20
IV. Útépités	23
V. Vasutak	28
VI. Vizmű	43
VII. Csatornázás	46
VIII. Közvilágítás	48
IX. Táviró, távbeszélő	56
X. Margitsziget	57
XI. Vegyesek	65
Befejezés	69

MELLÉKLETEK.

1. A fővárosi pénzalap 1909. évi zárszámadása	72
2. Az előlegalap 1909. évi zárszámadása	76
3. Az új hidakkal kapcsolatos rendezések alapjának 1909. évi zárszámadása	78
4. A katonai laktanya kisajátítási alap 1909. évi zárszámadása	80
5. Az 1910. évi belkezelési költségelőirányzat.	82

1872
1879

TARTALOM

1	I. Tartalomjegyzék
2	II. Bevezetés
3	III. A magyar nyelv története
4	IV. A magyar nyelv szerkezete
5	V. A magyar nyelv nyelvtana
6	VI. A magyar nyelv irodalma
7	VII. A magyar nyelv oktatása
8	VIII. A magyar nyelv kutatása
9	IX. A magyar nyelv jövője
10	X. Hivatkozások
11	XI. Tárgyszó
12	Írások

MELLÉKLETEK

13	1. A magyar nyelv története 1800-ig
14	2. A magyar nyelv szerkezete
15	3. A magyar nyelv nyelvtana
16	4. A magyar nyelv irodalma
17	5. A magyar nyelv oktatása
18	6. A magyar nyelv kutatása
19	7. A magyar nyelv jövője

Nagyméltóságú Magyar Királyi Ministerium!

Mint az 1870 : X. t.-cz. 27. §-a ezt kötelességünkkel teszi, bátorkodunk 1909. évi működésünkről szóló jelentésünket ezennel előterjeszteni.

A mult esztendő Budapest építési fejlődésének jegyében indult és záródott. Miután ugyanis az építési tevékenység az előző években nem tartott lépést a lakosság számának fokozódásával, a lakásviszonyok terén megszűnt a kínálat és kereslet helyes aránya és fellépett a lakásszükség, ami viszont az építési vállalkozásnak lett természetes mozgatójává. Kedvezett a fordulatnak az általános gazdasági viszonyok normalis alakulása, megadva a pénzpiacznak a módot arra, hogy az építési vállalkozást erőteljesen karolhassa fel.

Mint különleges intézkedés, nem tévesztette el hatását az 1908 : XLVIII. t.-cz. által nyújtott 30 évi rendkívüli adómentesség sem. Ennek tulajdonítható, hogy főleg a belvárosban oly nagyarányu építkezés van folyamatban, mely remélhetőleg oda fog vezetni, hogy az adókedvezmény elnyerésére kitűzött 10 évi határidő alatt az egész IV. kerület mintegy ujjaépül.

Az építési kedv egyébiránt nem szorítkozik a kedvezményezett helyekre, — kiterjed az a főváros minden részére.

Budapest törvényhatóságának socialis jellegü építkezéseivel párhuzamosan különös figyelmet ébresztenek azok a társadalmi szövetkezések, melyek a lakáskérdés bajai elől saját otthon építésében keresnek menedéket. Készségesen karoltuk fel e törekvéseket, megadva a telekalakításnál és az építkezésnél mindazokat a kedvezéseket, melyek a város közegészségi érdekeinek kockáztatása nélkül megadhatók voltak. Óhajtandó, hogy a város különböző részeiben és már jelentékeny számban létesült ily telepek kielégítsék az érdekelteknek hozzájuk fűzött várakozásait úgy általában, mint a közösségnek vagyoni jogi rendszerünkben még nem otthonos azon módozatai tekintetében, melyek mellett az egyesülés az önszegély elve alapján közöttük létrejött.

A kialakult város kereteit szembeötlően tágitja a beépítetlen területek parcellázása, ami eddig soha nem tapasztalt arányokban van napirenden, nyilvánvaló oki összefüggésben az u. n. terjedékegyezmény megújításával. Az egyezmény szünete-

lésének 7—8 éve alatt szünetelt a parcellázási mozgalom is, mert a kapcsolatos szabályozásokból eredő kérdéseknek egyezmény hiányában nem volt oly megoldásuk, mely a székesfőváros háztartásának keretébe beilleszthető lett volna. Amint az egyezmény meghozta a nélkülözött megoldást, az éveken át visszafojtott telekalakítási tevékenység csakhamar fellélegzett és rövid idő alatt oly eredményt ért el, hogy a fővárosnak építési telkekkel való ellátását hosszú időre biztosítottak tekinthetjük.

A parcellázások s még inkább az építkezések, köztük főleg a belvárosiak, a szabályozásra elvont területek kártalanítása révén hirtelen nagy terhet rónak a tulajágosan szerény bevételi forrásokra utalt fővárosi pénzalapra; de kitérni a fejlődés feltételeinek biztosítása elől, akkor sem lenne menthető, ha az alap kimerítéseig eljutva, abba a kényszerhelyzetbe sodortatnánk, hogy az alapnak a nagyvárosi fejlődés arányaihoz közelebb hozott javadalmazását kérelmezzük.

Egyebekben az alábbi fejezetekre kívánunk utalni.

I.

TERJEDÉKEGYEZMÉNY.

A szabályozási tervek tudvalevőleg nemcsak azt ölelik fel, hogy bizonyos területen hol és milyen szélességben, illetőleg terjedelemben nyitandók új utak, utczák és terek, hanem megállapítják azt is, hogy a már meglevő utakat és tereket mennyiben kell akár vonalozásuk, akár pedig szélességük szempontjából módosítani, vagy esetleg fel is hagyni.

Ehhez képest a szabályozás végrehajtásánál igen gyakran fordul elő az az eset, hogy a magánosok telkeihez utczából, vagy egyéb közterületből bizonyos részt, ugynevezett terjedéket kell csatolni, a mely terület értékét az érdekelt telkek tulajdonosai a közpénztár javára természetesen megfizetni tartoznak.

A főváros szabályozásáról és fejlesztéséről szóló alapvető törvényünk, — az 1870. évi X. t.-cz., — mely a fővárosi pénzalapot megalkotta és e pénzalap kezelésére, valamint a törvényben körvonalozott feladatok ellátására a fővárosi közmunkák tanácsának intézményét felállította, — 8. §-ának b) pontjában úgy rendelkezik, hogy a szabályozás folytán magánháztelkekhez csatolandó közterületek eladásából beveendő jövedelmek a fővárosi pénzalap növelésére fordítandók.

Ez a törvény azonban viszont nem terjeszkedik ki azokra az esetekre, mikor a szabályozás érdekében bizonyos területeket a magánosok telkeiből kell elvenni, minélfogva már kezdetben nézeteltérés merült fel az iránt, hogy az ilyen eleső terjedékeket a fővárosi pénzalapból a közmunkák tanácsa, vagy pedig a székesfőváros közönsége a saját pénztárából tartozik-e kártalanítani?

E kérdés megoldása iránt köztünk és a volt szab. kir. Pest város közönsége között már 1871-ben tárgyalások indultak meg, melyek során mindkét hatóságnál az az óhajlás jutott kifejezésre, hogy a megoldást — a törvény rideg betűjétől eltekintve — méltányossági alapon kell keresni és oda kell törekedni, hogy a kérdés egyezség útján rendez-

tessék, mert úgy a magántelkek tulajdonosainak, mint a város fejlődésének igen fontos érdeke fűződik ahhoz, hogy a terjedék – eladások és terjedék – beváltások intézésében kellő összhang és egységes eljárás legyen meghonosítva.

Igy jött létre köztünk és Pest város közönsége között 1871-ben 5 évi időtartamra a kormány jóváhagyásával az első „Terjedékegyezmény“, melyet később Buda városával is megkötöttünk.

Az egyezményben kötelezettséget vállaltunk arra, hogy a telkekből szabályozás folytán eleső terjedékeket a fővárosi pénzalapból kártalanítjuk, másfelől pedig a városi hatóságok azt a kötelezettséget vállalták magukra, hogy a fővárosi pénzalapot a szóban levő teher viselésére bizonyos javadalmazásban részesítik. E javadalmazás abban állott, hogy Buda és Pest városok az általuk egyidejűleg létesített kisajátítási alapjuk $\frac{1}{3}$ -ad részét évenként a fővárosi pénzalapba szállították be s ezenfelül a fővárosi pénzalap javára engedték át azokat a jövedelmeket, melyek a magánosok építkezéseinél kiszökellékek (rizalitok) által elfoglalt közterületek után szedett használati díjakból származtak.

Ezt a terjedékegyezményt azután az időközben egyesített Budapest főváros közönségével 5 évről 5 évre meghosszabbítottuk, s az tényleg 1901. december 31.-éig állott fenn.

Az egyezményes viszony 30 évi fennállása alatt a fővárosi pénzalap a közérdek szolgálatában önként magára vállalt terjedék-kártalanításokban igen jelentékeny terhet viselt; az egyezmény mérlege ugyanis időről-időre igen jelentékeny hiánynyal záródott, azon bevételek betudásával is, melyek a fővárosi pénzalapot törvény szerint megillető terjedék-eladásokból származtak. A számadásokból ugyanis megállapítható, hogy a székesfőváros által a fővárosi pénzalapnak nyújtott javadalmazás csak körülbelül egyharmadát tette ki annak az összegnek, melyet a magánosok telkeiből eleső terjedékek kártalanítására fordítottunk.

A fővárosi pénzalapra háramlott ezen jelentékeny anyagi áldozat daczára is részünkről készséggel vállalkoztunk a terjedékegyezmény további megújítására, mert minden kétségen felül állott, hogy az egyezményes viszony úgy a főváros fejlődésére, mint a nagyközönség érdekeire üdvösnek és hasznosnak bizonyult.

Mindennek daczára a székesfőváros az 1901. év végével lejárt egyezményt megszakította. Ennek következtében az egyezményes viszony a fejlődés hátrányára – sajnos – 7 éven át szünetelt és csak az elmúlt évben jutott ismét ez a kérdés megfelelő megoldásra.

Az elmúlt évben ugyanis a székesfőváros a terjedékegyezmény megújítása iránt előterjesztést tett hozzánk és az erre megindult vegyesbizottsági tárgyalások eredményre is vezettek.

E szerint az új terjedékegyezményt az előzőkhöz hasonló keretben,

visszamenőleg 1909. évi január hó elsejétől 1913. évi december hó végéig terjedő 5 évre kötöttük meg.

Ez az egyezmény az előzőhöz képest, a székesfőváros által a fővárosi pénzalapnak nyújtandó javadalmazás tekintetében újítást tartalmaz.

A régi egyezmény értelmében – miként ezt már fentebb említettük – a székesfőváros közönsége a fővárosi pénzalapot évenként a saját kisajátítási alapjának egyharmad részével dotálta. Itt jegyezzük meg, hogy a székesfőváros a saját kisajátítási alapját a házi pénztárból évi 60000 koronával és az eladott városi telkek vételárából évenként befolyó összeg 20%-ával tartja fenn. Az új terjedékegyezmény értelmében a székesfőváros a fővárosi pénzalapot a kiszökelléki és lábazati díjakon felül úgy fogja javadalmazni, hogy abba a városi telkek eladásából befolyó vételárakból évi 80000 korona fix összeget és a fővárosi kisajátítási alap állandó járulékát képező évi 60000 korona $\frac{1}{3}$ -ad részének megfelelő 20000 koronát, vagyis egy összegben évi 100000 koronát szolgáltat be.

A javadalmazásnak ez a felemelése és az eddiginél biztosabb alapra fektetése mindamellet nem lesz képes az egyezmény mérlegét javítani, mert egyrészt az egyezményes viszony hosszú szünetelése, másrészt főleg a belváros megindult rohamos átépítése következtében a viselendő terhek még sokkal nagyobb mértékben emelkedtek.

Az egyezményben, a főváros fejlesztésére hivatott két hatóság között annyira kívánatos egyetértés megszilárdítása érdekében, lemondunk arról az igényünkről, hogy a főváros részéről a terjedékegyezmény nélküli időben a magán háztelkekhez eladott közterületekért a törvény ellenére a saját házi pénztára javára beszédett és ekként elszámolt összegeket tőle követeljük.

Mint jellemző adatot itt említjük meg, hogy az eljáró vegyesbizottság megállapította, hogy a székesfőváros a terjedékegyezmény szünetelése alatt az 1902–1908. években az általa saját hatáskörében teljesített terjedék-eladásoknál és kártalanításoknál a bevételre 783456 korona 14 fillért fizetett rá, viszont a fővárosi közmunkák tanácsa, illetőleg a fővárosi pénzalap részéről a régi egyezmény fennállásának utolsó öt esztendejében, 1896–1901-ig a ráfizetés 248000 korona volt.

A tárgyalások során a székesfőváros küldöttei utaltak arra, hogy a székesfőváros törvényhatósági bizottsága elhatározta, hogy az állami egyenes adók után az 1872:XXXVI. t.-cz. 19. §-a alapján kivethető községi adópótlék adókulcsát 1908. évi január hó 1-től kezdve az eddigi 25%-ról 33%-ra emeli fel.

Minthogy az 1870:X. t.-cz. 4-dik §-ának d) és e) pontjaiban, illetőleg az 1884:XXV. törvényzcikkben felsorolt pénzintézetek, vállalatok és társulatok községi adópótléka az 1870:X. t.-cz. alapján felvett 24 millió forintnyi sorsolási kölcsön évi járadékának fedezésére szolgál, a köl-

csön végleges letörlesztése után pedig a fővárosi pénzalapot illeti meg, a kincstár a községi pótdónak 8%-kal történt emelése folytán, a székesfőváros elhatározása révén tekintélyes bevételi többlet juthat, a mely évenként 200000 – 250000 koronára tehető.

Ezért a székesfőváros törvényhatósága felirattal járult a belügyi- és a pénzügyminister urakhoz, kérve, hogy a szóban levő bevételi többlet valósággal már most a fővárosi pénzalapnak, s ez által a főváros szabályozási céljaira engedjék át.

A vegyesbizottság tehát azt javasolta, hogy a székesfőváros most említett feliratát a fővárosi közmunkák tanácsa, mint a fővárosi pénzalap törvényes képviselője és kezelője a magas kormányznál támogassa.

Részünkről a székesfőváros feliratában előadottakat, a fővárosi pénzalapra háruló városszabályozási és fejlesztési teendők ellátása szempontjából annyira a székesfőváros érdekében levőnek találtuk, hogy a kérelem teljesítését a miniszterelnök urnál a legmelegebben kértük és támogattuk.

A terjedékegyezmény vegyesbizottsági tárgyalása során még két említésre méltó kérdésnek a tisztázása került szóba: az egyik a fővárosi pénzalapot megillető terjedékeknek a budai oldalon, a székesfőváros által a saját nevére történt telekkönyvezése s illetőleg e terjedékeknek a fővárosi pénzalap részére leendő visszaadása, a másik a közmunkák tanácsa és a székesfőváros között fennforgó és a terjedékegyezmény nélkül való időből származó vitás hatásköri kérdések rendezése.

Az említett két kérdésre nézve abban történt megállapodás, hogy azok a terjedékegyezménytől függetlenül, külön-külön vegyesbizottsági tárgyalások útján tisztáztassanak.

Egyebekben utalunk magának a terjedékegyezménynek a két hatóság által elfogadott és a kormány részéről jóváhagyott alábbi hiteles szövegére:

„I. Az 1870. évi X. t.-cz. 8. §-ának *b)* pontja szerint a magánosok házhelyeihez csatolt terjedékekért befolyt vételárak a fővárosi pénzalapot illetvén, másrészt a szabályozások céljából egyes telkekből elvágandó terjedékek kártalanítását 1870. július hó 1-től 1901. december 31-ig is a fővárosi közmunkák tanácsa, illetőleg a fővárosi pénzalap eszközölvén, jövőre az egyes feleknek a fennálló szabályozások végrehajtása alkalmával valamely útból, utcából, térből vagy bármely más akár bel-, akár külteleken lévő, nem telekkönyvezett fővárosi közterületből átadandó, vagy az illető magánosoktól átveendő terjedékek vételárainak, valamint az építkezések alkalmával előállítandó kiszökellékek és lábazatok által elfoglalandó utcaterületek használati díjának is megállapítása közvetlenül a fővárosi közmunkák tanácsa által lesz eszközözendő és ugy a befizetések, mint a kifizetések minden egyes esetben a fővárosi pénzalap

javára vagy terhére közvetlenül a fővárosi közmunkák tanácsa által fognak számba vétetni, — azon területek vételára ellenben, melyek szabályozás folytán valamely a főváros tulajdonát képező telekkönyvezett területből csatoltatnak a magánosok házhelyeihez vagy telkeihez, jövőre is nem a fővárosi pénzalapot, hanem a fővárosi pénztárt illetik; magától értetődvén, hogy az eddigi gyakorlatnak megfelelően úgy a városi, mint az állami építkezéseknél s általában szabályozásoknál is, amennyiben ezen építkezések, vagy szabályozások által állami, vagy városi tulajdont képező területek érintetnek, sem terjedék beváltásnak, sem megtérítésnek helye nem leend.

Világosan megjegyeztetik, hogy a magánosok telkeiből eleső terjedékeket a fővárosi közmunkák tanácsa az 1881 : XLI. t.-cz. 21. §-ához képest csak azon időpontban köteles kártalanítani, a mikor a szabályozási vonalon emelt épület már tető alá hozatott. Pusztá telekfelosztásoknál és telekrendezéseknél a fővárosi közmunkák tanácsa az eleső terjedékeket, mint eddig tévé, csak a szükséghez és lehetőséghez képest fogja a szabályozási vonalon való építkezés előtt beváltani, de e részben a főváros irányában semmi kezességet nem vállal.

II. Budapest székesfőváros hatósága az általa eddig alakított kisajátítási alapot a jövőben is fenntartandja akként, hogy ahhoz saját házi pénztára évenként 60.000 K-val, ezen kívül az eladott városi telkek 20%-ával járul. A 60.000 K állandó járulék $\frac{2}{3}$ -része fölött a székesfőváros függetlenül rendelkezik, a megmaradó $\frac{1}{3}$ -ot és a telekvételárakból befolyó összegből az egyezmény tartamára évenként 80.000 K-át állandó járulékul a fővárosi pénzalapba befizet, úgy, hogy a fővárosnak hozzájárulása az egyezmény tartama alatt évenként 100.000 K-át tesz ki, mely összeg, valamint a terjedékekért és a kiszökellékek s lábazatok után befolyt összegek is a fővárosi közmunkák tanácsa által kizárólag a magánosoktól szabályozási célokból elveendő terület beváltására fognak felhasználtatni, illetve a fel nem használt összegek e czimen a következő évre átvitetni.

III. A terjedékek után a közjárulékok a szabályrendeletek intézkedései szerint kezeltetnek. A mennyiben valamely közjárulékról szabályrendelet még nem intézkednék, a székesfőváros a közjárulékot a pénzalappal szemben követelni nem fogja.

Hogy a fővárosi közmunkák tanácsa által szabályozási célokból kisajátított terjedékeknél, a hol bármely közjárulékok keletkezhetnek, a székesfőváros érdekei biztosítva legyenek, a fővárosi közmunkák tanácsa a terjedék eladása alkalmával a vevő ellen szerződésileg ki fogja kötni, hogy a terjedékben nyert és szabályrendeletek útján nem érvényesíthető járulékokat a vevő a székesfővárosnak az esetben is megfizetni tartozik, ha az illető közmunka a terjedék birtokba vétele előtt hajtván végre, a kivetés annak idején a jelen egyezmény miatt mellőzve, illetőleg

függőben tartva lett. Az ily értelemben kötendő szerződéseket a fővárosi közmunkák tanácsa, a székesfővárossal hivatalos másolatban esetről-esetre közölni fogja, hogy a netaláni járulék kivetése és beszedése iránt az intézkedés pótlólag megtehető legyen. Ha azonban a szerződést maga a székesfőváros köti meg, ez esetben önként értetőleg maga a székesfőváros fog a szerződésben érdekei biztosításáról gondoskodni.

IV. Az 1901. évi december hó 31-éig fennállott egyezmény megszűntétől a jelen egyezmény hatálybaléptéig terjedő időben a székesfőváros által beszedett összegekre a fővárosi közmunkák tanácsának soha semmiféle czimen kereseti joga nem lehet. De viszont a székesfőváros sem hárithat át ezen időszakban általa kifizetett összegekből semmit sem a fővárosi pénzalapra.

V. A mely szabályozásokat a székesfőváros ezen egyezmény hatálya idejében maga kezdeményez és hajt végre, ezeknek nemcsak terhei, hanem előnyei is kizárólag a fővárost illetik meg.

VI. Ezen egyezmény 1909. évi január hó 1-étől számított 5 évre, vagyis 1913. évi december hó 31-éig terjedő hatálylyal köttetik, a székesfőváros azonban fönntartja magának azon jogot, hogy azon esetben, ha a fővárosi pénzalapnak a fővárosi közmunkák tanácsa által való kezelésére nézve a törvényhozás változást tenne, jelen egyezményt a maga részéről is megszüntetheti.

VII. A jelen egyezménynek az előző pontban foglalt hatálybalép-ténél fogva a székesfővárosnál az 1909. január hó 1-étől kezdve igtatott összes építési ügyekből kifolyólag a fővárosi pénzalap viseli a terjedék-kártalanítást, viszont azonban már ezen évre teljes összegében megkapja a jelen egyezmény II. pontjában meghatározott állandó évi 100 000 K. járulékot, valamint az I. pont szerint a folyó évben igtatott építési és telekredezési ügyekből kifolyólag beszedett vagy beszedendő terjedék-árakat, kiszökelléki és lábazati díjakat, levonva mindazonáltal azon összeget, mely az ugyanezen időszakban felmerült építési ügyekből kifolyólag terjedékkártalanítás czimén kifizettetett, vagy kifizetendő lesz.

VIII. A két hatóság között az ügykezelésnek a jelen egyezménynek megfelelő berendezése 1909. szeptember 1-ével veszi kezdetét.

II.

SZABÁLYOZÁS.

Előző jelentésünkben megemlékeztünk az I. ker. tabáni város-
résznek szabályozása és ujjáépítése iránt a székesfőváros kebelében fel-
merült eszmékről és említést tettünk arról is, hogy ide vonatkozólag
Devecis Ferencz székesfővárosi középítési igazgató és Palóczy Antal
budapesti építésztanár dolgoztak ki terveket. A Tabán
szabályozása

A székesfőváros közönsége e tervek nyomán azt az elvi kívánságát
fejezte ki s ahhoz kérte hozzájárulásunkat, hogy az Árok-utcza vonalá-
ban egy nagyobb méretű, lehetőleg 30 m. széles új körut nyitassék.

Részünkről azonban ennek az egy kérdésnek a tárgyalásánál nem
maradhattunk, hanem a tervezett szabályozási műveletet minden kérdésre
kiterjedő vonatkozásában óhajtván vizsgálat tárgyává tenni, azt műszaki
osztályunk számításai alapján közelebbi tárgyalás végett műszaki bizott-
ságunkhoz utaltuk.

Szakszabályozásunk jelentéséből arról győződünk meg, hogy sem a
Devecis-féle tervezet, melynek súlypontja az Árok-utcza vonalában egy
30 méter széles körut létesítésére esik, sem pedig Palóczy Antal terve,
mely nagyjában az előbbi tervvel megegyezik, de benne az új körut csak
26 m. szélességgel van felvéve, nem nyugszanak elfogadható számítá-
sokon, másrészt, hogy akár az egyik, akár a másik terv végrehajtásánál,
a niveau-viszonyok kedvezőtlen alakulása folytán, jelentékeny műszaki
nehézségek merülnének fel a körutnak a Szent Jánostérbe, de különösen
a Döbrentei-térből kiágazó gellérthegyi serpentin-utba való torkolásánál.

A szabályozási művelet lebonyolításánál a tervezők az ujonnan
alakítandó telkeket eladásra igen magas becsértékkal vették számításba,
pedig majdnem bizonyos, hogy a budai oldalon ilyen telekárak el nem
érhetők.

A felmerült észrevételekhez képest megejtett utánszámítások azt
igazolják, hogy a Devecis-féle terv végrehajtása esetén, a tervező által

fedezetlen költség gyanánt kihozott, de járulékok révén megtérülhetőnek mondott 500.465 koronával szemben, az időközi kamatok hozzászámításával, mintegy 7–8 millió korona fedezetlen költségről, a Palóczi-féle tervnél pedig, az általa remélhetőnek jelzett 800.000 korona nyereséggel szemben, szintén mintegy 7 millió kor. fedezetlen költségről lenne szó.

Megállapíthattuk tehát, hogy akár az egyik, akár a másik terv kivitele milliókra rugó forgó tőkét s végeredményben több millió korona áldozatot igényelne, pedig ez a nagy anyagi áldozat, meggyőződésünk szerint alig is állana arányban az elérhető előnnyel, de ettől eltekintve, a hozzávaló fedezet a fővárosi pénzalapban fel nem található.

Úgy voltunk egyébként meggyőződve, hogy ebben a völgy-szorulatban, a hol az ipar- és kereskedelemnek tere nincs, a hol a balparti főutvonalak forgalmához hasonló nagyobb forgalom nem mutatkozik és a városrész topografiai helyzeténél fogva a jövőben sem fog kifejlődni, a hol – mint jelenleg, – ezután is csak az átmenő forgalomra lehet számítani, – a kiszélesítendő Attila-körut mellett egy nagy méretű avenue-re nincs is szükség, hanem elegendő arról gondoskodni, hogy a városrész utczái és ezek között az Árok-utca, – mely az átmenő forgalom lebonyolítására első sorban van hivatva, a szükséghez képest kiszélesíttessenek.

Nevezetesen részünkről megelégednénk a szabályozásnak olyatén való correctiójával, hogy az Attila-körut a Szarvas-tér és a Szent János-tér között, a megállapított 10 ölről 11 öltre, az Árok-utca pedig 6 ölről 8 öltre szélesíttessék ki s az utóbbi utcának a Hadnagy- és a Szarvas Gábor-utczák közé eső görbülete kiküszöböltessék, továbbá, hogy ugyan-csak kiszélesítést nyerjen az Iv-utca 4 illetőleg 5 ölről 6 öltre, az Aranykakas-utca 4 ölről 5 öltre, a Görög-utca 3 illetőleg 4 ölről 5 öltre, a Hadnagy-utca 4 ölről 5 öltre, végül a Szarvas Gábor-utca 5 ölről 6 öltre.

E correctiók az általános forgalmi viszonyok javításán felül, annak a kedvezménynek a biztosítását is jelentenék, hogy itt a főváros belső vidékén legalább 2 emeletes házak legyenek építhetők, amint ezt az említett utczaszélességek mellett a tárgyalás alatt álló új építésügyi szabályzat kilátásba helyezi.

A szabályozásnak most említett módosítása mellett csupán azért nem foglaltunk véglegesen állást, mert a tárgyalás során Dr. Bárczy István tanácsstag, polgármester ur a Tabánt érdeklőleg egy nagyszabású városrendezési eszmét vetett fel, mely arra irányul, hogy a hatóság gyökeres intézkedésekkel, ezen a természeti szépségekkel megáldott helyen, egy új, modern városrész kialakulásának az alapját vesse meg.

Miután a polgármester ur a felvetett eszmének a szükséghez képest a székesfőváros költségén leendő megvalósítását a törvényhatóságnál kezdeményezni késznek nyilatkozott, részünkről, ebben a helyzetben, nem kívántunk ezen a főváros emelése szempontjából kétségkívül fontos-

sággal bíró kezdeményezés útjába akadályt gördíteni, hanem csupán arra kértük a székesfőváros közönségét, hogy a szóban levő kérdésekkel minél előbb érdemlegesen foglalkozni és elhatározását velünk közölni sziveskedjék, mert a szabályozás felöli bizonytalanság és az ezzel járó megkötöttség a magán érdekeltséget már huzamosabb idő óta anyagilag igen érzékenyen érinti.

A Tabán szabályozásának kérdése ezzel újabb stádiumba lépett; a műveletre vonatkozólag a székesfővárosnál újabb tervek készültek, melyek egyike Devecis Ferencz középítési igazgatótól, másika pedig Varga László székesfővárosi mérnöktől származik.

Ezek a tervek szolgáltak a székesfőváros közönsége újabb tárgyalásának, s ama közgyűlési határozatának alapjául, melylyel a polgármester úr fentebb körvonalazott eszméjét magáévá tévén, kimondotta, hogy a Tabán azon részét, melyet egyfelől a Döbrentei-tér és a Szt. János-tér, – két hosszoldalán pedig a Várhegy lejtője és a Naphegy határol, olyan gyökeres rendezés alá veszi, melynek keretében majdnem az összes ingatlanok kisajátítatnak s az ekként rendelkezés alá kerülő egész területen, – bevonva ebbe az általa már évekkel ezelőtt kisajátítás alá vett gellérthegyi övezetet is, új szabályozási, telekrendezési és útépitési terv alapján egy modern, szép és egészséges városrész kialakulását biztosítja.

A közgyűlés a tárgyalás alapjául szolgált terveknél a részletekre ezuttal sem terjeszkedett ki, csupán helyesléssel fogadta mindkét tervnek azt az alapvető conceptióját, hogy az Árok-utcza irányában egy 30 m. széles fő útvonal vezetetik, az Attila-körút kiszélesítettik s a vidék a Naphegy oldalán tervezett serpentin út révén egyrészt a budai belső-ségekkel, másrészt a budai hegyvidékkel szerves kapcsolatba hozatik.

A székesfőváros eme határozatát, műszaki osztályunk és műszaki bizottságunk részletes javaslatai nyomán beható tárgyalás és megfontolás alá vevén, ahhoz elvben hozzájárultunk.

Tagadhatatlan ugyanis, hogy fővárosunk szóban levő budai része mai állapotában kedvezőtlen, apró-cseprő, rendszer nélküli telekalakulása mellett, egyedül a birtokosok szűkös anyagi erejével csak igen lassú tempóban fejlődhetnék, míg ha a székesfővárosnak a közgyűlési határozatban nyilvánított, áldozatkész óhaja valóra válik, ez által a hatóság jelentékeny mértékben fogja e városrész fejlődését s általa az egész főváros emelkedését belátható időn belül előbbre vinni.

Ezt az üdvös törekvést felkarolni, a fővárosi közmunkák tanácsának egyenesen hivatásából folyik.

A szabályozási műveletről műszaki osztályunk is több alternatív tervet dolgozott ki, melyeket részünkről úgy, mint a székesfővárosnál készült két tervet is, csak tanulmány terveknek vettük, a mint a székes-

főváros közönsége sem terjeszkedett ki a részletekre, czélszerűnek tartván első sorban az elvi kérdések tisztázását.

A magunk részéről egyik sarkalatos elvi kérdésnek tekintjük azt, hogy az Árok-utcza irányában tervezett fő útvonal betorkolása a Döbrentei-térbe hol, illetőleg miként oldassék meg?

Azt a gondolatot, mely a székesfőváros részéről előterjesztett mindkét tervben kifejezésre jut, hogy t. i. a szóban levő boulevard-szerű útvonal a Gellérthegy északi oldalán elvonuló serpentin-utnál, az Erzsébet-hid lejárójába torkoljon, illetőleg innen induljon ki, technikailag kedvezőtlen, városrendezési és forgalmi szempontból pedig téves feltevésből eredő tervezésnek találtuk.

E fő útvonal jelentősége ugyanis abban van, hogy a budai belső körúttal közvetlenül helyes kapcsolatba hozatván, közvetítse ne csak az Erzsébethidra törekvő és megengedett könnyebb forgalmat, hanem fő ere legyen az átmenő és helyi teher forgalomnak, a mely itt a budai belső körút szakaszát képező Gellértrakparti-úton bonyolódik le és a pesti oldalra nem az Erzsébet-, hanem a Ferencz-József hidon át jut.

Más megítélés alá jönne a kérdés megoldása akkor, ha a szóban levő útvonalat az Erzsébet-hid tengelyéből lehetne kifejleszteni, de ennek a Gellérthegy elháríthatlan akadályát képezi.

Műszaki szempontból kedvezőtlen következménnyel járna az Árok-utczai fő útvonalnak a serpentin-út és a hidlejáró találkozásában tervezett kitorcolása azért, mert a terep változó niveau-viszonyai mellett a serpentin-utat 2 méternél is mélyebbre kellene leásni és ennek folyamánaként a gellérthegyi támfalat is alá kellene falazni; mindezekon felül a tervezett megoldás áldozatul kívánná a Döbrentei-téri három új, III emeletes házat, melyek a térnek szép keretet szolgáltatnak, e mellett a házak mindegyike értékes objectum s együttesen másfél millió koronát meghaladó értéket képvisel.

A szóban levő betorkolás esetén az említett palotaszerű házak helyén felette kedvezőtlen telekalakulás jönne létre, úgy, hogy ennek következtében a Döbrentei-tér mai szép kerete többé nem lenne pótolható.

Még egy körülmény szól az Árok-utczai fő útvonalnak tervezett betorkolása ellen, s ez a Rudasfürdő érdeke, melyet annál kevésbbé lehet figyelmen kívül hagyni, mert tudvalevő, hogy a fürdőt a székesfőváros közönsége a közel jövőben tetemes anyagi áldozatok árán a kor fokozott igényeihez képest ujjaépítteti.

E gyógyfürdőre nézve igen hátrányos lenne az, ha a közte és a hegykanyarulat között levő, amugy is eléggé szűk lejáró útra a fő útvonal forgalma is tereltetnék s ez által a fürdő nyugalma két oldalról háborgattatnék zajos közlekedéssel.

Meggyőződésünk szerint az egyedül helyes és természetes meg-

oldás az, melyet műszaki osztályunk tanulmánytervei tüntetnek fel, s a melyek szerint a fő útvonal a Döbrentei-tér északi oldalán, a gör. kel. szerb templom északkeleti homlokzata mellett torkol be a térbe.

A betorkolásnak ezen, most említett módja mellett tehát határozott állást foglaltunk, annyival inkább, mert így az új körút szerves kapcsolatba jut a Döbrentei-térrel, a hidfeljáróval, a dunaparti uttal, illetőleg budai belső körúttal, valamint a térből elágazó többi utakkal egyaránt.

Egyéb kívánságaink, melyek a szabályozási művelet tárgyalása során felmerültek, s a melyek a végleges terv kidolgozásánál figyelembe lesznek veendőek, a következők:

1. A Döbrentei-tér, az említett fő ut ide való torkolásánál fogva, forgalmi góczponttá válik; ezért szükséges, hogy a tér a Döbrentei-utca nyugoti oldalán belenyúló mostani háztömb lemetzésével észak felé körülbelül a Fátyol-utca vonaláig kiszélesíttessék.

2. A kebelbeli műszaki osztály tanulmányterveiben egy útvonal van felvéve, mely az Apród-utca folytatásaként a Szarvas-téren át egyenes vonalban és részben lépcsőzetes kiképzéssel vezet fel a Hegyalja-utczába.

Ezt az utat nemcsak közlekedési, hanem főleg szépészeti szempontból sikerült megoldásnak találván, szintén olyannak jelöltük meg, mely a végleges tervbe beigtatandó lesz.

A mellett ugyanis, hogy ekként a legrövidebb úton lehet majd a hegyre feljutni, a tervezett út festői kilátást fog nyújtani a kialakulandó villanegyedre és arra az áthidalásra, mely a Lisznyay-utca folytatásában létesülne.

3. A városrész szabályozásának egyik főalkatrészét fogja képezni a hegy oldalon végigvonuló serpentin-ut, melynek alkalmasnak kell lennie közuti villamos vasút befogadására, s ez által ama cél elérésére is, hogy a budai belső köruti vasuti forgalom összeköttetést nyerjen a budai külső körúton létesítendő közuti villamosvasúttal.

E forgalmi kapcsolat ugyanis mintegy alapját fogja képezni a ma még csak nehezen megközelíthető hegyvidék fejlődésének.

A szóban levő serpentin-utra tehát nagy súlyt helyezünk. Ide vonatkozólag a székesfőváros részéről előterjesztett tervekben olyan megoldás van javaslatba hozva, hogy az új serpentin-ut a mai gellérthegyi serpentin-utnak kiszélesítésével a hidlejárónál kezdődjék.

Minthogy azonban ez a megoldás csak a Döbrentei-tér keretének megbolygatásával lenne keresztülvihető, a mi ellen a fentebb kifejtett okokból határozottan állást foglaltunk, ennél fogva a serpentin-ut kifejlesztésére nézve más kiindulási pont keresendő, annyival inkább, mert erre a célra a Gellérthegy északi oldalán elvonuló serpentin-ut, 11 m. szélessége mellett, nem alkalmas.

Ezt megállapítva, a továbbiakra nézve a mellett foglaltunk elvileg állást, hogy az új serpentin-ut a végleges szabályozási tervbe a mellőzhető kanyarulatok elejtésével vétessék fel, mert a kanyarulatok sem szépészeti, sem pedig különösen közlekedési szempontból nem előnyösek és az az esetleges több költség, mely a kivánságunk érvényesítése kapcsán felmerülő leásással előállhat, egy nagyszabású városrendező műveletnél tekintetbe nem jöhet.

4. Helyesléssel fogadtuk, hogy a Szent János-teret kettészelő ut felhagyassék s a tér egységes legyen, sőt, mivel az új rendezés keretében a vidéken parkokról és egyéb szabad helyekről amugy is bőven gondoskodva lesz, helyénvalónak láttuk annak kilátásba helyezését, hogy a tér a szabályozás végrehajtása után beépítéssel értékesíttessék.

5. A szabályozási tervezetekben megoldandó részletként szerepel a budai színház helyének a kijelölése is.

E tekintetben legmegfelelőbbnek találtuk azt a megoldást, hogy a színház a Horváth-kertben, az Alagut-utca és a Krisztina-körut keresztezésében előálló szög felezési vonalában helyeztessék el úgy, hogy e vonal képezze a színház tengelyét. E megoldáshoz fűztük azt a további kivánságot, hogy a színház téren álljon és minden oldalról könnyen megközelíthető legyen.

6. Műszaki osztályunk tervezetébe fel van véve a Naphegy északnyugati oldalán is egy serpentin-ut, mely a Mészáros-utczából kiindulva s a Róka-utczán át tovább haladva, 5,77%-os emelkedéssel jutna el a Tigris-utczába.

Tekintettel arra, hogy a Naphegyre felvezető utczák annyira meredek (11–13,5% lejtésűek), hogy azokon nagyobb teherrel megterheltek kocsik fel nem juthatnak és az egyik akadálya volt annak, hogy a Naphegy, kiváló fekvése dacára sem tudott eddigéig úgy fejlődni, amint ez várható lett volna, részünkről a műszaki osztályunk javaslatát célszerűnek, szükségesnek és a nagy szabályozási műveletbe szintén beillesztendőnek jelentettük ki, mint olyant, mely aránylag kisebb költséggel rövid időn belül megvalósítható.

Felkértük egyuttal a székesfővárost, hogy a szabályozás e részletét soronkívül letárgyalni, addig pedig az itt esetleg előforduló építkezések engedélyezését függőben tartani sziveskedjék.

Ami a végrehajtandó műveletről a székesfővárosonál tett költség-számításokat illeti, ismételten hangsúlyoztuk, hogy a művelet végleges lebonyolítása, – széles kereteit tekintve, – minden bizonynyal előre meg nem határozható, hosszabb időt fog igénybe venni, másrészt, hogy az alakítandó új telkek értékesítése az időközi értékviszonyok esélyeihez van kötve.

E két szempontot figyelembe véve, a költségelőirányzatok csak

akkor fogadhatók el megnyugtató bázisul, ha az előirányzati összeghez 20% hozzáadatik, viszont az újra értékesítendő telkek eladása ezimén kilátásba vett bevételekből ugyancsak 20% levonatik.

Véleményünk szerint ez lenne az a keret, melyen belül a művelet lebonyolítása pénzügyi vonatkozásában, valószínűleg mozogni fog. Megemlítjük, hogy a Devecis-féle tervhez tartozó költségvetések szerint az egész rendezési művelet összköltsége mintegy 21,824.000 koronát, a telkek értékesítéséből remélhető bevétel mintegy 18,524.000 koronát tenne ki, úgy, hogy a vissza nem térülő összeg (fond perdu) keretében 3,300.000 koronában jelentkeznék.

Alkalmazva az általunk felállított 20%-os biztonsági coefficientst, az összes kiadás 20,710.000 koronát, a bevétel 14,820.000 koronát s így a fond perdu közel 5,900.000 koronát tenne ki.

A Varga-féle tervhez tartozó költségvetés szerint a rendezés összköltsége mintegy 22,845.000 koronát, a telkek értékesítéséből remélhető bevétel mintegy 15,208.000 koronát tenne ki, úgy, hogy a vissza nem térülő összeg mintegy 5,637.000 koronában jelentkeznék.

Itt is beállítva a 20%-os coefficientst, az összes kiadás 21,730.000 koronát, a bevétel 13,766.000 koronát, s így a fond perdu mintegy 7,964.000 koronát tenne ki.

A kiviteli költségek szempontjából összehasonlítva műszaki osztályunk tervezetét a Devecis- és Varga-féle tervekkel, még pedig az utóbb nevezett tervezők költségvetéseikben szereplő egységárak alapulvétele mellett, de a 20%-os biztonsági coefficientst alkalmazásával, a következő eredmény adódik ki:

a) A Devecis-féle költségvetés egységár-adatai alapján a kiadás 18,635.000 korona, bevétel 14,439.000 korona, fond perdu 4,135.000 korona.

b) A Varga-féle költségvetés egységár-adatai alapján a kiadás 19,675.000 korona, bevétel 14,439.000 korona, fond perdu 4,936.000 korona.

A most ismerttetett városszabályozási művelethez a székesfőváros közönsége állami támogatást is kért, nevezetesen felirattal járult a magas kormányhoz, kérve a fővárosi pénzalapnak az Attila-körut szabályozására adott 2 millió korona állami előlegnek a székesfőváros részére végleg való átengedését, továbbá még 3 millió korona országos segélynek törvényhozási úton leendő engedélyezését.

Részünkről mindkét kérelmet a magas kormánynál melegen pártfogoltuk.

Sashegy-,
Németvölgy
szabályozása.

Az I. ker. Sashegynek és a Németvölgy nyaraló övezetbe eső részének szabályozási tervét az elmúlt évben végleg megállapíthattuk.

E tervet ugyanis – mely a Budaörsi-út, a budai külső körútnak Böszörményi- és Budaörsi-utak közt fekvő, még meg nem nyitott szakasza, továbbá a tervezett sashegyi műárok és a Németvölgyi-út által határolt területet öleli fel – műszaki osztályunk még 1903-ban kidolgozta, s részünkről azt még ugyanebben az évben tettük át tárgyalás végett a székesfőváros közönségéhez.

Közelebbi ismertetése a tervnek előző jelentésünkben található.

Időközben folyamatba tétetvén az építésügyi szabályzat általános revíziója, az annak során kialakult irányelvek tekintetbe vételével indítva éreztük magunkat arra, hogy a fent körülírt területbe eső Fürj-utca környékén a telekosztási minimumot, a közegészségi szempontból nélkülözhetetlen feltételek kikötése mellett 1000 □-ölről 300 □-öltre leszállítsuk.

E kedvezmény engedélyezésével karöltve járó sűrűbb építkezés egyebek közt azt tette szükségessé, hogy a szóban levő szabályozási terv ide vonatkozó részében az úthálózat megfelelően kiegészíttessék.

A székesfővárosi mérnöki hivatal tehát a tervet ebből a szempontból, valamint az általa javaslatba hozott módosítások szempontjából átdolgozván, az tárgyalás végett a székesfőváros és a fővárosi közmunkák tanácsa küldötteiből alakított vegyesbizottság elé lett utalva.

A vegyesbizottsági tárgyaláson létrejött egyetértő megállapodások során a terv kisebb jelentőségű kiegészítéseken felül azzal lett elfogadva, hogy a Lenke-úttal szemben kiindulva, a farkasréti köztemető főbejárataig egy 5%-os maximális emelkedésű, 20 m. széles fő útvonal vétessék fel, a mely fő út a Sasad-dűlőn keresztül haladva, betorkol a Budaörsi-útba.

Miután a vegyesbizottsági megállapodásokat a székesfőváros közönsége elfogadta és azok ellen részünkről sem merült fel észrevétel, a tervet megállapítottuk. A mi a kiviteli részleteket, s ezek között különösen a niveau-viszonyok rendezését illeti, ezek a kérdések a műszaki osztályunk által a mérnöki hivatallal egyetértőleg lesznek elintézendők.

A piaristák
telkének sza-
bályozása.

Az Erzsébet-hid építésével kapcsolatosan a Belvárosra vonatkozólag az 1896-dik évben megállapított új szabályozási tervből már csak az a részlet vár megoldásra, mely a belvárosi plébánia templommal és a piaristák új rendházának elhelyezési kérdésével van összefüggésben.

A szabályozásnak ebben az irányban való továbbfejlesztése és egyuttal befejezése a székesfővárosra hárult.

A belvárosi templom eltávolítása és e városrész számára megfelelő telken új templom építése a székesfővárosnál nincs a közel jövőben megoldandó kérdések közé felvéve, míg ellenben a kegyes tanítórend tömbjére nézve olyan megoldást kíván, hogy a rendház itteni ingatlanságait kisajátítási jogcímen a székesfővárosnak engedje át, viszont a székesfőváros ennek ellenében új rendház és intézet felépítése céljára a kegyes tanítórend tulajdonába bocsátja azt a két telkét, melyek szabályozás folytán a Váczi-utcára és illetőleg az Eskü-uttra homlokzattal keletkeznek, egyben azonban a Kigyó-utcának 6 öl szélességben tervezett folytatása által elválaszthatnak.

Részünkről a kegyesrendiek mai tömbjének ezt a megszerzési módját elvileg helyesléssel fogadtuk annyival inkább, mert különben az Erzsébet-hiddal kapcsolatos szabályozási és rendezési műveletnek még hátralevő ez a része csak jelentékeny tőke mozgósításával lenne végrehajtható, ami az amúgy is régóta huzódó kérdés megoldását továbbra is beláthatatlan időre elodázná és lehetetlenné tenné azt, hogy fővárosunk eme legelőkelőbb részében a szabályozás végrehajtásával valahára végleges állapot teremtsék.

Az új rendház megépítésénél kiváló fontossággal fog birni a két telket elválasztó Kigyó-utca átboltozásának mikénti megoldása.

E kérdésben való elhatározásunkat akkorára halasztottuk, a mikor az építési tervek tárgyalására kerül a sor.

Másrészt azonban már ezuttal kifejezést adtunk abbeli kívánságunknak, hogy figyelemmel a Belváros ezen negyedének kiváló üzleti jellegére, a kegyesrendiek, új épületük földszintjét, még pedig úgy a Váczi-utca, mint az Eskü-tér felé, üzleti célokra, legyenek kötelesek kiképezni és használni.

A központi városháza és környékére 1901-ben megállapított szabályozási tervbe a Kristóf-térnek olyatén való megalakítása is fel van véve, hogy a tér, a forgalomnak a Türr István-utcába való célszerű betorkolása érdekében, 9 öl egyenletes szélességgel birjon.

Kristóf-tér
szabályozása

E szabályozás mellett a Kristóf-térből a Rothberger-féle sarokház telkéhez egy hosszukás, háromszög alakú terjedék lett volna csatolandó.

Abból az alkalomból, hogy az említett saroktelken az elmúlt évben egy új, négyemeletes áruház építésére kértek engedélyt, a Kristóf-tér szabályozásának kérdése ismét napirendre került és a tárgyalások során a székesfővárossal egyetértőleg úgy forgalmi, mint szépészeti szempontból azt a legcélszerűbb megoldást fogadtuk el, hogy a tér maradjon meg a mai állapotában, azonban a déli oldalon fekvő két telek domborodott homlokzati vonala egyenesíttessék ki, másrészt, hogy a Rothberger-

féle teleknek Váci-utcái sarka egy két méteres egyenes vonallal, a Szervita-tér felőli telek sarka pedig egy 24,5 m. sugaru ívvel letompíttassék.

Szabályozás-
módosítás a
Veres Pálné-
utcájában.

A Budapesti villamos városi vasut Kecskeméti-utcái vonalának, a Papnövelde-, Veres Pálné- és Irányi-utcákon át a dunaparti vágányzatba történt bevezetésével – amint az előrelátható volt – forgalom-biztonsági szempontból aggályos helyzet állott elő.

Oka ennek egyrészt az utcák csekély szélessége, másrészt a többszöri éles kanyarodás, mely ezt a vonalat jellemzi.

A székesfőváros tanácsa, hogy a minduntalan tapasztalható forgalmi zavarok lehetőleg eloszlattassanak, előterjesztést tett hozzánk a Veres Pálné-utcájának, Papnövelde- és Irányi-utcák közti szakaszában a szabályozás módosítása iránt.

Tekintettel arra, hogy az utcaszakasznak mai kialakult állapotában való kiszélesítéséről, a kapcsolatos nagy anyagi áldozatok miatt le kell mondani, részünkről az adott viszonyok között a kérdés megoldásánál a súlypontot arra helyeztük, hogy a Papnövelde-utcái és Irányi-utcái igen éles kanyarulatú betorkolásoknál a villamos vasuti közlekedés a rendes közuti forgalmat lehetőleg ne veszélyeztesse.

Minthogy pedig ez a cél az említett sarkok letompításával és a vasuti vonal ellengörbületeinek kiküszöbölésével érhető el, megvalósítása pedig a saroktelkek napirenden levő új beépítésével kapcsolatosan már ezuttal, aránylag kisebb áldozattal biztosítható, ennél fogva elhatároztuk a szabályozásnak olyatén való módosítását, hogy a két saroktömb megfelelően letompíttassék.

A vasuti sinek, az új szabályozási vonalokhoz alkalmazkodva, megfelelően átfektetendők lesznek.

Gizella-tér
szabályozása

Az V. ker. Gizella-tér keleti oldalának a szabályozása – tekintettel a Vörösmarty-szoborra – több ízben foglalkoztatta az illetékes hatóságokat.

Legutóbb a kérdés újabb tárgyalását Kassalik Jenőnek a székesfővároshoz intézett beadványa vetette fel, melyben nevezett panaszolta, hogy a megállapított szabályozási vonal a tér és a Deák Ferencz-utca sarkán fekvő ingatlanát nagy mértékben csonkítaná.

Az újabb tárgyalások során ismét több alternatív terv merült fel.

Részünkről a kérdést újabb megfontolás alá vevén, számolva a szobormű elhelyezése folytán beállott tényleges helyzettel, az adott viszonyok között azt az egyedül czélszerű és szépészeti szempontból is megfelelő megoldást emeltük érvényre, mely mellett a székesfőváros is

állást foglalt, s a mely szerint a tér keleti oldalának végleges szabályozási vonalát az ingatlanok mai határvonala képezze, a Kasselik-féle telek sarka pedig előnyösebb közlekedés érdekében építkezés alkalmával megfelelően letompíttassék.

Egyszersmind azonban általános szabályként kimondtuk, hogy a Gizella-tér keleti oldalán építendő házakat a járda végleges szintjétől számított 25 m. egyenlő párkánymagassággal kell kiképezni.

Előző jelentésünkben részletesen megemlékeztünk arról, hogy a székesfőváros közönsége a VIII. ker. Szigetvári- és Staffenberger-utcákat a régi fűvészkert területén meghosszabbítani kívánta, mely szabályozáshoz azonban nem járulhattunk, mert a régi fűvészkert az új egyetemi kórházi telep céljára van lekötve és az utcza-meghosszabbítás a kórházi telep területi egységét megbontaná, a mitől az intézményhez fűződő magasabb közérdek szempontjából tartózkodni kell.

A Szigetvári-
és Staffenber-
ger-utcák
meghosszab-
bitása.

A nézeteltérés folytán az ügy az 1870:X. t.-cz. értelmében a belügyminister úr döntése alá terjesztetvén, a minister úr a mi álláspontunkat emelte érvényre.

A X. ker. Sirkert-utcza, mely a Maglódi-úttól a Kozma-utczáig terjed, annak idején 12 öl szélességgel lett kihatolva. A kocsitú déli oldalát 6·5 m.-es, fasorral ellátott járda szegélyezi, míg ellenben az északi oldalon a gyalogjáró céljára csupán 1·50 m. széles területszalag szolgál, s ennek közvetlen közelében halad a villamos vasut.

A Sirkert-
utcza
kiszélesítése.

Erre való tekintettel és mert a Sirkert-utczában a gyalogközlekedés az északi oldalon elterülő fővárosi haszonbéres földeknek építési telkekké való megalakítása és beépítése után előreláthatólag jelentékenyen emelkedni fog, a szabályozási tervet a székesfővárossal egyetértőleg oda módosítottuk, hogy a Sirkert-utcza az északi oldalon, a fővárosi földekből 14 öltre szélesíttessék ki.

E szabályozás-módosítás végrehajtásával a villamos vasut vágányai, a 3 méterre szélesbitendő északi járda szélétől 3·50 méter tengelytávolságra jutnak.

III.

ÉPÍTÉSÜGYI SZABÁLYZAT.

Az építési technika fejlődése, az e téren szerzett tapasztalatok és az elért vívmányok, valamint a társadalmi és gazdasági viszonyok alakulása szükségessé tették, hogy revízió alá vegyük ama szabályzatunkat, melyet a főváros építkezési ügyének rendszeres ellátására vonatkozólag 1894-ben léptettünk életbe.

A szabályzat új tervezetét az illetékes hatóságok és a szaktestületek küldötteiből alakított bizottság tárgyalása alá bocsátottuk.

Tekintettel az anyag nagy terjedelmére és a többrendbeli jelentős ujitásra, mely a tervezetbe fel van téve, a revizionális bizottság munkálkodása hosszabb időre terjedt, mindazonáltal lankadatlan kitartással sikerült ez év elején a bizottságnak munkálatát befejezni.

Ebben a stádiumban merült fel a kívánság, hogy a székesfővárosi tanács előzetesen foglalkozhassék a javaslattal és megismertesse netán felmerülő észrevételeit. Engedve a kívánságnak, várjuk a székesfővárosi tanács megnyilatkozását, hogy a tervezet felett mielőbb érdemi elhatározásra juthassunk.

Habár e szerint az építésügyi szabályzat új tervezete szabály erejére még nem emelkedhetett, mindazonáltal nem térhettünk ki az elől, hogy a felmerült telekfelosztási és építkezési ügyek intézésénél a revízió során kialakult irányelveket mintegy átmenetileg ne alkalmazzuk olyan esetekben, midőn a felek nemcsak a kilátásba helyezett kedvezményeket óhajtották igénybe venni, hanem alávették magukat a kapcsolatos feltételeknek is.

Az érdekeknek ilyen kölcsönös összeegyeztetésével voltak kielégíthetők azok a méltányos igények, melyek főleg a tisztviselői és egyéb kisebb-nagyobb családi háztelepek létesítése iránt felmerültek s ezen az uton nem kis mértékben járultunk azon bajok orvoslásához, melyek a lakásviszonyok terén oly nyomasztóan éreztették magukat.

Novelláris intézkedésre adott alkalmat az az eset, hogy a II. ker. Ilona- és Hunfalvy-utczák között fekvő 2817/1 – 7. hr. számú telkek tulajdonosa e telkeket hat II emeletes házzal beépíteni óhajtotta. Az építési engedély tárgyalása során beható megfontolás alá került a várhegy ezen oldaláról nyíló kilátás megóvásának kérdése.

A helyszínen megállapítottuk, hogy az Ilona-utczáról, a Hunfalvy-utczáról, a Gimnázium-utczáról, valamint az ezen utczákra homlokzattal bíró telkekről a szabad kilátást teljesen megoltalmazni, a ma érvényben levő építésügyi szabályok alapján való építkezéseknél nem lehetséges.

A várhegy ezen lejtőjén fekvő telkek ugyanis a II-ik övezetbe tartoznak, s ezekre vonatkozólag a mai építésügyi szabályzat 129. §-a csak azt a korlátozást írja elő, hogy a telkeken a 133. §-ban meghatározott módon, vagyis nyaralószerűleg kell építkezni.

A szabálynak idézett rendelkezése azt jelenti, hogy egyrészt a telkek 300 □-ölnél kisebb területűek is lehetnek, másrészt, hogy azokon kétemeletes házakat is szabad építeni, azonban csak nyaralószerű kiképzéssel és az útaktól legalább 5 –, a szomszédos telkek határvonalától pedig legalább 3 – 3 m. távolság tartásával.

A mennyiben az épületeknek megengedett maximális magassága korlátozottnék, a kilátás szempontjából természetesen kedvezőbb helyzet alakulhatna ki; erre a térre azonban a hatóság a fennálló szabályok mellett, az építkező fél megfelelő kártalanítása nélkül nem léphetne.

A kilátás érdekei azonban itt ezen eljárás mellett sem lennének tökéletesen megóva, mert a teljes látképet az Ilona-, Hunfalvy- és Gimnázium-utczákról csak úgy lehetne biztosítani, ha a környék összes ingatlanai kisajátítás útján megszerезtetnének, a beépítés elől elvonatnának és mint közterületek kezeltetnének.

Minthogy azonban ilyen czélu kisajátításokra fedezet nem áll rendelkezésre, a különben üdvös eszméről le kellett mondani.

A főszly egyébiránt nem is a hegyoldalról nyíló kilátáson, hanem azon a gyönyörű perspektíván nyugszik, mely a várhegy keleti oldalán tervezett sétányról a pesti oldalra kínálkozik a szemlélőnek.

Az innen való szabad kilátást tehát minden körülmények között biztosítandónak találván, az 1870 : X. t.-cz. 22. §-a alapján, novelláris uton általános szabályként kimondottuk, hogy a Vár keleti oldalán a jövőben emelendő épületek tetőgerinczének a várbeli sétány végleges szintjénél legalább 2 méterrel alacsonyabbnak kell lennie.

A mai építésügyi szabályzathoz 1906. évi január elsejével egy függelékkel léptettünk életbe, mely az épületek vakolása, illetőleg száradása és használatbavétele körüli eljárás új szabályozását tartalmazza.

Méltányosság
az építke-
zéseknél.

E függelék 6. §-a előírja, hogy a november 1-től márczius 15-éig terjedő időszakban vakolni nem szabad, a 16. § pedig úgy intézkedik, hogy ha valamely épületnek a befödést megelőző falazása, vagy a befödése benyult a november 1-től márczius 1-éig terjedő időszakba, akkor az épületnek emberi tartózkodásra szánt helyiségeire a használati engedély a következő november hó 1-jét megelőző időpontra meg nem adható.

A Magyar mérnök- és építészegylet hozzánk intézett beadványában rámutatott azokra a hátrányokra és károkra, melyek a fővárosban az 1909. évben örvendetesen megindult nagyarányu építkezéseknél a lakosságot, a váratlanul beállott téglá- és fuvarhiány következtében fenyegetik.

A jelzett hiányok ugyanis munkafennakadást idéznek elő, s a mennyiben a szabályok teljes szigora alkalmaztatnék, az épületek a normális építkezési időtartamhoz képest legalább egy évnegyeddal később lennének csak használatba vehetők.

A Mérnök- és építészegylet tehát azt kérte, hogy a komolyan fenyegető hátrányok és károk enyhítésére az idézett szabályokkal szemben kivételes eljárást állapítsunk meg, a mint ez hasonló rendkívüli esetekben a multban is történt.

Részünkről ezuttal sem zárkozhattunk el attól, hogy a szabályok szigorát, a súlyos helyzet által támasztott kényszerszükségből enyhítsük.

E végből kimondottuk és az összes kerületi előljároságokkal, mint elsőfoku építésrendőri hatóságokkal mihez tartás végett közöltük, hogy a függelék 6. §-ának rendelkezését az 1909. évben megkezdett építkezésekre felfüggesztjük olyan értelemben, hogy azoknál az épületeknél, melyeknél a szabályszerű száradási határidők már leteltek, a vakolási munka november 1-jén túl is végezhető mindaddig, a mig azt az időjárás megengedi.

Megállapodtunk továbbá abban, hogy az 1909-ben megkezdett épületek használatba vétele — amennyiben az egészség és lakhatás követelményeinek egyébként elég van téve — 1910 augusztus elsejére esetről-esetre akkor is megengedhető legyen, amikor a szabályok szerint a használat csak november 1-jére lenne engedélyezhető.

IV.

ÚTÉPÍTÉS.

Néhány év óta külföldi példák nyomán, *Budapesten* is, számos kísérlet folyik oly czélból, hogy a kocsitakon, főként a makadamszerű utakon sok bajjal járó porképződést minél tökéletesebb módon lehessen elhárítani.

A makadamszerű utak portalanításának kérdése ezideig már két nemzetközi kongresszust foglalkoztatott, melyeken kiküldött képviselőink révén vettünk részt, nevezetesen: 1908-ban *Párisban* és a folyó 1910. évben *Brüsszelben*.

Legutóbb pedig a közuti kongresszusok nemzetközi állandó szövetségébe, a fővárosi közmunkák tanácsa, állandó tagul is belépett.

Mivel *Budapesten*, a makadamszerű utak mintegy 2,400.000 m² kiterjedésűek, ennél fogva az utak portalanításának kérdése a budapesti utak szempontjából nagy jelentőségűnek mondható, miért is ezt a kérdést kellő figyelemmel és érdeklődéssel kísérjük.

Az újabb évek tapasztalatai azt mutatják, hogy az automobilközlekedés fejlődésével, az utak általában gyorsabban romlanak és főként a makadamszerű utak rohamosabban lazulnak meg, mint azelőtt, a mikor még a nagy sebességgel járó, géperejű, nehéz kocsik nem közlekedtek rajtuk.

Az automobilonok nyomán keletkező por okozta közgazdasági és közegészségügyi károk arra készítetik tehát az utak építőit, hogy a makadamszerű utakat az eddiginél ellentállóbbá tegyék. Mivel pedig a vízzel való öntözés csupán átmenetileg köti le a port, ennél fogva nagyon gyakran kell öntözni, a mi által sár képződik; az utburkolat belsejébe hatoló víz pedig az ut szerkezetét föláztatja és szétbomlasztja.

Mindezekre való tekintettel a külföld nevezetesebb városaiban a porképződést olyképen törekedtek elhárítani, hogy a makadam-utak burkolatát a helyi viszonyokhoz mérten, olvadó sókkal, az ásványolaj különböző fajtáival, avagy pedig kátrányos készítményekkel vonták be, egyrészt azért, hogy a víz ne hatolhasson az uttest belsejébe, másrészt pedig azért, hogy az ut rugalmas, jól összeálló felületű legyen, a mi által a burkolat kopása is csökkenthetőnek ígérkezik.

A külföldi tapasztalatok szerint, az utaknak sóoldatokkal való öntözése által, avagy pedig az utak olajozása által a porképződés nyomban megszüntethető ugyan, azonban ez a hatás tartósnak nem bizonyult s ezekkel az eljárásokkal az útfenntartás költségei sem csökkentek, míg az utak kátrányozásával, a legtöbb esetben, jelentékenyen. sikeresebb és tartósabb eredményeket értek el.

A makadam-utak kátrányozását általában kétféleképpen szokták eszközölni, nevezetesen akként, hogy a bitumen anyagot, vagy az útszerkezet belsejében, vagy annak a felületén alkalmazzák. Az előbbi esetben a beágyazásra szánt zúzott követ és kavicsot, rendszerint magas hőfokra hevítve, a kátránnyal előbb vonják be, azután terítik el és hengerelik le; — utóbbi esetben pedig a kész útfelületet kenik be forró kátránnyal, kézi erővel, avagy külön e célra szolgáló gépekkel.

Budapesten, a székesfőváros tanácsa 1907-ben kezdte meg idevonatkozó kísérleteit olyképen, hogy mintegy 40.000 m²-nyi területű makadamszerű útnak a burkolatát a nyári évadban három ízben, az u. n. kék olajjal vonatta be. Nevezetesen a *pesti* oldalon az *Andrássy-út*, *Arena-út*, *Király-utczai fasor* és a *Felső Erdősor-utcza* közötti városrész makadam útjait, továbbá a *Stefánia-úton*, a *Vágóhid-utczában* és az *Illés-utczában*; a *budai* oldalon pedig a *Budaörsi-*, a *Hidegkúti-* és a *Lipótzápoly-úton*, valamint a *Pasaréten*, a *Zuhatag-*, *Riadó-*, *Hadapród-* és a *Házmán-utczában* levő makadam utakat.

A következő 1908. évben ugyanezeket az olajozásokat megisméltették; a lefolyt 1909. évben mintegy 80.000 m² nagyságú útterületet s a folyó évben már 1,105.000 m² területű makadamszerű kocsitutat olajoztak be.

Egyidejűleg a kátrányozásokkal is megkezdtek a kísérletet. Nevezetesen, 1908-ban a *Thököly-úton*, a *M. Á. V. Czeglédi* vonala és a *Hajtsár-út* között mintegy 5000 m²-nyi útterületet; továbbá a *Kerepesi-úton* a *M. Á. V. Czeglédi* vonala és a *Fehér-út* között mintegy 13.000 m²-nyi útterületet kátrányozták be.

Az elmúlt 1909. évben, újabb kátrányozást, *Budapesten*, nem eszköztek; a folyó évben azonban a székesfőváros két kátrányozó gépet szerzett be, melyekkel a kísérleteket folytatni szándékozik. Nevezetesen az *Örmölygy-utczában* kijelölt mintegy 1000 m² területű kocsitutat és

ezenkívül az ottani kavicsolt gyalogutnak is egy részét már bekátrányozták s megkezdték a *Kerepesi-ut* makadamburkolatának nagyobb arányú bekátrányozását is.

Végül még megemlítjük, hogy hozzájárulásunkkal *Pálmay Károly* vállalkozó engedélyt nyert arra, hogy az *I. ker. Hidegkúti-uton* és a *VI. ker. Nagy János-utcának* a *Bajza-utca* és a *Munkácsi-utca* közötti szakaszán 800 – 800 m²-nyi területű u. n. *Aeberli*-féle rendszerű kátrányos makadamszerű próbaburkolatot létesíthessen oly célból, hogy az ilyen belső kátrányozással készült makadamszerű ut, tartósság, közlekedés és költség szempontjából, a mi éghajlati viszonyaink között is kipróbálható legyen.

* * *

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

Kerület	Utak, utcák és terek
I.	<i>Attila-utcza, Bertalan-utcza, Kelenföldi körtér, Lenke-út, Magyarádi-út, Maros-utcza, (Csaba-utcza – Krisztina-körút közt). Műegyetem előtti rakparti-út, névtelen-utcza, (Lenke-út—Magyarádi-út közt) névtelen-utcza, (Vinczellér-utcza—Karolina-utcza közt). Tatár-utcza, (Hantos-út – Csörsz-utcza közt). Várfok-utcza, Vérmező-utcza, Vinczellér-utcza.</i>
II.	<i>Batthyány-tér, Budai kötérség (Margithid – Üstökös-u. közt). Donáti-utcza, Fillér-utcza, (Rókushegyi-út – Lévai-út közt). Fő-utcza, Málna-utcza, Mecset-utcza, Vám-utcza.</i>
III.	<i>Galagonya-utcza, Timár-utcza, Vihar-utcza, (Raktár-utcza – Kórház-utcza közt). Zátony-utcza.</i>
V.	<i>Árbocz-utcza.</i>
VI.	<i>Bókay-tér, Dalszínház-utcza, Hunyadi-tér (13 – 15. számú házak előtt). Hermina-út, (Műszinkör – MÁV. pályatesté közt). Lovag-utcza, Mór-utcza, Palotai-út, Szabolcs-utcza, Szerecsen-utcza, Tasi-utcza.</i>
VII.	<i>Abonyi-utcza, Angol-utcza, Bálint-utcza, Columbus-utcza, Hermina-út, (István-út – Thököly-út közt). Hungaria-út, (Thököly-úttól a vakok intézetéig). Ida-utcza, Ilka-utcza, Szugló-utcza, Városliget, (Széchenyi-szigethez vezető út és a Széchenyi-sziget útjai a Mezőgazdasági Múzeum körül). Városliget, (a Feld Zsigmond-féle színház körül).</i>
VIII.	<i>Ér-utcza, Kalvária-tér, Mátyás-tér, Orczy-út, Teleky-tér, Vas-utcza.</i>
IX.	<i>Hentes-utcza, Gróf Haller-utcza, (Soroksári-út – Gyáli-út közt). Markusovszky-út.</i>
X.	<i>Horog-utcza, Juranics-utcza, Mádi-utcza, Marga-utcza, Nyitra-utcza, Óhegyi-út, Orczy-út, Somfa-utcza, Száva-utcza, (Üllői-út – Szállás-utcza közt). Százados-utcza, Táncsics-utcza, Petrőczy-utcza.</i>

A székesfőváros részéről 1909-ben tervezett összes útburkoló munkák mennyisége a következő:

Makadamszerű kociút	65.850'00 m ² .
Bazalt koczkakövezetű kociút	47.824'00 „
Bazalt $\frac{3}{4}$ -es koczkakövezetű kociút	10.014'00 „
Bazalt fejkövezetű kociút	26.107'00 „
Régi trachit koczkakövezetű kociút	15.355'00 „
Trachit terméskő kociút és folyóka	10.688'00 „
Átkövezés	1.416'00 „
Keramit kociút	15.729'00 „
Aszfalt kociút	14.619'00 „
Járdaszegélyezés	18.539'00 f. m.
Járdakavicsolás	32.430'00 m ² .
Trachitjárda	20.174'00 „
Aszfaltjárda	22.638'00 „

V.

VASUTAK.

A lefolyt évben *a m. kir. államvasutak* üzleti körében a főváros területére vonatkozó valamely nagyobb fejlesztési művelet tervezete nem került tárgyalásunk alá; a *Rákos rendező* pályaudvar, valamint a *Lipótvárosi teherpályaudvar* bővítésével kapcsolatos létesítmények ez évben lettek ugyan befejezve és a használatnak átadva, tervezésük és engedélyezésük azonban a korábbi időben történt, kivéve mégis azt a részletet, mely a Lipótvárosi állomás egyik pályaudvari vágányának a fővágány mellett, a Duna felé eső oldalon való tovább vezetésére és a Bodor-utczai átjárón túl való meghosszabbítására vonatkozik.

Az ez ügyben megtartott közigazgatási bejárásom, a székesfőváros közönségének képviselőivel egyetértőleg kívántuk, hogy a *m. kir. államvasutak* igazgatósága az állomás körül nyitandó utcák czéljára 4 öl széles területet ingyen engedjen át.

Tekintettel másrészt arra, hogy a *Hungária-körúti Duna-hid* kiépítését a törvényhozás az 1908 : XLVIII. t.-cikkkel már elhatározta, továbbá hogy az állomás bővítésével kapcsolatban a *Hungária-körút* számára fennálló pályaszinbeni útátjárón lefektetendő újabb vágány a vasuti forgalom növekedése folytán, a közuti közlekedés megnehezítését vonja maga után, azt is kértük, hogy a *Hungária-körút* számára kilátásba vett felüljáró szükségessége már most megállapíttassék és ez alapon a vasutintézet a kérdéses létesítménynek a bővítéssel kapcsolatban való előállítására utasíttassék.

Ugyanekkor a bizottság kijelölte annak a 2 m. széles gyalogfelüljárónak a helyét, — a felvételi épület északi része és a gazdasági udvar közötti térségen — a mely gyalogfelüljárót a *m. kir. államvasutak igazgatósága* egy korábbi megállapodás értelmében köteles előállítani.

A Budapest – péczeli h. é. villamos vasut.

Piufsich Oszkár ügyvéd és *Réthey Ferencz* építési vállalkozó engedélyt kértek arra, hogy a *X. ker. Maglódi-útnak* a *Külső Jászberényi-útból* való kiágazásától kiindulólág, a *Jászberényi-uton*, majd pedig külön pályatesten, *Rákoskeresztur* községen át *Péczel* községbe, az ottani *Templom-téren* kiszemelt végpontig helyi érdekü villamos vasutat építhessenek.

A közigazgatási bejárás alapjául szolgáló tervezet szerint ez a vasut az általános szabályozási tervet nagy mértékben érinti, a mennyiben az a *Maglódi-úttól* a *m. kir. államvasutak Rákos pályaudvaráig*, a *Jászberényi-út* északi oldalán levő építési telkeknek ugyszólván a homlokzat vonalán, majd pedig a *Rákos pályaudvar* mentén, a *Jászberényi-út* végleges minta szelvénye szerinti járdaterületen, végül a *Jászberényi-út* déli oldalán levő építési telkeknek ugyszólván a homlokzat vonalán haladna a *rákoskereszturi* határig.

Mivel pedig a *Jászberényi-út*, mint a főváros egyik nagy fontosságú sugárutja arra van hivatva, hogy azon idővel közuti vasut létesüljön, melynek a létrejöttét a tervezett h. é. vasut megakasztaná, ennél fogva a főváros egyéb érdekeire való tekintettel is, a közigazgatási bejárás során kívánatosnak jeleztük azt, hogy ez a vasut, illetőleg annak a főváros területére eső szakasza közuti vasutként engedélyeztessék.

A mennyiben azonban a háramlási és a részesedési kérdések, valamint a peage-jog kérdése a város érdekeinek megfelelően rendeztetnének, kijelentettük, hogy nem tennénk észrevételt az ellen, hogy e vasut h. é. vasutként engedélyeztessék, mégis azzal a kikötéssel, hogy ez a vasut a *Jászberényi-út* területéből semmit el ne foglalhasson, hanem a szükséges területek kisajátítás útján szerzettessenek meg.

A vasutat egyelőre csupán egy vágánnyal akarják megépíteni, azonban részünkről a vasut érdekében is kívánatosnak jeleztük, hogy mind a két vágány számára szükséges, mintegy 8 m. szélességü terület-sáv már most szereztessék meg s ekként meg legyen adva a lehetősége annak, hogy az illetékes hatóságok a szabályozási terv megfelelő módosításával, az itteni építési telkek új alakulása iránt idejekorán határoz-hassanak.

A vasut céljára kisajátítandó területsávot kívánatos volna a *Jászberényi-úthoz* csatolni, illetőleg a *Jászberényi-utat* ezzel a 8 m.-el kiszélesíteni és a vasuti vágányt, szabályszerű mintaszelvény beosztással, a kocsitban úgy elhelyezni, hogy a közuti közlekedésre megállapított terület e célra továbbra is teljes szélességben megmaradjon.

A mennyiben azonban a tervezett h. é. vasutat külön pályatesten akarnák elhelyezni, kijelentettük, hogy ebben az esetben még gondos-

kodni kell arról is, hogy a vasut és az építési telkek között megfelelő párhuzamos út létesíttessék, hogy ezekhez az építési telkekhez, a közlekedés biztosíttassék.

A vasutnak a Budapesti villamos városi vasúthoz tervezett csatlakozásának kérdését a bizottság a közigazgatási bejárás tárgyalásának keretéből kikapcsolta, mert ez a kérdés akkor válik időszerűvé, ha a fővárosi környékbéli h. é. vasutaknak a székesfőváros belső területére való bevezetésének elvi kérdése megoldást nyert.

A bizottság a jelenleg egy vágányra tervezett vasut pályanyomát akként állapította meg, hogy az a második vágány építését ne akadályozza, másrészt pedig hiábavaló költségpazarlás elkerülése érdekében arról is gondoskodott, hogy a most tervezett vágány nagy része véglegesen elhelyezhető legyen, nehogy a későbbi útszabályozások esetén a vágányok áthelyezése váljék szükségessé.

Nevezetesen a pálya nyoma a kiinduló ponttól a 17. szelv.-ig, továbbá a 26/34 szelv. közt, végül a 39 szelv.-től az 53/54 szelv. között metszett fővárosi határig véglegesen lesz elhelyezendő olyképen, hogy a vasuti vállalat a *Jászberényi-út* mai területén kívül egy 8 m. széles útsávot tartozik megszerezni és a székesfőváros rendelkezésére, mint útterületet átbocsátani, mivel szemben viszont a székesfőváros közönsége a második vágány megépítésekor ezeken a végleges vonalszakaszokon a második vágány céljaira a területet a vasuti vállalat rendelkezésére fogja bocsátani.

A 17/26, valamint a 34/39 szelv. között a vasut egyelőre ideiglenes elhelyezésű lesz, azonban a *Jászberényi-út* végleges szabályozása alkalmával, a fővárosi szabályozási tervvel összhangban, a székesfővárosi hatóságok által megállapítandó végleges helyre lesz a vállalat költségén áthelyezendő, a mikor is a vállalat köteles lesz az e célra szükséges 8 m-es útsávot szintén megszerezni.

Végül még megállapított, hogy a tervezett vasut a 36/37 szelv. között a *m. kir. államvasutak Rákos-Ujszászi* vonalát 12 m. nyílású felüljáróban keresztezi; a vonalvezetésnek a 35/39 szelvények közötti végleges rendezése azonban esetleg aluljáróval való megoldása és ezzel kapcsolatban a *m. kir. államvasutak Rákos-Ujszászi* vonala mikénti keresztesítésének kérdése, a részletes építési tervnek tárgyalása alkalmával lesz a fővárosi hatóságok közbenjöttével közösen megállapítandó.

Építkezések a Budapest – Szt.-Lőrinczi h. é. vasuton.

Mult évi jelentésünkben ismertettük a *Budapest – Szt.-Lőrinczi h. é. villamos vasut Kispest – Sárkány-utcai* szárnyvonalának meghosszabbítása dolgában folytatott tárgyalásainkat. A lefolyt évben ez az összekötő vonal megépült és a közforgalomnak átadatott; a fővonal 30/31 szelv. között, valamint a *Határ-úttal* való kereszteződésnél új rendes megállóhelyek létesítettek.

A szárnyvonalon betartandó menetsebesség óránkénti 30 km.-ben állapított meg.

* * *

Hozzájárulásunkkal engedélyt nyert a *Szt.-Lőrinczi h. é. vasuttársaság* arra, hogy vonalának *Orczy-uti* végállomását a *X. k., Gyáli-út* egy részének igénybe vételével, a *Szent István kórház* előtti park körül vont hurokvágány beiktatásával, átalakíthassa. A szokásos feltételeken kívül azonban kimondatott a vasuttársaság abbeli kötelezettsége, hogy ha a hatóság a *Gyáli-úton* közuti, vagy h. é. vasutat építtet, vagy engedélyez, ez ellen a vasuttársaság nemcsak kifogást nem emelhet, de a most tervezett vágányát peage szerződéssel az új vasut számára átengedni tartozik.

* * *

Építkezések a Budapesti közuti vaspálya társaság vonalain és telepein.

A Budapesti közuti vaspálya társaság engedélyt nyert arra, hogy a III. ker. *Óbuda – Főtér – Filatori-gáti* vonalának mindkét vágányát ideiglenes jelleggel a *Laktanya-utcában* helyezhesse el, azzal a kikötéssel, hogy a szabályozás keresztül vitélekor e vágányokat végleges helyükre lesz köteles átfektetni.

* * *

Hozzájárultunk ahhoz is, hogy a vasuttársaság a *Közvágóhidi* végállomáson, valamint az *ujpesti forgalmi telepén* levő végállomáson hurokvágányt építhessen és hogy a X. ker. *Kőbányai* vonalának a *M. Á. V. Czeglédi* vonal kereszteződésénél levő egyvágányú szakaszát – mely a *Kőbányai-úti* és a *Belső Jászberényi-úti* kétvágányú vonalrészeket köti össze – kétvágányúvá átépíthesse.

* * *

Ugyszintén hozzájárulásunkkal engedélyt nyert a vasutársaság arra, hogy a VI. – VII. ker. *István-út – Állatkerti vonalon* a *Hermina-úttól* kezdődőleg, a vágányokat – az *Állatkerti-körút* itteni részének rendezésével egyidejűleg – az *Állatkert* kerítése mellől az úttest közepére, 3 m. tengelytávolsággal, sinszékes *Vignol* felépítmény és vezetősinek alkalmazásával – áthelyezhesse;

továbbá, hogy a II. ker., *Margit-köruton*, a *Királyhegy-utca* és a *Rókus-utca* közötti vonalszakaszon, a régi sinszékes *Vignol* felépítménynek betonlapra fektetett *Phönix* rendszerű, nyomcsatornás felépítménnyel való kicserélésével kapcsolatban, ideiglenes kisegítővágányt fektethessen le; – valamint, hogy a II. ker. *Pálffy-utczai* áramfejlesztőtelephez tartozó, szén és salakszállítására szolgáló, kezelő-vágányait részben a telep udvarán, részben a *Pálffy-utczában* helyezhesse el;

végül, hogy a X. ker. *Gróf Haller-utczai* és *Orczy-uti* vágányait u. n. módosított *Harmann* rendszerű felépítménnyel cserélhesse ki.

* * *

A vasutársaság a felmerült kívánsághoz képest a IV. ker. *Calvin-téren* levő megállóhelyeit is rendezte, olyképen, hogy a *Calvin-tér 3. sz.* ház előtti és az illemhely melletti, régi megállóhely beszüntetésével, a *Muzeum-körút* felé irányuló forgalom számára szolgáló megálló a *Calvin-tér 1. sz.* ház előtt, az ötágu gázlámpás és az első fa között legyen, míg a *Muzeum-körút* felől és az *Üllői-út* felől jövő, valamint az *Üllői-út* felé menő kocsik számára szolgáló megálló a *Calvin-tér 1. sz.* házzal szemben ujabban létesített szigetre kerüljön. Ezzel az elrendezéssel egyrészt közelebb kerültek a megállók a *Kecskeméti-utczához*, tehát a Budapesti villamos városi vasut megállóihoz, másrészt pedig megszűnt az a veszélyes állapot, melyet az *Üllői-út* és a budai oldal között közlekedő, sárga körrel jelzett kocsik a legélénkebb föl- és leszálló helynek keresztezése által állandóan előidéztek.

* * *

Az utazó közönség érdekeit célszerűen szolgálja az az intézkedés, hogy a villamos vasutak megállóhelyein a kocsik általában oly módon álljanak meg, hogy a megállóhelyet jelzőoszloppal, a mótorkocsinak nem az eleje, hanem a hátsó perronja legyen egy vonalban, mert így a várakozó közönség a legrövidebb úton szállhat föl és a pótkocsit is hamarabb éri el.

* * *

A közuti vasut üzemének fejlesztése szempontjából megemlítendőnek találjuk, hogy a vasutársaság hozzájárulásunkkal engedélyt nyert arra is, hogy a VII. ker. *Damjanich-utczai* áramfejlesztőtelepén, a gépház és kazánház mellé kapcsolótermet és kábelcsatornát építhessen; továbbá, hogy a *Nyugati-pályaudvar – Ujpesti vonalon*, áramvisszavezető-

és táplálókábeleket fektethessen le, olyképen, hogy a *Pálffy-utczai* telepről kiágazólag a *Lipót-köruti* 4×310 mm² keresztmetszetű kábeleket 2×600 mm² keresztmetszetű kábelekkel cserélhesse ki; a *Lipót-körúttól* a *Váczi-utig* 4×310 mm² keresztmetszetű kábeleket, a *Váczi-uton* pedig, egészen a *Zsilip-utczáig* egy 600 mm² keresztmetszetű kábelt fektethessen le; 4 darab 250 mm² keresztmetszetű csupasz kábelt helyezhessen át és végül, hogy ugyanitt egy darab 28 eres régi telefonkábelt, új 50 eres telefonkábellel cserélhessen ki. Hasonlóképpen engedélyt nyert a vasutttársaság arra, hogy a *II. ker. Pálffy-utczai* áramfejlesztő-telepét kibővíthesse.

* * *

Építkezések a Budapest – Újpest – Rákospalotai villamos közuti vasuton.

Ez a vasutttársaság az *V. ker. Váczi-út* és *Lehel-utcza* összetorkolásánál levő kitérőt áthelyezte. A művelet az *V. ker. Váczi-út* rendezésével kapcsolatban a közuti vaspálya társaság itteni peage vonalának alsó vezetéküvé való átalakítása következtében vált szükségessé, mert ez a kitérő felerészben az alsó vezetékü, felerészben a felső vezetékü pályarészbe esett.

* * *

Hozzájárultunk ahhoz is, hogy a vasutttársaság a *VI. ker. Lehel-utcza* végleges rendezésével egyidejűleg a *Váczi-úttól* az *Aréna-utig* és folytatólag a *Béke-térig* terjedő vonalát a végleges útszinbe emelhesse, illetőleg átépíthesse olyképen, hogy a régi 20 kgrmos *Vignol* rendszerű felépitményt sinszékre emelt 23.6 kgrmos *Vignol* rendszerű felépitménnyel cserélhesse ki.

* * *

A Budapesti villamos városi vasutttársaság vonalainak kiterjesztése és e vasutttársaság egyéb építkezései.

A Budapesti villamos városi vasutttársaság engedélyt kért arra, hogy a *Népszínház-utcza – Kőbányai* vonalát, a *Király-utczai*, illetőleg *Nagymező-utczai* vonalával összeköthesse, továbbá, hogy a *Rökk Szilárd-, Stáhly- és Flór-utczák* vonalában, valamint a *Terézvárosi* templom körül az *Érsek-utczában*, végül a *Köztemetői* vonal végpontján kitérőket, illetőleg hurokvágány berendezéseket létesíthessen.

Az ide vonatkozólag bemutatott tervek alapján e vasuti vonalrészek közigazgatási bejárása az elmúlt évben lett megtartva. Ezen a bejáráson a bizottság megállapította, hogy az összekötő vonal a *Népszínház-utczából* kiágazólag a *Rökk Szilárd-, Stáhly-, Gyöngytyuk-, Nyár- és Csányi-utczákon* át a *Király-utczáig*; visszafelé pedig a *Király-utczából* elágazólag az *Akácza-, Dob- és Klauzál-utczákon* át, egy vágánnyal vezetendő.

A vágány miként való elhelyezésénél általában az szolgálta irányadóul, hogy a járdáknak 1.50 – 2.00 m.-re való keskenyítésével az utczának legalább is az egyik oldalán, a járda széle és a vágány tengelye között legalább is 3.50 m. széles kocsiút maradjon, másfelől pedig a közbiztonsági érdekekre való tekintettel, a vasuti vágány a járdák széléhez 1.50 m.-nél közelebb ne kerüljön.

A tárgyalások további során, ugyszintén az engedélyezési tárgyaláson megállapítást nyert, hogy a *Rökk Szilárd-, Stáhly- és Flór-utczákban* tervezett hurokvágány, valamint a *Stáhly-utcza – Gyöngytyuk-utczai* vonalrész is, mint a *Népszínház-utczai* vonal tartozéka, felsővezetékes rendszerű legyen, tekintettel arra, hogy időközben a belügyminister úr a *Népszínház-utczai* vonalnál akként döntött, hogy az továbbra is felsővezetékes berendezésű maradjon.

Maga az összekötő vonal azonban alsóvezetékesnek állapított meg olyképen, hogy a felső- és az alsóvezetékes berendezés közötti átmenet a *Gyöngytyuk-utczában*, a *Rókus-kórházzal* szemben történjék.

A *Terézvárosi* templom körül tervezett hurokvágány elejtetett, az izraelita köztemetőnél tervezett kitérő és hurokvágány ugyancsak felsővezetékes berendezésűnek állapított meg.

Ezzel kapcsolatban az engedélyezési tárgyaláson megállapított, hogy a *Hungária-körut* és a *Lenkey-utcza* sarkán levő telepet, valamint a *Ferenczvárosi* forgalmi pályaudvart, ugyszintén a *Bulyovszky-utczai* gépházat, továbbá az *Aréna-uti* és a *Kolozsvári-utczai* állomást a vasutársaság megfelelően bővitse, a *Kőbányai* és *temetői* vonalak tápláló vezetékeit pedig erősítse, végül, hogy az összekötő vonal táplálására a *Kertész-utczai* teleptől a *Klauzál-téren* fölállítandó várócsarnokig 2 db. 500 m/m³ rézkeresztmetszetű vaspánczélos, egyenáramú kábelt fektessen.

Az összekötő vonal maximális építési tőkéje, mindezeknek a berendezéseknek a beleértésével, 1,438.000 koronában állapított meg.

A *nagyköruti villamos vasut* forgalmának javítása érdekében egyfelől a *Boráros-téren*, másfelől a *nyugati pályaudvarnál* hurokvágány vált szükségessé.

A bemutatott terveket a közigazgatási bejárás alapjául mi is elfogadtuk ugyan, azonban egyuttal reámutattunk a nyugati pályaudvarnál naponként lebonyolítandó kocsis- és személyforgalom nagyságára, melynek lebonyolítását a villamos vasut itteni összekötő és állomási vágányai megnehezítik.

Kivántuk tehát, hogy a bejárás során a vasuttársaságnak a *nyugati pályaudvar* előtti vágányhálózata tüzetes vizsgálat alá vétessék s a vasuttársaság utasíttassék, úgy itt, mint a *Boráros-téren*, mind azoknak a vágányoknak az eltávolítására, melyek a hurokvágány beiktatásával fölöslegessé válnak.

A közigazgatási bejáráson a *Boráros-téri* hurokvágányra nézve, egyetértő megállapodások jöttek létre; ezek szerint a hurokvágány a *nagyköruti* vonal balvágányának folytatásaként vezetendő és a *Budapesti közuti vaspálya társaság Soroksári-uti* vágányait keresztezve, a *Boráros-térnek*, a *m. kir. államvasutak* teherpályaudvara felőli oldalán olyképen helyezendő el, hogy a vágány tengelye az államvasuti kerítés külső oldalától 8 m. távolságra legyen.

A *Boráros-térnek* a *közraktárak* előtti oldalán a vágány tengelye a kerítés külső oldalától 11 m.-re helyezendő el; innen a vágány két részre ágazik el. Az egyik vágány a vasuttársaság *Közraktár-utczai* vágányához csatlakozik, a másik vágány pedig a *Boráros-tér* északi oldalára kanyarodik, olyan elhelyezéssel, hogy annak tengelye a házsortól 15 m.-re legyen. A hurokvágány e részébe kötendő be a vasuttársaság *Közraktár-utczai* második vágánya. A hurokvágány a *Boráros-tér* északkeleti oldalán haladva, a *nagyköruti* vágányba kapcsolódik.

A *Boráros-tér* 4. sz. ház előtt a vágány tengelye a járda mai szélétől 3.10 m.-re fektetendő. A vasuttársaság a *nagyköruti* és *Közraktár-utczai* vonalai között, a *Boráros-tér* közepén levő két vágány, továbbá ezek között, a *Boráros-téren* és a *Ferencz-körut* torkolatában levő vágányösszeköttetések eltávolítandók.

A vasuttársaság *Ferencz-köruti* vonalának a körut 2–12. sz. házai előtt levő kitérő vágánya megrövidítendő akként, hogy annak hossza a 4., 6. és 8. sz. házakig terjedjen.

Végül pedig megállapított, hogy ez a hurokvágány ideiglenes jellegű s a *Boráros-téri Dunahid* megépítése esetére, a *Boráros-tér* végleges rendezésével egyidejűleg, a szükséghez képest megállapítandó végleges helyre lesz átfektetendő.

A *nyugati pályaudvar* előtti hurokvágánynál azonban nem sikerült minden kívánalmat kielégítő megoldásra jutni. Ezért a bizottság két

vagylagos megoldást tárgyalt le, melyek közül az első megoldás szerint a hurokvágány a *nagyköruti vonalnak* a *m. kir. államvasutak üzletvezetőségi épülete* előtt levő vágányából ágaznék ki és a *Budapesti közuti vaspályatársaság* itteni kitérő vágányát keresztezve, a *Váci-köruton* át, a *Gyár-utczába* kanyarodnék olyképpen, hogy a vágány tengelye a járda mai szegélykövétől legalább 1·50 m. távolságban legyen; a *Gyár-utczában* pedig a vágány tengelye a *m. kir. államvasuti* épület előtti járda szélétől 3·50 m.-re legyen. Ezután a vágány a *Gyár-utczából* ellengörbével a *Podmaniczky-utczába* kanyarodnék, s az ott levő balvágányhoz csatlakoznék.

A második megoldás szerint a hurokvágány az első megoldáshoz hasonlóan ágaznék ki a *nagyköruti* vonal jobb vágányából s ezután a *m. kir. államvasutak üzletvezetőségi* épülete előtti kerten át vezetnénk a *Gyár-utczába* olyképpen, hogy a vágány tengelye az itt levő illemhely falától 5 m.-re lenne. A vágány többi része az első megoldással azonosan helyeztetnék el.

Ezen a bejárás on a székesfőváros közönségének képviselőivel egyetértőleg az első megoldáshoz járultunk hozzá, a mely könnyebben és kevesebb költséggel lenne megvalósítható.

A tárgyalások további során a vasuttársaság a *nagyköruti* hurokvágányra újabb terveket mutatott be; az e terveken feltüntetett harmadik megoldás az első megoldásnak olyan változata, mely szerint a *Teréz-körut* déli oldalán a járda széléhez közelebb eső közuti vasuti vágány a mellette levő, a kocsíút felé eső, városi villamosvasuti vágánnyal átcsereíltetnék, abból a célból, hogy a hurokvágány a járdához közelebb eső vágányból legyen kiágaztatható és hogy ezáltal a második vágányból való kiágazás esetében a közuti vasuti vágánnyal való kétszeri kereszteződés kikerülhető legyen.

E harmadik megoldást az 1909. évi november hó 25-én megtartott közigazgatási bejárás on a közuti vaspályatársaság ellenezte, a bizottság azonban ezt az újabb megoldást a megelőző bejárás on tárgyalt megoldásoknál egyetértőleg előnyösebbnek ismerte el.

A hurokvágány sorsa azonban még most sem dőlt el, a mennyiben ugyanis a folyó év tavaszán a vasuttársaság egy negyedik megoldás terveit mutatta be, mely a kereskedelemügyi ministeriumban megtartott értekezleten került tárgyalás alá.

E szerint a hurokvágány a nyugoti pályaudvar előtti járdához közelebb eső állomási vágányból ágaznék ki és keresztezve a *Budapesti közuti vaspályatársaságnak* a *Teréz-körutról* a *Lipót-körut* felé haladó vágányait, a *m. kir. államvasutak üzletvezetőségi* épülete előtt levő kis park járdaszélétől 1·50 m. tengelytávolsággal, a *Gyár-utcza* déli oldalára kanyarodnék. A *Gyár-utczában* a járda szélétől 1·50 m.-re haladna tovább

s azután a *m. kir. államvasutak üzletvezetőségi és igazgatósági* épületei közötti kerten áthaladva, csatlakoznék a *Teréz-körut* déli oldalán levő vágányhoz.

Ez az alternatíva azonban elfogadásra nem talált, mert a bizottság közelebbi megfontolás után végre is a mellett foglalt állást, hogy a hurokvágány egy ötödik megoldás szerint, nevezetesen a *Gyár-utczában*, a *Podmaniczky-utczáig*, majd pedig vágányösszeköttetéssel a *Podmaniczky-utcza – Teréz-köruti* torkolaton át vezetessék tovább és a *Teréz-köruti* északi vágányba csatlakozzék.

* * *

A *Budapesti villamos városi vasuttársaság* a lefolyt évben engedélyt kért arra is, hogy a *Ferenczvárosi p. u.*-hoz vezető vonalát a *Markusovszky-utczán* át, a *Mester-utczáig*, 336 méterrel meghosszabbíthassa és hogy ezáltal a *Mester-utcza – Erzsébetfalva-i* vonalból kiágazó pályaudvari szárnyvonalon berendezett ingaforgalmat kiküszöbölhesse. Kívánatos volna ez azért is, hogy a *Mester-utcza* felől jövő utasoknak a kiágazásnál ne kelljen átszállaniok, hogyha a *Ferenczváros-i* pályaudvar felvételi épületéhez, avagy pedig a *Hungária-köruti* vonalhoz, avagy viszont, ha a *Hungária-köruti* vonalról, a *Mester-utczából* kiágazó szárnyvonalon át, a *Mester-utczai* vonalhoz akarnak eljutni.

A bemutatott tervezet szerint a vasuttársaság *Hungária-köruti* vonalának *Markusovszky-utczán* át, a *Mester-utczáig* való meghosszabbításával, a *Mester-utczából* kiágazó szárnyvonal fölöslegessé válik, illetőleg az csupán kezelési czélokra lesz használható, a *Hungária-körut* itteni szakaszának rendezéséig, illetőleg a *Hungária-köruti* végleges vonal megépítéséig, a mikor a környékbeli ideiglenes vasuti vonalak különben is eltávolítandók, illetőleg áthelyezendők lesznek. Miután a bemutatott tervezetet a székesfőváros közönségével egyetértőleg, a közigazgatási bejárás alapjával elfogadtuk, a vonalmeghosszabbítás közigazgatási bejárása megtartatott.

E bejáráson egyetértőleg megállapították, hogy a *Ferenczvárosi* pályaudvar előtti 22·26 m. széles utczarészben, a vonal, az itteni fasorra való tekintettel, akként helyezendő el, hogy a járda szegélyzete a felvételi épület risalitjától 4·25 m.-re, innen az első vágány tengelye 4·00 méterre, a második vágány tengelye az elsőől 3·00 m.-re fekszen. A járdákat és a kocsit, egész szélességben, a vasuttársaság kövezi ki.

A *Mester-utcza* felé eső, további, 16·60 m. széles utczarészben a járda 2 m. szélességben állítandó elő s az első vágány ettől 1·50 m.-re, a második vágány az elsőől 3·00 m.-re fektetendő. A vágányok által elfoglalt területet a vasuttársaság makadamszerű burkolattal látja el.

Ilyen értelemben lett a helyhatósági építési engedély is megadva.

* * *

Az elmúlt évben került tárgyalás alá a vasuttársaságnak az a kérelme is, hogy az *Ujpesti-rakparton* levő s a *Viktoria* gőzmalomnál végződő vonalát, a *Dráva-utczán* át a *Váci-utig* meghosszabbíthassa.

A bemutatott tervekhez és a székesfőváros közönségének idevonatkozó közgyűlési határozatához általában hozzájárultunk, kivántuk azonban, hogy az *Ujpesti-rakparton* a *Viktoria* malom és a *Dráva-utcza* közötti vonalrész elhelyezése csupán ideiglenes jellegű legyen, mert az itteni, térszerűen bővülő rakodó part mintaszelvénye még nincs megállapítva. Kivántuk továbbá, hogy a *Dráva-utczában* a vágányokat, a kocsit közepén 3 m. tengelytávolsággal fektessék le.

Álláspontunk a közigazgatási bejárásról mint bizottsági megállapodás jutott érvényre. Mivel azonban a székesfőváros a *Dráva-utcza* tengelyében levő régi közcsatorna eltávolításával, az utcza fél kocsitájában 1·80 m. átmérőjű új közcsatornát fog lefektetni s az utczát már legközelebb ki fogják kövezni, ennél fogva a *Dráva-utczai* vonalrészét egyelőre csupán ideiglenes elhelyezéssel lehet előállítani.

Egyetértőleg megállapították tehát, hogy a két ideiglenes vágány a *Dráva-utcza* északi fél kocsitájában helyeztessék el, akként, hogy az első vágány a szegélykőtől 1·50 m.-re, a második ettől 3·00 m.-re fektüdjék.

A csatornázó munkálat befejeztével, de legkésőbb az utcza kikövezésekor a két vágány végleges helyére, a kocsit közepére lesz áthelyezendő.

Ilyen értelemben lett a helyhatósági építési engedély is kiadva.

* * *

A vasuttársaság egyéb építkezéseit a következőkben említjük fel:

A *Király-utczai* vágányok, a *Nagymező-utczától* a *Lövölde-térig*, az uttest közepére, 2·70 m. tengelytávolsággal, áthelyeztettek.

* * *

Az *Erzsébetfalvai* vonalának 21/22 szelv. közötti balvágányából kiágazólag, egy második hurokvágány épült.

* * *

A X. ker. *Simor-utczában*, a *Delej-utczánál* egy 40 m. hosszú, ideiglenes összekötő-vágány fektetése engedélyeztetett, oly czélból, hogy a kispesti állami munkásteleptől a *Sárkány-utczán*, az *Üllői-uton*, a *Hungária-köruton* és a *Simor-utczán* át a *Delej-utczáig*, illetőleg a *Delej-utczával* szemben levő M. Á. V. gépgyár telepéig közvetlen kocsijáratok legyenek berendezhetők.

* * *

Engedélyt nyert továbbá a vasuttársaság arra, hogy a *M. Á. V. Ferencvárosi pályaudvarából* kiágazólag, a IX. ker. *Hungária-körut* és *Lenkey-utcza* sarkán fekvő 9629/a/1/a6 hr. sz. telekre, melyet a vasuttársaság a székesfővárostól bérel, egy ideiglenes jellegű iparvágányt vezethessen s azt a villamos vasuti hálózattal összeköthesse.

* * *

Hozzájárulásunkkal engedélyt nyert a vasuttársaság arra is, hogy a *Baross-utcza* és a *Köztemető-ut* kereszteződésében levő nagy várócsarnokát eltávolíthassa és helyette, a *Baross-utcza* és a *Köztemető-ut* sarkán levő pályaudvara területén a *Köztemető-ut* felőli kerítés mentén, a *Baross-utcza* sarkán egy 5·20 m. hosszú és 1·50 széles vasbeton várócsarnokot építhessen.

* * *

Engedélyt nyert a vasuttársaság még arra, hogy a *Ferencvárosi* forgalmi telepén egy harmadik kocsiszint építhessen a hozzátartozó vágányzattal; – továbbá arra, hogy 30 darab új villamos mótorkocsit beszerezhessen, valamint arra, hogy a *Kertész-utczai* áramfejlesztő-telepen, a személyzet számára fürdőberendezéseket létesíthessen és hogy a *Köztemető-uti pályaudvaron*, a már meglévő szolgálati épülethez csatlakozóan, egy telefonszobát és egy portákszobát építhessen.

* * *

Különböző vasuti ügyek.

A föntiekén kívül eljárásunk tárgyát képezte még:

1. *A m. kir. államvasutak Budapest – Angyalföld* állomásából kiágazólag a »*Hahn Lajos vas- és aczélfűtő mű*« VI. *Balzsam- és Babér-utczák* közötti gyártelepére vezető iparvágány.

2. *A m. kir. államvasutak Budapest – Angyalföld – Óbudai* vonalából kiágazólag az »*Első osztrák jutafonó és szövőgyár r. t.*« VI. *Külső Váczi-uti* gyártelepéhez vezető iparvágány.

3. *A m. kir. államvasutak balparti körvasutjának Angyalföld – Lipótvárosi* vonalából kiágazólag a »*Roessemann és Kühnemann*« gépgyáros cég VI. *Váczi-uti* telepére vezető 600 m/m-es nyomközű iparvágány.

4. *A m. kir. államvasutak Budapest – Lipótvárosi* teherpályaudvarából kiágazólag a »*Budapesti szivattyú és gépgyár r. t.*« telepére vezető iparvágányhálózat egyik vágányának, a »*Magyar belga fémipar r. t.*« VI. *Hungária-körut* és *Teve-utcza* sarkán levő telepére való meghosszabbítása.

5. *A m. kir. államvasutak Duna-balparti körvasuti* vontató vágányából kiágazólag az »*Erzsébet gözmalom r. t.*« raktár területére vezető iparvágány.

6. *A m. kir. államvasutak Budapest X. ker. rákosi munkástelepén* két vágánnyal berendezett ideiglenes szénlerakó telep létesítése.

7. *A m. kir. államvasutak Rákos rendező pályaudvarán* levő út-átjárónak a *Dévény-utczához* való csatlakoztatása és a vágányokra merőlegesen a *Szegedi-utcza* irányába való áthajlítása.

8. *A m. kir. államvasutak zimonyi* vonalán levő »*kitérő állomás*« bővítése, illetőleg a befejezett építményeknek a műtanrendőri bejáráson használatba való bocsátása.

9. *A m. kir. államvasutak Budapest–keleti pályaudvarából* kiágazó kihuzó vágánynak az államvasutak területén való meghosszabbítása.

10. *A m. kir. államvasutak keleti pályaudvarának* folytatólagos bővítéseként a *Budapest–Hatvani vonal* 13/16 szelv. közt, a *Juranics-utcai* átjárótól a semaphor hidig és az itteni block bódéig, a gummigyár, illetőleg a *Köztemető* felé eső oldalon tervezett 5-ik csonka vágány lefektetése, a mikor is kikötött, hogy a 4 vágányon át már meglévő útátjáró az 5-ik vágányon át megfelelően meghosszabbítandó.

11. *A m. kir. államvasutak Budapest–Kelenföldi összekötő vonalának* 7. számú őrházától kiágazó, az *Átlós-utba* torkoló *Kelenföldi-út* főtartásának a székesfőváros közönsége és az államvasutak igazgatósága között felmerült vitás kérdése, melyet akként döntöttünk el, hogy a *Kelenföldi-utnak* az államvasuti pályatest határáig terjedő fentartása a székesfőváros közönségét terheli, azonban az utnak az államvasutak területére eső részét *a m. kir. államvasutak igazgatósága* tartozik továbbra is jó karban tartani.

12. *A m. kir. államvasutak Ferencvárosi pályaudvarának* bővítése, illetőleg a befejezett építményeknek, a műtanrendőri bejáráson, használatba való bocsátása.

13. *A Budapesti h. é. vasutak r. t. Czinkotai vonalának* a VII. ker. *Kerepesi-út* állomásán egy emeletes fölvételi épület engedélyezése és a X. ker. Fehér-uti megállónál faszerkezetű várócsarnok építése.

14. *A m. kir. államvasutak Budapest–balparti körvasutja* 83 + 50 m. sz. szelv.-ből kiágazólag, az *Ehrenwald Vilmos* cég által a *m. kir. államvasutak* pályatestén bérelt területén épített iparvágány.

15. *A m. kir. államvasutak Budapest–Ferencváros* állomásának kihuzó vágányából kiágazó csonkavágányhoz csatlakozólag, a *kispesti munkástelep* területéig épített gőzüzemű iparvasut.

16. *A m. kir. államvasutak »Budapest–Kitérő«* állomását és a *dunaparti teherpályaudvart* összekötő vágányból kiágazólag az »*Első pesti spódium- és enyvgyár*« IX. ker. *Soroksári-uti* 9583 hr. sz. telepére vezető iparvágány.

17. A m. kir. államvasutak Budapest – Czeplédi vonala 2762/63 sz. szelv. közti vonalszakaszával párhuzamosan haladó vontató vágányból, illetőleg a Mannsfeld-féle iparvágányból kiágazólag a »Zucker Henrik üveg- és porcellángyár« X. ker. Gyömrői-uti 8492 hr. sz. telepére vezető iparvágány.

18. A m. kir. államvasutak Budapest – Hatvani vonalából, illetőleg Kőbánya felső pályaudvarából kiágazó, »a Polgári serfőző r. t.« Maglódi-uti gyárába vezető iparvágány meghosszabbítása gyanánt, a »Haggemacher-féle sörgyárba vezető iparvágány.

19. A m. kir. államvasutak Duna – jobbparti körvasut 24/25 sz. szelv. közt kiágazólag a »Kartonnyomó-ipar és textil kereskedelmi r. t. Fürst Jakab és fiai cég« III. ker. óbudai rakparton levő gyártelepére vezető iparvágány.

20. A m. kir. államvasutak lágymányosi vontató vágányából kiágazólag a »Pesti hengermalom társaság« kelenföldi telepére tervezett iparvágány.

21. A m. kir. államvasutak Budapest – balparti körvasutjából kiágazólag a »Pesti Viktoria gőzmalom r. t.« V. ker. Ujpesti rakparton levő gyártelepére vezető iparvágánynak kiterjesztése.

22. A »Pesti Viktoria gőzmalom r. t.« gyártelepének udvarán, villamos hajtóerővel tervezett vasuti kocsikontak berendezés.

23. A »Ganz és trsa, vasöntő- és gépgyár r. t.« Kőbányai-uti gyárának, a Kőbányai-utat, a Villam-utcát és a Kerékpár-utcát átszelő iparvágányain a gőz-, benzin- vagy villamos-vontatás engedélyezésének ügye.

24. A m. kir. államvasuti gépgyár területéről a X. ker. Golgota-utcán át, az államgépgyári munkástelephez vezető iparvágány.

25. A Budapesti helyi érdekű vasutak Budapest – Szentendrei vonalának 6/7 szelv. közti kiágazással a »Magyar textil festőgyár r. t.« III. ker. Szentendrei-uti gyártelepére vezető iparvágány.

26. A Budapesti helyi érdekű vasutak Budapest – Szentendrei vonalának »Filatori gát« állomásától az »Ujlaki tégl- és mészégető gyár« telepére vezető iparvágányból kiágazólag a m. kir. honvéd élelmező raktárhoz épített iparvágány.

27. A »Cséry-féle szemétszállító iparvasut« 22/25 szelv. közti vonalából kiágazólag a kispesti munkástelep céljaira, a Puszt-Szent-Lőrinczi homoktéglagyárhoz tervezett iparvágány.

28. A »Magyar-belga fémipari gyár r. t.« VI. ker. Teve-utczai gyártelepei között tervezett kézi tolatású iparvágány.

29. A »Goldberger Sám. F. és fiai r. t.« III. ker. óbudai rakparton levő rakodójától a Lajos-utczai gyárába vezető keskenyvágány, lóüzemű iparvágányhálózat bővítése.

30. Az *Aczélöntöde r. t. III. ker. Boris-, Petur-, Anikó- és Emőd-utczáktól* körülvett telepén épített keskenyvágányu, kézierőre berendezett iparvasut.

31. A *Jánoshegyi* kilátótorony építőanyagának felvontatására épített siklópálya.

32. A *Gellérthegy* déli lejtőjén, *Dr. Erős Sándor* építész által tervezett siklópálya.

33. A *Gellérthegy* északi lejtőjén, *Gferer Schoch, Grossmann* és *Mössmer* vállalkozók által tervezett siklópálya.

34. A *Várhegy* nyugati oldalán, az I. ker. *Lógodi- és Mikó-utca* sarkától, a »*Gránit lépcső*« fölött, a *Szentháromság-utca* torkolatáig, *Kelecsényi Ferencz* vállalkozó által tervezett siklópálya.

35. *Brill Ferencz* téglagyártulajdonos *III. ker. Szentendrei-út 8147 – 48 hr. sz.* gyártelepétől az *5774 hr. sz.* telken levő agyagtermelő helyig tervezett, keskenyvágányu, lóüzemű ideiglenes iparvasut.

VI.

VIZMŰ.

Az 1909. év folyamán megindultak a tárgyalások a dunajbbsparti városrészek vizellátásának fejlesztésére elfogadott terv végrehajtása iránt és foganatosították az előmunkálatok az ujlaki vízműtelep kibővítése, a főnyomócsőhálózat fejlesztése, az Óra-uti és Budakeszi-uti átemelőtelepek, valamint a Kis-svábhegyi vízmedence kiépítése dolgában. Ezekről a munkálatokról végrehajtásuk sorrendje szerint fogunk beszámolni.

A dunabalsparti vízmű és annak csőhálózata keretében, a csőhálózatnak a szükségeshez mért fejlesztésétől eltekintve, lényeges változás nem történt és a Markó-utcza régi vízmű áthelyezése ügyében sem állott be újabb mozzanat.

Az 1909. év folyamán engedélyezett vízvezetéki csövek a következő helyeken voltak lefektetendők:

Kerület	U t a k é s t e r e k
I.	<p>Átlós-út, Vinczellér-utcza, Magyarádi-ut és ez utóbbi kettőből kiágazó két névtelen utcza, Attila-utcza, Villányi-ut, Diószegi-ut, Karolina-ut, Elek-utcza, Abel Jenő-utcza, ez utóbbi kettő között a Villányi-utat és Diószegi-utat összekötő névtelen ut, Bertalan-utcza, Tatár-utcza, Aladár-utcza, Mikó-utcza, Pauler-utcza, Alagut-utcza, Kutvölgyi dűlőben névtelen ut, Bercsényi-utcza, Zsolt-utcza, Lenke-ut, Lenke- és Átlós-ut közötti névtelen-ut, Koronaőr-utcza, Hóvirág-ut, Kör-utcza, Csend-utcza, Hegyalja-ut, Felsőhegy-utcza.</p>

Kerület	U t a k é s t e r e k
II.	Donáti-utcza, Ákos-utcza, Málna-utcza, Hadapród- és Riadó-utczák közötti, ezekkel párhuzamos névtelen utcza, Oszlop-utcza, Trombitás-ut és Fillér-utcza közötti névtelen utcza, Badaacsonyi-utcza, Bimbó- és Alvinczi-utczák közötti névtelen ut.
III.	Mátyáshegy és Remetehegy több dűlőutján, Zátony-utcza, Filatóri-dűlő, Kenyeres-utcza, Szemlőhegyen a Vérhalom-térről kiágazó névtelen utcza, Bécsi-ut s az ebből kiágazó névtelen ut.
IV.	-
V.	Arbócz-utcza, Ügynök-utcza, Váci-körut, Párkány-utcza.
VI.	Hermina-ut, Városligeti park, Dalszínház-utcza, Szerencsen-utcza, Bókay-tér, Szaboles-utcza, Lovag-utcza, Mór-utcza, Tasi-utcza, Stefánia-ut, Fáy-utcza, Podmaniczky-utcza.
VII.	Hermina-ut, Hungária-körut, Egressy-ut.
VIII.	Aggteleki-utcza, Teleky-tér, Ér-utcza, Orczy-ut, Vas-utcza.
IX.	Gyáli- és Üllői-ut sarkán levő park, Gróf Haller-utcza, Vaskapu-utcza, Gyáli-ut.
X.	Juránics-utcza, Mádi-utcza, Petrőczy-utcza, Kerékpár-utca.

Az engedélyezett csővonalak hossza:

26 mm. belső átmérőjű cső	740 méter hosszban
40 " " " "	1105 " "
50 " " " "	1969 " "
75 " " " "	2125 " "
100 " " " "	8730 " "
125 " " " "	4915 " "
150 " " " "	3265 " "
175 " " " "	1545 " "
200 " " " "	305 " "
225 " " " "	220 " "
250 " " " "	280 " "
275 " " " "	400 " "
300 " " " "	700 " "

Összesen 26299 méter hosszban.

VII.

CSATORNÁZÁS.

A múlt év elején befejezést nyertek azok a tárgyalások, a melyek a m. kir. földmivvelésügyi minister kívánságára a fővárosi közmunkák tanácsa és a székesfőváros bevonásával a földmivvelési ministeriumban a III. kerületi főgyűjtőcsatorna és a dunaparti főgyűjtőcsatorna VI. és VII. szakasza kiépítése tárgyában folyamatba tétettek; a főgyűjtő építése azonban daczára ennek nem volt megkezdhető, mert a bemutatott tervek belügyministeri jóváhagyása az év végéig nem érkezett le.

Az 1909. év folyamán a következő utvonalak csatornázásához adtuk meg hozzájárulásunkat :

Kerület	U t v o n a l	Csatorna- hossz méterekben
I.	Átlós-ut, Aladár-utcza, Tatár-utcza, Elek-utcza, Diószegi-ut, Abel Jenő-utcza, a Ménesi- és Somlói-utat a 13347. hrsz. telek mentén összekötő névtelen ut, Kelenhegyi-ut, Virányos-ut, Napos-ut, Sárbogárdi-ut, Albert-utcza, Mohai-utcza, Ecsed-utcza, Halmi-utcza, Bornemissza-utcza.	3576
II.	Fő-utcza, Marczibányi-tér, Málna-utcza, Donáti-utcza, Fillér-utcza, Testőr-utcza, Eszter-utcza a Trombitás- és Fillér-utczák között.	2154

Kerület	U t v o n a l	Csatorna- hossz méterekben
III.	Zátony-utcza, Hunor-utcza.	148
IV.	—	
V.	Ügynök-utcza, Sziget-utcza, Korall-utcza.	434
VI.	Szerecsen-utcza, Hermina-ut, Kmetty-utcza, Amerikai-ut, Gömb-utcza, Lovag-utcza, Üteg-utcza, Országbiró - utcza, Szentlászló - utcza, Janicsár-utcza, Szegedi-utcza.	4827
VII.	Garai-utcza, Gyarmat-utcza, Hajtsár-ut, Telep-utcza.	3073
VIII.	Csokonai-utcza.	175
IX.	Tóth Kálmán-utcza, Gyáli-ut, Gróf Haller-utcza, Füleki-ut és a székesfővárosi munkástelep.	2306
X.	Százados-utcza, Óhegy-utcza, Petróczy-utcza, Szláv-utcza, Marga-utcza, Alkér-utcza, Cserkesz-utcza, Nyitra-utcza, Mádi-utcza.	2090
	Összesen	18783

Az engedélyezett csatornavonalak keresztmetszelvények szerint következőleg csoportosíthatók:

60 méter hosszú	0·20 m. körszelvény	
180 " "	0·25 " "	
181 " "	0·30 " "	
1332 " "	0·40 " "	
50 " "	0·50 " "	
16330 " "	$\frac{0\cdot20}{0\cdot60}$ " tojásszelvény	
650 " "	$\frac{1\cdot20}{0\cdot80}$ " "	

Összesen 18783 méter hosszban.

VIII.

KÖZVILÁGITÁS.

A főbb utvonalak intenzivebb megvilágítása érdekében a villamos ivlámpákkal megvilágított Rákóczi-uton beható fénymérési próbák eszközöltettek, a melyek kiterjedtek a villamos ivlámpa-világításnak az invert légszeszlámpa világítással való összehasonlítására is. A próbák adatai ez idő szerint még feldolgozás alatt állanak.

Az 1909. év folyamán engedélyezett légszeszcső fektetések és lámpás felállítások :

Kerület	U t c z a é s t é r
I.	Lógodi-utcza, Tárogató-ut, Átlós-ut, Vinczellér-utcza, Magyarádi-ut és ez utóbbi kettőből kiágazó névtelen utcza, Kelenhegyi-ut, Bertalan-utcza, Dunapart, Attila-utcza, Ábel Jenő-utcza, Diószegi-ut, Virányos dülőben névtelen ut, Bornemissza-utcza, Karácsonyi-utcza, Koronaőr-utcza, Márvány-utcza, Csörsz-utcza, Istenhegyi-ut, Mészáros-utcza, Somlói-ut, Verpeléti-ut, Ábel Jenő- és Elek-utczák között, ezekkel párhuzamos névtelen ut, Orbánhegyi-ut, Lenke-utcza, Lenke- és Átlós-ut közötti névtelen ut, Antal-utcza, Lejtő-ut, Fürj-utcza, Fehérvári-ut.
II.	Ápolda-utcza, Málna-utcza, Pasaréti-ut, Veronika-ut, Fő-utcza, Csónak-utcza, Magas-utcza, Lónyai-lépcső.
III.	Vihar-utcza.

Kerület	U t c z a é s t é r
IV.	Borz-utcza.
V.	Árbócz-utcza, Ügynök-utcza, Korall-utcza, Katona József- utcza.
VI.	Hermina-ut, Palotai-ut, Bókay-tér, Szaboles-utcza, Szere- csen-utcza, Dalszinház-utcza, Lovag-utcza, Városliget, Mór-utcza, Tasi-utcza, Hungária-körut, Országbiró-utcza, Szondy-utcza.
VII.	Tivadar-utcza, Rózsa-utcza, Kerepesi-út, Columbus-utcza.
VIII.	Táncsics-utcza, Vas-utcza, Teleki-tér, Dobozi-utcza, Gyarmat-utcza, Columbus-utcza.
IX.	Gróf Haller-utcza, Soroksári-ut, Gyáli-ut, Mester-utcza.
X.	Juranits-utcza, Százados-utcza, Orczy-ut, Száva-utcza, Nyitra-utcza, Mádi-utcza, Óhegy-utcza, Petrőczy-utcza, Márga-utcza.

Az engedélyezett egylángu lámpások száma

464 egész éjjeli

563 fél éjjeli.

Azonkívül engedélyeztetett 2 db. hármas-, 2 db. ötágu lámpás,
továbbá 130 lámpás áthelyezése, 126 db kőolajlámpás eltávolítása és
35 fél éjjeli lámpás besorozása az egész éjjeliek közé.

A magyar villamossági részvénytársulat az 1909. év folyamán a következő vonalakon fektetett kábeleket.

Kerület	Ú t c z a é s t é r
I.	Ménesi-ut, Kékgolyó-utcza, Enyedi-utcza, Pauler-utcza, Szentháromság-tér, Mozdony-utcza, Városmajor-utcza, Átlós-út, Bors-utcza, Budafoki-ut, Kruspér-utcza, Lisznyai-utcza, Apród-utcza, Nándor-utcza, Szarvas-tér, Fehérvári-ut, Bicskei-ut, Tatár-utcza, Villányi-ut, Maros-utcza, Fadrusz János-utcza, Budai külső-körut, Városmajor-utcza, Mészáros-utcza, Márvány-utcza, Gránit-lépcső.
II.	Retek-utcza, Csalogány-utcza, Bimbó-utcza, Lövőház-utcza, Margit-utcza, Kapás-utcza, Fény-utcza, Tudor-utcza.
III.	Lajos-utcza, Zsigmond-tér, Calvin-utcza.
IV.	Papnövelde-utcza, Bástya-utcza.
V.	Váci-ut, Ügynök-utcza, Nádor-utcza, Korall-utcza, Csanády-utcza, Koháry-utcza, Csáky-utcza.
VI.	Vörösmarthy-utcza, Munkácsy-utcza, Hermina-ut, Városliget, Rózsa-utcza, Aréna-ut, Gróf Zichy Jenő-utcza, Bókay-tér, Csengery-utcza, Lehel-utcza, Dálnok-utcza, Kmetty-utcza, Laudon-utcza, Szabolcs-utcza, Szerecsen-utcza.
VII.	Óvoda-utcza, Dohány-utcza, Thököly-ut, Wesselényi-utcza, Bálint-utcza, Murányi-utcza, Garay-tér, Szövet-ség-utcza, Kisdiófa-utcza, Hernád-utcza, Akácza-utcza, Kazinczy-utcza, Nefelejts-utcza, Jósika-utcza.

Kerület	U t c z a é s t é r
VIII.	Népszínház-utca, József-utca, Kistemplom-utca, Sárkány-utca, Hunyadi-utca, Déri-utca, Kőfaragó-utca, Szigetvári-utca, Rákóczi-tér, Aggteleki-utca.
IX.	Páva-utca.

A magyar villamossági részvénytársulat által lefektetett kábelek árokossza 8302,40 méter.

Ezenkívül épített a magyar villamossági részvénytársulat nagyfeszültségű (primär) áram vezetésére szolgáló légvezetéket az I. ker. Lipótmezei- és Tárogató-uton összesen 2048 méter hosszban,

továbbá kiefeszültségű (secundär) áram vezetésére szolgáló légvezetéket az

- I. ker. Kissvábhegyi-uton, Biró-utczában,
 - II. „ Filler-, Szemlőhegy-, Retek-, Apostol-, Pázsit-, Bimbó- és Eszter-utczában,
 - III. „ Vérhalom-téren,
- összesen 2021 méter hosszban.

**A budapesti általános villamossági részvénytársaság az 1909. év
folyamán a következő vonalakon fektetett kábeleket:**

Kerület	U t c z a é s t é r
I.	Mészöly-utcza.
IV.	Egyetem-utcza, Gróf Károlyi-utcza, Váci-utcza, Károly-körut, Gerlóczy-utcza, Városház-utcza, Párisi-utcza, Koronaherczeg-utcza, Korona-utcza, Régi posta-utcza, Aranykéz-utcza, Havas-utcza, Calvin-tér, Muzeum-körut, Bástya-utcza.
V.	Váci-körut, Sólyom-utcza, Váci-ut, Katona József-utcza, Csanády-utcza, Korall-utcza, Ügynök-utcza, Kádár-utcza, Visegrádi-utcza, Csáky-utcza.
VI.	Szondy-utcza, Mutatványos-ut, Felsőerdősor, Kmetty-utcza, Aradi-utcza, Bajza-utcza, Lovag-utcza. Szerecsen-utcza, Kis János-utcza, Király-utcza, Teréz-körut, Gyár-utcza, Nagymező-utcza, István-ut, Izabella-utcza, Rózsa-utcza, Sziv-utcza, Vörösmarty-utcza.
VII.	Nefelejts-utcza, Elemér-utcza, Dohány-utcza, Hermina-ut, Ida-utcza, Ilka-utcza, Almássy-tér, Abonyi-utcza, Bálint-utcza, Huszár-utcza, Hernád-utcza, Amazon-utcza, Izabella-utcza, Wesselényi-utcza, Szabó József-utcza, Bethlen-tér, Murányi-utcza, István-ut, Dob-utcza, Thököly-ut, Hungária-körut, Rákóczi-ut, Rózsa-utcza, Jósika-utcza, Garay-utcza, Csányi-utcza, Klauzál-tér, Kazinczy-utcza, Hársfa-utcza, Szövetség-utcza.

Kerület	U t c z a é s t é r
VIII.	Losonczy-utcza, Szigetvári-utcza, Nagytemplom utcza, Práter-utcza, Népszínház-utcza, Német-utcza, Ludoviczeum-utcza, Gólya-utcza, Főherczeg Sándor-utcza, Bezerédy-utcza, Fecske-utcza, Muzeum-utcza, Szentkirályi-utcza, Reviczky-tér, József-utcza, József-körut, Kisfaludy-utcza, Baross-utcza, Mátyás-tér, Bérkocsis-utcza, Kisstáció-utcza, Hunyady-utcza, Mária-utcza, Stáhly-utcza.
IX.	Kinizsy-utcza, Knézits-utcza, Ernő-utcza, Lónyay-utcza, Üllői-ut, Ráday-utcza, Liliom-utcza, Gyep utcza, Erkel-utcza, Mester-utcza, Ferencz-utcza, Gát-utcza.

A budapesti általános villamossági részvénytársaság által 1909. év folyamán fektetett kábelek árokossza 22601·57 méter.

Az 1909. év folyamán engedélyezett kőolajlámpás felállítások a következő helyekre vonatkoznak:

Kerület	U t c z a é s t é r
I.	Mártonhegyi- és Németvölgyi-utak között levő két névtelen ut, Holdvilág-utcza, Harkály-utcza, Czipő-utcza, Ormódi-utcza, Deres-ut, Mártonhegyi-utból kiágazó névtelen ut, Somlói-ut, Kútvölgyi-ut, Fürj-utcza, Lejtő-ut, Németvölgyi-árok mentén Diós-árok és Fogaskerekű vasut közötti névtelen ut, Ménesi- és Somlói-ut között 13347. hrsz. telek mentén névtelen ut, Óra-ut, Bártfai-utcza, Albert-utcza, Mohai-utcza, Mátrai-utcza.
II.	Csopaki-utcza, Páfrány-ut, Pasaréti-ut és az abból kiágazó névtelen utcza.
III.	Szemplőhegyi-ut, Lőportár-dülőben Kreml-malom mellett elvonuló gyalogösvény.
IV.	-
V.	-
VI.	Bencze-utcza, Jász-utcza, Fáy-utcza, Forgách-utcza.
VII.	-
VIII.	-
IX.	Hungária-körut, Mester-utcza, Markusovszky-ut.

Kerület	U t c z a é s t é r
X.	Asztalos Sándor-utcza, Hajtsár-ut, Mogyoródi-ut, Márga- utcza, Óhegy-utcza, Óhegyi névtelen utcza, Petrőczy- utcza, Jászberényi-utból kiágazó névtelen utcza, Cziprus- utcza, Apaffy-utcza folytatásába eső névtelen utcza, Hidas-köz, Makk-utcza, Balkán-utcza, Gém-utcza.

Az engedélyezett lámpások száma

190 egész éjjeli

89 fél éjjeli.

Azonkívül engedélyezettett 13 lámpás áthelyezése és 3 féléjjeli lámpásnak az egész éjjeli lámpások közé való sorolása.

IX.

TÁVIRÓ, TÁVBESZÉLŐ.

Az 1909. év folyamán következő táviró és távbeszélő vonalak képezték közigazgatási bejárás, illetőleg engedélyezés tárgyát:

Az I, II., III., IV., V., VI., VIII. és IX. kerületekben távbeszélő tömbcsatornák, kábelcsőcsatornák, pánczélos kábelek és légvezetékek.

Az 1909. év folyamán végrehajtott építkezések és kábelfektetések révén az év végéig a föld alatt elhelyezett távbeszélő kábelek hossza 63496 méterrel 290245 méterre, a kábelek elhelyezésére szolgáló betontömbök vonalhossza 10385 méterrel 62047 méterre, az elosztó csővezetékek hossza 33952 méterrel 66756 méterre, a felvezető pontoktól az előfizetők állomásáig vezető légvezetékek hossza 1596722 méterrel 13883611 méterre növekedett.

A légvezetékek fokozatos kiküszöbölése folytán az év végéig 2635 távbeszélő állomás kizárólag földalatti vezetékkel volt a központtal összekötve.

X.

A SZENT-MARGITSZIGET.

(Az 1908: XLVIII. törvénycikk felhatalmazta a ministeriumot, hogy a Szent-Margitszigetet összes tartozékaival és felszerelései-vel együtt, tizenegy millió korona becsértékben József főherceg úr Ő császári és királyi Fenségétől megszerezze és pedig akként, hogy a szigetnek és tartozékainak tulajdonjoga a fővárosi pénzalap javára keblezendő be, ama 36.000 négyszögölet kitevő terület kivételével, amely a szigetnek középső részében a rajta levő felépítményekkel együtt országos növénykert céljaira hasítandó ki) és a mely területnek tulajdonjoga a magyar kir. kincstár javára keblezendő be. (Kimondotta a törvény azt is, hogy a szigetnek ugy a fővárosi pénzalap, mint az állam tulajdonába kerülő részei örök időkre nyilvános kertek gyanánt tartandók fenn) s e tulajdonjogi korlátozás az ingatlanokon telekkönyvi feljegyzéssel is biztosítandó.

(A tizenegy millió korona vételárból a magyar királyi kincstár 2,100.599 koronát visel és ezt az értéket a főváros különböző pontjain fekvő kincstári telkek átengedésével szolgáltatja; a vételárból a további 8,899.401 koronát a fővárosi pénzalap viseli olyképen, hogy természetben átenged a főherceg úr Ő Fenségének a Margithid pesti oldalán, a hidfőtől északra és délre a Dunaparton négy telket a fővárosi pénzalap tulajdonából, összesen 3,899.401 korona becsértékben, öt millió koronát pedig, 4%-os kamat alapul vételével, annuitással törleszt.)

A törvény rendelkezéseinek végrehajtásaképen a Szent-Margitszigetet felépítményeivel, tartozékaival és felszerelései-vel együtt 1909. évi január hó 1. napjával a fővárosi pénzalap tényleges birtokába és kezelésünkbe átvettük s a szigeten levő különböző üzemek (gyógyfürdők, szállodák és vendéglők, artézi forrásvíz termelése és árusítása, kertészet,

lóvasuti közlekedés, vizszolgáltatás, világítás, parkgondozás, sporttelepek stb.) tekintetében legcélszerűbbnek láttuk a lefolyt évben egyelőre az addigi gyakorlat nyomán haladni és ilykép szerezni közvetlen tapasztalatokat a jövőre s a további teendőkre nézve.

Az említett s részben hosszabb idejű bérletekkel lekötött üzemek kezelésének változatlan fenntartása mellett is gondoskodtunk kisebb-nagyobb befektetésekről és javításokról; így egyebek közt a szigeten levő kegyeletkápolnát egyházi szerelvényekkel és haranggal láttuk el és e kápolnában a nyári idény vásár- és ünnepnapjain isteni tiszteletet rendezesítettünk, a szigeti közönség óhajának kielégítésére.

A mult őszi folyamán fővárosunkban megtartott XVI. nemzetközi orvosi kongresszus alkalmából célszerűnek találtuk a szigetről magyar, német, francia és angol nyelven ismertető füzetet forgalomba hozni.

A növénykert 36.000 □-ölnyi területének kijelölése s mindama kérdések rendezése végett, amelyek a növénykertnek a Szent-Margitszigetre való telepítése következtében a kincstár, a növénykert és a fővárosi pénzalap közt megoldandók: az érdekelt hatóságok részéről a tanulmányozások és tárgyalások még a mult év folyamán megindultak s azon megállapodásban nyertek befejezést, amelyet az alábbi jegyzőkönyv tartalmaz.

Jegyzőkönyv.

Felvétetett Budapesten 1909. évi december hó 29. napján, a fővárosi közmunkák tanácsánál, a székesfővárosi Szent-Margitszigeten elhelyezendő országos növénykert céljára szolgáló terület kijelölése s a kapcsolatos kérdések rendezése tárgyában.

Jelen voltak:

A fővárosi közmunkák tanácsa képviselőiben:

Garancsy Mihály ministeri tanácsos, mint a tanácskozás vezetője és Bakos János min. tanácsos;

A m. kir. pénzügyministerium képviselőiben:

Báró Pongrácz Vinceze ministeri tanácsos és Wieland József min. osztálytanácsos;

A m. kir. vallás- és közoktatásügyi ministerium képviselőiben:

Dr. Tóth Lajos min. tanácsos és Dr. Mágócsy Dietz Sándor egyetemi tanár, az egyetemi növénykert igazgatója;

végül Dr. Zubriczky József min. titkár a fővárosi közmunkák tanácsánál, mint jegyzőkönyvvezető.

Tárgy.

Az 1908. évi XLVIII. t.-cz. 4. §-ában a ministeriumnak adott felhatalmazás alapján a Budapest székesfővárosi Margitsziget összes tartozékaival és felszereléseivel együtt József főherczeg ur Ő Fenségétől megszerzettvén, az id. törvényczikk 6. §-a szerint a szigetnek és tartozékainak tulajdonjoga a fővárosi közmunkák tanácsa által kezelt és képviselt főv. pénzalap javára keblezendő be, ama 36.000 □-ölet tevő terület kivételével, a mely a szigetnek a ministerium által kijelölendő középső részében a rajta levő felépítményekkel együtt országos növénykert céljaira kihasítandó és a mely területnek tulajdonjoga a magyar államkincstár javára keblezendő be.

Kimondja továbbá ugyane törvényszakasz, hogy ugy a főv. pénzalap, valamint az állam tulajdonába kerülő részek örök időkre nyilvános kertek gyanánt tartandók fenn és ez a korlátozás az ingatlanokra vonatkozó telekkönyvi betétek A) tulajdoni lapján – a főv. alap tulajdonába jutó ingatlanokkal járó az a kötelezettség pedig, hogy a növénykert részére a margitszigeti vízvezetékből szükséges viz ingyen szolgáltatandó, ezen ingatlanok C) teherlapján telekkönyvileg is biztosítandó és hivatalból bejegyzendő.

A ministerium a szigeten elhelyezendő orsz. növénykert területének kitűzése kérdésében legczélszerűbbnek a bizottsági eljárást tartván, és az érdekelt hatóságok, jelesen a m. kir. vallás- és közoktatásügyi minister ur 1909. évi április 9-én 26.579. sz. a., a m. kir. pénzügyminister ur 1909. május 3-án 1539. sz. alatt, s a fővárosi közmunkák tanácsa 1909. április 28-án 1559. sz. alatt küldötteiket a bizottságba megnevezvén: – az ilykép megalakult bizottság tanácskozásait f. évi junius 3-án megkezdte és ismételten folytatott tárgyalások, valamint helyszini tanulmányok után az alábbiakban egyezett meg:

Irányadóul vette a bizottság nevezetesen azt, hogy a sziget tulajdonjogának telekkönyvi megosztása mellett is a főv. pénzalap és az orsz. növénykert egymáshoz való viszonya csak a célok és érdekek azonossága alapján nyerhet a törvény alapgondolatának megfelelő szabályozást. Mindkét közalap egyenlően állami feladatok szolgálatában áll. A köztük felmerülő vagyoni kérdésekben kicsinyes ellentéteket támasztani, nem lenne összeegyeztethető az állami akarat egységével; sőt ugyanaz a tényező egyenesen azt követeli, hogy egymást kölcsönösen a legmesszebb menő támogatásban részesítsék és erejüket egyesítsék ama közös cél elérésére, hogy a szigetet az ország és a főváros érdekében minél magasabb színvonalra emeljék.

Ezen alapfelfogás keretében, méltányos figyelemmel arra, hogy az a jövedelem, mely a főv. pénzalapot terhelő járadék fedezetéül van

hivatva szolgálni, a növénykert miatt csorbulást ne szenvedjen, a bizottság a következő pontozatokban állapotott meg:

1. Az orsz. növénykert céljára törvényileg biztosított 36000 azaz Harminczhatezer □-ölnyi terület gyanánt az idefüzött helyszinrajzon kék szinnel befestett terület állapotattik meg és e terület tulajdonjoga lesz a magyar államkincstár nevére telekkönyvileg bekebelezendő.

2. Az orsz. növénykertnek a Margitszigetre helyezésével kapcsolatosan a vallás- és közoktatásügyi tárca, s illetőleg a növénykert átveszi az egész mai Margitszigetnek, mint parknak, a parkutakkal együtt való fenntartását és gondozását, számítva ezt partéltől-partélig; a klubok, illetőleg sportegyesületek által a szigeten bérelt területek sövénykerítéseit azonban maguk a bérlők tartoznak gondozni.

A partok és partlejtők gondozása a főv. közmunkák tanácsának feladata; ugyancsak a tanács gondoskodik a sziget nyugoti oldalán lévő kocsitaknak, valamint a lóvasut utjának fenntartásáról, ezek locsolása és tisztántartása azonban a növénykert teendője.

A parkutak fenntartására a főv. közmunkák tanácsa átengedi a növénykertnek azt a dunakavicsot, amelyet a kotróvállalatok, kötelezettség nélkül, évenként eddig is adtak a szigetnek; átengedi pedig addig és úgy, amíg és ahogyan maga kapja, jelesen lerakva a partra.

A sziget parkszerű kezelésére és fenntartására irányadó, hogy az eddig elért színvonal soha koczskáztatva ne legyen.

A parkszerű gondozás kezdőpontja az év április 15-ike, végpontja az év október 15-ike; a közlekedésre szolgáló főutak pedig az év minden szakában a közlekedésre alkalmas és tiszta állapotban tartandók fenn.

3. A 2. pontban jelzett gondozás és fenntartás költségeihez a főv. közmunkák tanácsa a vallás- és közoktatásügyi tárca javára fizetendő évi 17.000 azaz Tizenhétezer koronával járul hozzá, és szavatol a növénykert irányában azon károkért, amelyek a szigeten rendezett ünnepek alkalmával a parkrészekben netalán okoztatnak.

A gondozás, fenntartás és a kertészeti üzem tekintetében a rendelkezési jogkör a növénykert igazgatóságát illeti; erre való figyelemmel a fővárosi közmunkák tanácsa a növénykert igazgatóságával közölni fogja az egyes szigeti üzemek és tárgyak bérletére nézve a bérlőkkel fennálló megállapodásokat, ugyszintén a közlekedésre vonatkozó rendszabályokat s mindezekre nézve az időnként beállott változásokat.

4. A vallás- és közoktatásügyi tárca megtéríti a fővárosi közmunkák tanácsának a kertészeti telepbe fektetett beruházásokat (istálló, ló, koci, tömlők, növényzet stb., mik leltárilag fognak felvétetni), valamint átveszi a kertészeti személyzetet.

5. Az országos növénykert által átveendő, volt főhercegi u. n.

kastélyépületért a fővárosi közmunkák tanácsa évenkénti 10.000 azaz Tízezer koronával kárpótoltatik.

A kastélyépületben levő villamvilágítási transzformátort a fővárosi közmunkák tanácsa onnan saját költségén eltávolítja, mihelyt az épületre a növénykertnek szüksége van.

6. Az alsószigeti lakóház-csoport keleti épületében levő főkertészi lakás a fővárosi közmunkák tanácsa számára felszabadulván, az a volt főhercegi kastélyból kiszoruló közmunkatanácsai személyzet részére fog igénybe vétetni.

Mindazonáltal az első átmeneti évre biztosítatik a növénykert részére az a jog, hogy a fentemlitett főkertészi lakás fölött a jelenlegi főkertész vagy esetleg szolgálatbeli utóda számára rendelkezessék.

7. A növénykert és a sziget egyéb részei gyakorlatilag egységes park gyanánt tartandók fenn.

A fáknak és cserjéknek a növénykert berendezése következtében szükségessé váló eltávolítása tekintetében az országos növénykert igazgatósága a fővárosi közmunkák tanácsával egyetértőleg fog eljárni.

8. A növénykert területéből egy hozzávetőleg 6000 □-ölnyi rész, diszes bejárókkal ellátott sodronykerítéssel elkerítették, de a nyilvánosság elől nem záratik el, amennyiben ez a rész a nagyközönség számára mindennap, a nap bizonyos óráiban, naponként legalább 2 óra hosszat, a nyári időben tovább is, nyitva tartandó, kivéve az október 15-től április 15-éig terjedő időszakot, amikor hetenként csak három napon marad nyitva; egyetemi hallgatók és a szakbeli közönség látogatásának módját a növénykert igazgatósága fogja megállapítani.

Mint gazdasági udvar, hozzávetőleg 800 □-ölnyi terület zárható el teljesen a közönség elől.

9. Az elöleidézett törvény szerint a fővárosi pénzalap tulajdonába jutó szigeti ingatlansággal az a telekkönyvileg is biztosítandó kötelezettség jár, hogy a növénykert részére a margitszigeti vízvezetékéből szükséges víz ingyen szolgáltatandó.

E részben a fővárosi közmunkák tanácsának küldöttei a törvény értelmezésének arra az álláspontjára helyezkedtek, hogy miután a szigeti vízvezeték eddig s jelenleg is csupán az április 15-től szeptember végéig terjedő időben van üzemben és szolgáltatja a vizet, a közbeeső időszakban ellenben az eddigi szigeti kertészet céljára szükségelt viz kutakból vétetett, és miután a törvény általában a szigetnek jelenlegi állapotára és berendezésére van alapítva, — : a fővárosi pénzalap kötelezettsége is, a jelenlegi helyzethez képest, a növénykert céljára, csak a jelzett vízüzemi időszakban való ingyenes vízszolgáltatásra vonatkozik; amennyiben tehát a vízszolgáltatásnak ez a mértéke és módja a növénykert érdekeit

ki nem elégitené, a fővárosi közmunkák tanácsa kész ugyan a többlet vízmennyiséget is szolgáltatni, de az ezzel járó beruházási és termelési költségek megtérítésére tart igényt a vallás- és közoktatásügyi tárca irányában.

Ezzel szemben a vallás- és közoktatásügyi ministerium képviselője a törvény rendelkezését olyképp értelmezi, hogy a növénykertnek a szigeti vízvezetékéből a neki szükséges viz ingyenes adására feltétlen igénye van mindenkor, tekintet nélkül az időnyre és a víztermelésnek a téli időszakban eddig bekövetkezett szünetelésére.

Miután a fővárosi közmunkák tanácsa képviselői részéről még megjegyeztetett, hogy a jövőben az esetben, ha a szigeten, mint gyógy-, üdülő- és szórakozó helyen, esetleg a téli üzem is meghonosíttatik és télen át is meglesz a víztermelés, ez esetben nem lesz nehézsége annak, hogy a növénykert télen át is ingyen láttassék el vízzel:

az érdekelt hatóságok képviselői abban állapodtak meg, hogy a vízszolgáltatás mértékének most jelzett vitás kérdésében a kormány döntsön.

10. A növénykertben az igazgatóság oly különleges fajú növényzetet is fog tenyészteni, amelyeknek meleg vízre van szüksége. Ezért a fővárosi közmunkák tanácsa a szigeti artézi kút vizéből a szükséges mennyiséget a növénykertnek rendelkezésére bocsátja, esetleg ama cső-elágazás felhasználásával, mely a kastélyépülethez vezet.

A kertészeti üzemhez tartozó kisebb térfogatok fűtésére a tanács az artézi vizet, a nyári évszak kivételével, szintén rendelkezésére bocsátja a növénykertnek.

11. A növénykerti igazgató kívánságához képest az öntözés megkönnyítése érdekében a fővárosi közmunkák tanácsa a sziget öntöző csapjait megfelelően szaporítani fogja.

12. A növénykert igazgatósága a villamvilágítást a fővárosi közmunkák tanácsa útján veszi igénybe és a növénykert által felállítandó árammérő adataival kimutatott fogyasztás után az önköltségi árat fogja a tanácsnak fizetni.

13. Annak a kérdésnek tárgyalásába, vajjon a növénykert igazgatósága a kereskedelmi kertészetet folytassa-e vagy sem, a hatóságok képviselői nem bocsátkoztak, miután annak eldöntése már a vallás- és közoktatásügyi ministeriumot fogja illetni.

14. A növénykert jellege külön felirattal is megjelöltetik.

15. A rendőrségi felügyeletről a rendőrség útján a fővárosi közmunkák tanácsa gondoskodik, a növénykert területén is.

16. A növénykert vezetősége részéről kifejezett ama kívánság tekintetében, hogy a növénykerti alkalmazott személyzet és családtagjaik, az odajáró egyetemi hallgatóság, a növénykertben lakó családok látogatói,

végül a növénykerti kocsik mentesítsenek az állami hidvám alól: a fővárosi közmunkák tanácsának képviselői kijelentik, hogy e kérdésben nyilatkozni nem illetékesek; a pénzügyministerium képviselői pedig kijelentették, hogy a fent felsoroltakat hidvám-mentesség nem illeti.

Ellenben a fővárosi közmunkák tanácsa a növénykert területén lakóknak és a növénykertet látogató egyetemi hallgatóknak a szigeti belépődíj alól a mentességet biztosítja.

A szigeten lakók társadalmi összeköttetéseiből felmerülő látogatásoknak a szigeti belépődíj alól való mentesítése iránt esetről-esetre fog méltányos megegyezés létrehozni.

17. A sziget felszereléséhez tartozó kerti padok mázolásáról, javításáról és pótlásáról a fővárosi közmunkák tanácsa gondoskodik, azok tisztántartása, gondozása, ki- és berakása ellenben a növénykert teendője.

18. Nincs észrevétel az ellen, hogy a gyepeket a növénykert, – védelmül – alacsony korláttal elkerithesse.

19. A szigeten levő tejcsarnok-épület a növénykert területébe esvén, a fővárosi közmunkák tanácsának feladata azt onnan mielőbb kitelepíteni.

20. A szigeten alkalmazottak érdekében a szigeten levő vendéglőkben biztosított kedvezmények a személyzetet, önként érthetőleg változatlanul megilletik.

21. A növénykerti terület és annak tartozékai 1910. évi január hó 1. napjával szállnak át a vallás- és közoktatásügyi tárca, illetőleg az országos növénykert tényleges birtokába és használatába; ugyane nappal szállt át a sziget parkszerű gondozása és fenntartása is a nevezettekre.

A fővárosi közmunkák tanácsának fizetési kötelezettsége a 3. pontban megállapított évi 17.000 koronára nézve, és a kincstár fizetési kötelezettsége a kastély után az 5. pont szerint járó évi 10.000 korona tekintetében, ugyancsak 1910. évi január hó 1-vel kezdődik.

Miről a jelen jegyzőkönyv három eredeti példányban állított ki.

Kelt, mint fent.

Dr. Tóth Lajos s. k.

Garancsy Mihály s. k.

Dr. Mágócsy Dietz Sándor s. k.

Bakos János s. k.

Báró Pongrácz Vincze s. k.

Dr. Zubriczky József s. k.

jegyzőkönyvvezető.

Wieland József s. k.

88/1910. közm. tan. sz.

A fővárosi közmunkák tanácsa a jelen jegyzőkönyvben foglalt megállapodásokat 1910. évi január hó 13. napján tartott ülésében a fenti szám alatt hozott határozatával elfogadta, a megállapodások 10. pontjához fűzött oly fenntartással, hogy a szigeti artézi kút vize melegvízi növények tenyésztésére, valamint a kertészeti üzemhez tartozó kisebb területek fűtésére a növénykertnek csak az esetben és oly mérvben lesz átengedhető, ha az artézi vízzel a szigeten táplált üzemek (fürdők, gyógy- és üdítőviz-elárusítás) szükségletének kielégítése után, megfelelő fölös vízmennyiség rendelkezésre áll. Elnöki megbízásból: Garancsy Mihály s. k. min. tanácsos, előadó. P. H.

35.464/1910. M. kir. vallás- és közoktat. ü. min. sz.

A m. kir. pénzügyminister ural egyetértőleg jóváhagyom azzal, hogy a növénykert részére a Margitszigeti vízvezetékéből szükséges víz – tekintet nélkül az idényre s a víztermelésnek a téli időszakban eddig bekövetkezett szünetelésére – mindenkor s minden tekintetben ingyen szolgáltatandó és hogy a fővárosi pénzalap tulajdonába jutó ingatlanokkal járó vízszolgáltatási kötelezettség az ingatlanok C. teherlapján telekkönyvileg is ezen értelemben jegyzendő be és biztosítandó.

Budapest, 1910. április hó 13-án.

Zichy s. k. P. H.

XI.

VEGYESEK.

A kereskedelemügyi minister ur, a közutakról és vámokról szóló törvényjavaslat előadói tervezetét tanulmányozás és esetleges észrevételeink közlése végett nekünk is megküldvén, hivatásunkból folyólag e tervezetnek csak azon határozásainak foglalkoztunk, melyek a székesfőváros területét érdeklőleg vannak abba felvéve.

Törvény-
tervezet a
közutakról
és vámokról.

E rendelkezések ellen részünkről észrevétel nem merült fel.

Mindazonáltal, a kezelésünk alatt álló fővárosi pénzalap érdekeinek megóvása szempontjából, nem mulaszthattuk el a minister ur előtt rámutatni arra, hogy a 30 évi rendkívüli adómentességet élvező házak utáni utadó kivetése körül eddig követett eljárás helyesbitést igényel.

A közutakról és vámokról ma érvényben levő 1890:I. t.-cz. 155. §-ának 1-ső pontja értelmében ugyanis a székesfőváros tartozik a fővárosi pénzalapba egyebek közt a házbéradónak $1\frac{1}{2}\%$ -át beszállítani, még pedig tekintet nélkül a szóban levő adót illetőleg a törvény értelmében meghatározott időre fennálló mentességre.

A székesfőváros, annak idején, a kormány jóváhagyásával, abban állapodott meg, hogy fenti kötelezettségének úgy fog eleget tenni, hogy az idézett törvény 155. §-ának 1-ső pontjában felsorolt egyenes állami adók után $1\frac{1}{2}\%$ -os utadót vet ki és szed be.

Ennek daczára azonban a székesfőváros a 30 évi rendkívüli adómentességet élvező házaknál az $1\frac{1}{2}\%$ -os utadót csak az első 15 évi mentesség szakában veti ki az eszményi adóalap után, míg a második 15 évi mentességi, helyesebben adókedvezményes időszakban már csak a tényleg fizetendő adót veszi az utadó kivetésének alapjául, pedig az a másfél százalék, melyet a székesfőváros a házbéradó után a fővárosi pénzalapba beszállítani köteles, a törvény világos szavai szerint az időleges mentességre való tekintet nélkül számítandó.

Ezen eljárás folytán a fővárosi pénzalap rövidséget szenved, mert a rendkívüli adómentesség egész 30 évi időszaka alatt a tiszta házbérvédelem 22%-ával felérő eszményi adó után lenne igénye 1½%-os utadóra, holott a székesfőváros mai eljárása mellett a fővárosi pénzalap a mentesség második felében tényleg már csak a tiszta bérvédelem 10%-a után élvezzi az 1½%-os utadót, ami ellentétben áll adózási elveinkkel és a 30 évi adózási kedvezmény alapirányzatával, mely szerint az adótárgy terhe a kedvezményes idő előrehaladásával nem fog, hanem növekszik.

Tekintve, hogy az új törvényjavaslat 98. §-ába a mai törvény 155. §-ával egyező rendelkezés van felvéve, pedig valamely új rendelkezés nélkül a székesfőváros fent előadott eljárása a jövőben sem lenne megfelelő mederbe terelhető, ezért a kereskedelemügyi miniszter úrnál a törvényjavaslat 98 §-ának olyan értelmű átszövegezését kértük, hogy a házbéradó után járó 1½%-os utadó, tekintet nélkül az időleges adózási kedvezményre, mindenkor az eredeti eszményi, egyenes állami adó után számítandó és szállítandó be a kezelésünk alatt álló fővárosi pénzalapba.

Uj kertészeti
tanintézet.

Az állami kertészeti tanintézetnek ezidő szerint az I. ker. Gellért-hegy-dűlőben levő telepe már nem felel meg a mai kor követelményeinek.

A földmivvelésügyi ministerium az új tanintézetet is a székesfőváros határában óhajtván fenntartani, megkereste a székesfővárost, hogy a telep céljára alkalmas helyen kedvező talajviszonyokkal bíró mintegy 20–25 hold területet jelöljön ki és a terület átengedésének feltételeit állapítsa meg.

E célra a székesfőváros a X. ker. Ligettelki dűlőnek abban a részében szemelt ki területet, mely a Kerepesi-ut, az áthelyezendő Fehér-ut, a m. kir. Államvasutak Budapest-Hatvani vonala, az u. n. császár-vágány és a máv. czeplédi vonala által van határolva.

Kimondotta egyuttal a székesfőváros, hogy az említett elhatárolásba eső területen a tanintézet céljára 10 hold és 870 □-ölet a kincstár tulajdonába bocsátja, míg 14 hold és 130 □-ölet csak használatul enged át, utóbbi azzal a korlátozással, hogy itt épületek fel nem állíthatók, s ez a terület kizárólag csak kertészeti célokra szolgálhat.

Ehhez részünkről annál készségesebben járulhattunk, mert a szóban levő terület a Ligettelki dűlőre vonatkozólag a műszaki osztályunk által még 1897-ben kidolgozott s azóta a székesfővárosnál tárgyalás alatt álló szabályozási tervben amugy is parknak van kijelölve.

Aruház a
Kálvintéren.

A IV. ker. Kálvintér és Kecskeméti-utcza sarkán levő Pintér-féle ház lebontás alá kerülvén, az innen kiszoruló kereskedők az iránt fordultak a hatósághoz, hogy arra az időre, míg az említett helyen a tervezett új bérpalotát felépítik, részükre a Kálvintéri szigeten ideiglenes jellegű árucarnok engedélyeztessék.

Méltányolva a kérelemhez fűződő kereskedelmi érdekeket, a székesfővárosi tanács pártoló előterjesztéséhez hozzájárultunk és folyamodóknak a Kálvintérből mintegy 290 m² közterületet áruházzá építése céljára átengedtünk azzal, hogy az építmény csak egy évig állhat fenn, továbbá, hogy az építkezés által elfoglalandó közterület alatt levő 1200 mm.-es vízvezetéki főcső épségére kiváló gondot kell fordítani.

Nagyméltóságu m. kir. Ministerium!

Mint az 1870: X. t.-cz. 27. §-a rendeli, jelentésünk kapcsán bemutatjuk a kezelésünk alatt álló alapok 1909. évi zárszámadásait is, kérve, hogy azokat megvizsgálatni és részünkre a felmentvényt megadni méltóztassék.

Végül megemlítjük, hogy e jelentésünket, a zárszámadásokkal és 1910. évi belkezelési költségeloirányzatunkkal együtt, nyomtatásban közzétettük és az országgyűlés mindkét házának, valamint Budapest székesfőváros törvényhatóságának is megküldöttük.

Budapest, 1910. év szeptember havában.

A fővárosi közmunkák tanácsa.

MELLÉKLETEK.

1. A fővárosi pénzalap

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B E V É T E L	Egyenként		Összesen	
			korona	fill.	korona	fill.
I. Valódi bevételek.						
a) <i>Rendes bevételek.</i>						
1	1	Ház- és telekbérlőjövdelem	2214	—		
2	3-5	Kamatjövdelem	180487	51		
3	6, 68-62	Utadójövdelem	563796	15		
4	8	Evi használati díjak	81	35		
5	9	Terjedékeladás	2650	75		
6	11, 12	Fővárosi közmunkák tanácsa házának házbérlőjövdelme	12920	—		
7	55-57	Szent Margitsziget bevételei	550632	62		
		Együtt			1312782	38
b) <i>Rendkívüli bevételek.</i>						
8	13	Budai körút jövdelme	60	—		
9	16	Gellérthegyi szerpentinút építési költségeinek felerésze és annak kamatai fejében a székesfőváros által megtérítendő	35000	—		
10	19	Gellérthegyfalja rendezési költségeinek térítménye	300	—		
11	21	Különféle bevételek	126	02		
12	22-23	Attila-körút jövdelme	20243	36		
		Rendkívüli bevételek együtt			55729	38
		Rendes bevételek együtt			1312782	38
		Valódi bevételek főösszege			1368511	76
II. Átfutó bevételek.						
a) <i>Előlegek.</i>						
13	25-27, 63	Adott, megtérítendő és elszámolandó előlegek	33112	45		
14	29	A magyar földhitelintézet által visszafizetett cselekvő tőke	539813	31		
15	30	Fizetési előleg térítvények	2060	—		
		Együtt			574985	76
b) <i>Idegenpénzek.</i>						
16	39, 40, 52	Pestvidéki törvénykezési épület és fogház céljára az igazságügyministeriumtól nyert javadalmazás	29344	09		
17	35-36	Visszafizetendő egyéb idegen pénzek	20609	12		
18	32-33	Tiszti adók és szolgálati díjak	4286	09		
19	37	Ó-Budai hídfeljárók céljára kisajátított ingatl. jövdelme	3040	—		
20	51	A m. kir. áll. számvevőszék elhelyezésére emelendő épület telke céljára nyert javadalmazás	65135	—		
21	34	Fizetés letiltás	1777	76		
		Együtt			124192	06
		Előlegek összege			574985	76
		Átfutó bevételek főösszege			699177	82
		Valódi bevételek főösszege			1368511	76
		Valódi és átfutó bevételek főösszege			2067689	58
		Átvitel			2067689	58

1909. évi zárszámadása.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K I A D Á S	Egyenként		Összesen	
			korona	fill.	korona	fill.
I. Valódi kiadások.						
a) <i>Rendes kiadások.</i>						
1. czim: Ügyviteli költségek.						
<i>1. rovat: Személyi járandóságok.</i>						
1	1, 2	Fizetések, lakpénzek és pótlékok	138791	66		
2	3, 4	Rendes díjnokok díjazása	4422	80		
3	5	Ruhailletmények	800	—		
4	6	Hidbérek	180	—		
5	7	Jutalmak és segélyek	1200	—		
<u>Együtt</u>					145394	46
<i>2. rovat: Dologi kiadások.</i>						
6	9, 22	Fűtésre	3369	19		
7	10	Hivatali helyiségek világítására	408	18		
8	11	Hivatali helyiségek tisztogatására	534	60		
9	12	Papir-, író- és rajzszerkekre	928	16		
10	13, 24	Nyomatványokra és könyvkötésre	2853	06		
11	14	Rajzeszközök és szakkönyvek beszerzésére	381	38		
12	15	Leltári tárgyak beszerzésére és fentartására	155	40		
13	16-18, 101	Egyéb irodai szükségletre	773	58		
14	19-20	Bérmunkai- és küldönöz-dijakra	317	64		
<u>Együtt</u>					9721	19
<i>3. rovat: Nyugdíjak.</i>						
15	25	Végleges nyugdíjak	333	33		
16	26	Özvegyi nyugdíjak	10782	06		
17	27	Nevelési járulék	292	—		
18	28	Kegydíj	400	—		
19	82	Temetkezési járulék	666	66		
<u>Együtt</u>					12474	05
<u>Ügyviteli költségek összesen</u>					167589	70
2. czim: Kezelési és egyéb kiadások.						
20	29-30	Buda és egyéb szabályozási költségek	16565	32		
21	31	Épület fentartási és házkezelési költségek	79	96		
22	33-36 103-105	Fővárosi Közmunkák Tanácsa házának fentartási költségei	4642	55		
23	37, 38	Ház-, telekadó, vízdíj és tőkeamatadó	18696	65		
24	40	Kamatkiadás	337	20		
25	42, 43	Különféle kiadás	3441	50		
26	46	Útadó behajtási költségek és jutalomdíj	7982	47		
27	44	Terjedék beváltás	225	89		
28	83-92, 54 96-100 102, 108	Szent Margitsziget költségei	609110	69		
<u>Együtt</u>					661082	23
<u>Ügyviteli költségek összesen</u>					167589	70
<u>Rendes kiadások főösszege</u>					828671	93
<u>Átvitel</u>					828671	93

Tételszám	Főkönyvi lapszám	BEVÉTEL	Egyenként		Összesen	
			korona	fill.	korona	fill.
		Áthozat --- ---			2067689	58
					2067689	58

Budapest, 1910. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferencz s. k.
min. főszámtanácsos.

Ezen zárszámadást egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben

Budapest, a fővárosi közmunkák tanácsa pénzügyi

Tolnay Lajos s. k.

Garancsy Mihály s. k.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K I A D Á S	Egyenként		Összesen	
			korona	fill.	korona	fill.
		Áthozat			828671	93
		b) Rendkívüli kiadások.				
29	109	Gellérthegy szerpentinut építési költsége	4464	09		
30	55	Gellérthegyfaljának rendezési költsége	2500	—		
31	47-52 106, 107 84	Attila-körút szabályozási költségei	23093	84		
		Együtt			30057	93
		Valódi kiadások főösszege			858729	86
		II. Átfutó kiadások.				
		a) Előlegek.				
32	59	A Magyar Földhitelintézetnél elhelyezett cselekvő tőke	1114419	75		
33	58	Fizetési előlegek	975	—		
34	60-62	Adott, megtérítendő és elszámolandó előlegek	30184	03		
35	64, 65 83	O-Budai hídfeljárók céljára adott és a m. kir. pénzügy-ministerium által megtérítendő előleg	1109	43		
		Együtt			1146688	21
		b) Idegen pénzek.				
36	68, 69	Tiszti adók és szolgálati díjak	4286	09		
37	71-74, 85	Visszafizetendő egyéb idegen pénzek	41	05		
38	77-81, 95	Pestvidéki törvénykezési épület és fogház céljára nyert javadalmazásból eszközölt fizetések	55841	84		
39	93, 94	A m. kir. áll. számvevőszék elhelyezésére emelendő épület telke céljára nyert javadalmazás	324	77		
40	67	Fizetés letiltás	1777	76		
		Együtt			62271	51
		Előlegek összege			1146688	21
		Átfutó kiadások főösszege			1208959	72
		Valódi kiadások főösszege			858729	86
		Valódi és átfutó kiadások főösszege			2067689	58

május hó 31-én.

tanácsának számvevőisége.

Sieber Ferencz s. k.
min. számellenőr.

tett egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

bizottságának 1910. évi június hó 25-én tartott üléséből.

dr. Heinrich Kálmán s. k.

Heltai Ferencz s. k.

2. Az előleg-alap 1909.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B E V É T E L	Egyenként		Összesen	
			korona	fill.	korona	fill.
I. Valódi bevételek.						
a) <i>Rendes bevételek.</i>						
1	1, 2	Kamatjövedelem --- --- --- --- --- ---	2467	61		
2	4, 5, 19	Különféle bevételek --- --- --- --- --- ---	2041	35		
		<u>Együtt --- ---</u>			4508	96
b) <i>Rendkívüli bevételek.</i>						
3	8	Kisajátítási járulék --- --- --- --- --- ---	8518	01		
4	9–10 15–17	Telekbér-jövedelem --- --- --- --- --- ---	14850	85		
		<u>Együtt --- ---</u>			23368	86
		<u>Valódi bevételek főösszege --- ---</u>			27877	82
II. Átfutó bevételek.						
5	11	A „Magyar Földhitelintézet“ által visszafizetett cselekvő tőke --- --- --- --- --- ---	623	03		
6	20	Visszafizetett egyéb idegen pénz --- --- --- --- --- ---	101	35		
		<u>Együtt --- ---</u>			724	38
		<u>Valódi és átfutó bevételek főösszege --- ---</u>			28602	20

Budapesten, 1910. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferencz s. k.
min. főszámtanácsos.

Ezen zárszámadást egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben

Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsa pénzügyi

Tolnay Lajos s. k.

Garancsy Mihály s. k.

évi zárszámadása.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K I A D Á S	Egyenként		Összesen	
			korona	fill.	korona	fill.
		I. Valódi kiadások.				
		a) <i>Rendes kiadások.</i>				
1	1 és 6	Különféle kiadások --- --- --- --- --- ---	530	75		
2	2	Tőke-kamatadó --- --- --- --- --- ---	100	89		
		<u>Együtt --- ---</u>			631	64
		<u>Valódi kiadások főösszege --- ---</u>			631	64
		II. Átfutó kiadások.				
3	4	A „Magyar Földhitelintézetnél“ elhelyezett cselekvő tőke --- --- --- --- --- ---	27869	21		
4	11	Visszafizetett egyéb idegen pénz --- --- --- ---	101	35		
		<u>Együtt --- ---</u>			27970	56
		<u>Valódi és átfutó kiadások főösszege --- ---</u>			28602	20

május hó 31-én.

tanácsának számvevősege.

Sieber Ferencz s. k.
min. számellenőr.

tett egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

bizottságának 1910. évi június hó 25-én tartott üléséből.

dr. Heinrich Kálmán s. k.

Heltai Ferencz s. k.

3. Az új hidakkal kapcsolatos rendezésekre

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B E V É T E L	Egyenként		Összesen	
			korona	fill.	korona	fill.
I. Valódi bevételek.						
a) <i>Rendes bevételek.</i>						
1	1	Kamatjövedelem	244	95		
2	2	Különféle bevételek	250	—		
		<u>Együtt</u>			494	95
b) <i>Rendkívüli bevételek.</i>						
3	3	Kövezési járulék	9057	30		
4	7	Telekeladás	653604	—		
		<u>Együtt</u>			662661	30
		<u>Valódi bevételek főösszege</u>			663156	25
II. Átfutó bevételek.						
5	4	A „Magyar Földhitelintézet“ által visszafizetett cselekvő tőke	15434	59		
6	6	Visszafizetendő idegenpénz	12000	—		
		<u>Együtt</u>			27434	59
		<u>Valódi és átfutó bevételek főösszege</u>			690590	84

Budapestén, 1910. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferenc s. k.
min. főszámtanácsos.

Ezen számadást egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben

Budapestén, a fővárosi közmunkák tanácsa pénzügyi

Tolnay Lajos s. k.

Garancsy Mihály s. k.

szolgáló alap 1909. évi zárszámadása.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K I A D Á S	Egyenként		Összesen	
			korona	fill.	korona	fill.
I. Valódi kiadások.						
a) <i>Rendes kiadások.</i>						
1	1	Ház- és tőkekamatadó --- --- ---	24	50		
2	2	Különféle kiadások --- --- ---	116	60		
		<u>Együtt --- ---</u>			141	10
b) <i>Rendkívüli kiadások.</i>						
3	4	„Erzsébet“-hiddal kapcsolatos utrendezési költségek --- --- ---	15317	99		
4	7	Értékesítésre fenmaradt telkek vételárából befolyt összeg fejében a m. kir. pénzügy-ministeriumnak rendelkezésére bocsátott összegek --- --- ---	653604	—		
		<u>Együtt --- ---</u>			668921	99
		<u>Valódi kiadások főösszege --- ---</u>			669063	09
II. Átfutó kiadások.						
5	3	A „Magyar Földhitelintézetnél“ elhelyezett cselekvő tőke --- --- ---	21527	75		
		<u>Együtt --- ---</u>			21527	75
		<u>Valódi és átfutó kiadások főösszege --- ---</u>			690590	84

május hó 31-én.

tanácsának számvevősege.

Sieber Ferencz s. k.
min. számellenőr.

tett egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

bizottságának 1910. évi június hó 25-én tartott üléséből.

dr. Heinrich Kálmán s. k.

Heltai Ferencz s. k.

4. A katonai laktanyatelek kisajátítási

Tételszám	Főkönyvi lapszám	B E V É T E L	Egyenként		Összesen	
			korona	fill.	korona	fill.
		I. Valódi bevételek.				
		a) <i>Rendes bevételek.</i>				
1	1	Kamatjövedelem	7397	42		
		<u>Valódi bevételek főösszege</u>			7397	42
		II. Átfutó bevételek.				
2	3	A „Magyar Földhitelintézetnél“ folyó számlán elhelyezett cselekvő tőke	47209	80		
		<u>Átfutó bevételek főösszege</u>			47209	80
		<u>Valódi és átfutó bevételek főösszege</u>			54607	22

Budapesten, 1910. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferenc s. k.
min. főszámtanácsos.

Ezen számadást egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben

Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsa pénzügyi

Tolnay Lajos s. k.

Garancsy Mihály s. k.

alap 1909. évi zárszámadása.

Tételszám	Főkönyvi lapszám	K I A D Á S	Egyenként		Összesen	
			korona	fill.	korona	fill.
I. Valódi kiadások.						
a) <i>Rendes kiadások.</i>						
1	1	Ház- és tőkekamatadó --- --- ---	739	74		
2	2	Különféle kiadások --- --- ---	9	80		
3	12	Jutalmak --- --- ---	35000	—		
		Valódi kiadások főösszege --- ---			35749	54
II. Átfutó kiadások.						
4	3	A „Magyar Földhitelintézetnél“ folyószámlára elhelyezett cselekvő tőke --- --- ---	6657	68		
5	5	Megtérítendő előlegek --- --- ---	12200	—		
		Átfutó kiadások főösszege --- ---			18857	68
		Valódi és átfutó kiadások főösszege --- ---			54607	22

május hó 31-én.

tanácsának számvevősége.

Sieber Ferencz s. k.
min. számellenőr.

tett egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

bizottságának 1910. évi június hó 25-én tartott üléséből.

dr. Heinrich Kálmán s. k. **Heltai Ferencz** s. k.

A fővárosi közmunkák tanácsa belkezelési költségelőirányzata az 1910. évre.

Rovat	Alrovat	Tétel	1910. évi előirányzat		1909. évre megállapított költségvetés	Tétel
			egyenként	összesen		
			k o r o n a			
I. fejezet. Rendes kiadások.						
I. czim. Ügyviteli költségek.						
Személyi járandóságok.						
1						
	1	Fizetések, lakpénzek és pótlékok		162742	153550	1
	2	Rendes díjnokok díjazása		4599	4380	2
	3	Bérek		1000		3
	4	Ruhailletmények		800	800	4
	5	Hidbérek		180	180	5
	6	Jutalmak és segélyek		1200	1200	6
		Összesen		170521	160110	
Dologi kiadások.						
2						
	1	Hivatali és irodai költségek				
	1	Fűtésre		2376	3426	1
	2	Hivatali helyiségek világítására		580	580	2
	3	Hivatali helyiségek tisztogatására		600	600	3
	4	Papír-, író- és rajzszerekre		1600	1600	4
	5	Nyomtatványok és könyvkötésre		3200	3200	5
	6	Rajzeszközök, szakkönyvek stb. beszerzésére		800	800	6
	7	Leltári tárgyak beszerzésére és fenntartására		500	500	7
	8	Egyéb irodai szükségletekre		900	900	8
	2	Bérkocsi és küldönczidjakra		500	500	2
	3	Felméréseknél szükséges napszámosok bérei		400	400	3
		Összesen		11456	12506	
Nyugdíjak.						
3						
	1	Ideiglenes nyugdíj				1
	2	Végleges " "		1640	4000	2
	3	Özvegyi " "		11292	10132	3
	4	Nevelési járulék		292	292	4
	5	Kegydíj		400	400	5
		Összesen		13624	14824	
			Kiadások főösszege	195601	187440	

Kelt Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsának

132
M. E. 1910.

Szuppán Ferencz s. k.
min. főszámtanácsos.

Ezen előirányzat az 1910. évi január hó 5-én tartott ministertanácsban 195601 K.,
Budapest, 1910. évi február hó 1-én.

Gróf Khuen-Héderváry Károly s. k.
m. kir. miniszterelnök.

A személyi járandóságok részletezése.

Létszám		Fizetés	Személyi pótlék	Fuvar és napi-dij átalány	Lakpénz és lakpénz-pótlék	Bérek	Rendes díj-nokok díjazása	Ruhajuttatás	Hidbér	Jutalmak és segélyek	Összesen
		k	o	r	o	n	a				
I. Elnökség.											
1	Alelnök	12000	4000		1500 2000						19500
1	Ministeri tanácsos	8000	4000		2500						14500
1	Ministeri titkár	4000	800		1600						6400
2	Ministeri segédtitkár à 2800 K fizetés, 800 K személyi pótlék és 1300 K lakpénz	5600	1600		2600						9800
II. Műszaki osztály.											
1	Ministeri tanácsos	8000	2000	2000	2500						14500
2	Ministeri osztálytanácsos :										
	1. à 5000 K } fizetés 2200 K } sz. pótl. à 2000 K lakpénz és										
	1. à 5000 K } fizetés 1400 K } sz. pótl. à 1600 K fuvar és napi-dij átalány	10000	3600	3200	4000						20800
4	Műszaki tanácsos :										
	2. à 4000 K } fizetés 1400 K } sz. pótl. à 1600 K lakpénz és										
	2. à 4000 K } fizetés 800 K } sz. pótl. à 1200 K fuvar és napi-dij átalány	16000	4400	4800	6400						31600
1	Ministeri főmérnök	2800	1200	1000	1300						6300
1	Ministeri mérnök	2600	1000	800	1000						5400
III. Számvevőség.											
1	Ministeri főszámvető	4000	800		1600						6400
2	Ministeri számellenőr :										
	1. 1800 K fizetés, 600 K szem. pótl., 900 K lakpénz										
	1. 1600 K „ 400 K „ „ 900 K „	3400	1000		1800						6200
IV. Segédhivatal.											
1	Segédhivatali főigazgató	2800	800		1300						4900
1	Ministeri irodafőtiszt	2200	400		1000						3600
1	Ministeri irodatiszt	1600	400		900						2900
V. Altisztek és szolgák.											
1	Ajtónálló	1000	200		400			160	36		1796
4	Szolga :										
	1. à 800 K fizetés } à 200 K személyi pótlék,										
	2. à 700 K „ } à 400 K lakpénz, à 160 K										
	1. à 600 K „ } ruhapénz és à 36 K hidpénz	2800	800		1600			640	144		5984
	Az 1904. évi I. törv.-cz. és az 1906. évi IX. törvény-cikkben nyert felhatalmazás alapján az 1910. évben folyósítandó személyi pótlékokra, a csatolt kimutatás 1-4 és 6. tétele szerint		3142								3142
3	Rendes díjnokok díjazására						4599				4599
1	Fűtő-házmester					1000					1000
	Jutalmak és segélyek									1200	1200
29	Összesen	86800	30142	11800	34000	1000	4599	800	180	1200	170521
											162742 K

1909. évi november hó 30-án tartott üléséből.

Elnöki megbízásból :

(P. H.)

Garancsy Mihály s. k.

min. tanácsos, előadó.

azaz Egyszázkilenczvenötezerhatszázegy korona végösszeggel jóváhagyatott.

B 352/52/19

A FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK
TANÁCSÁNAK
HIVATALOS JELENTÉSE
1910. ÉVI MŰKÖDÉSÉRŐL.



BUDAPEST, 1911.

NYOMATOTT HEISLER ÉS KÓZOL KŐ- ÉS KÖNYVNYOMDAI MŰINTÉZETÉBEN

II. KERÜLET, VÁRKERT-RAKPART 1. SZÁM.

TARTALOM.

	Lap
Bevezetés	1
I. Szabályozás	5
II. Építésügyi szabályzat	24
III. Útépités	27
IV. Vasutak	33
V. Vizmű	43
VI. Csatornázás	48
VII. Közvilágítás	51
VIII. Táviró, távbeszélő	59
IX. Margitsziget	60
X. Személyi ügyek	64
XI. Vegyesek	66
Befejezés	71

MELLÉKLETEK.

1. A fővárosi pénzalap 1910. évi zárszámadása	75
2. Az előlegalap 1910. évi zárszámadása	89
3. Az új hidakkal kapcsolatos rendezések alapjának 1910. évi zárszámadása	95
4. A katonai laktanya kisajátítási alap 1910. évi zárszámadása	101
5. Az 1911. évi belkezelési költségelőirányzat	106

Nagyméltóságú Magyar Királyi Ministerium!

Az 1870: X. t.-cz. 27. §-ára hivatkozva, 1910. évi működésünkről az alábbiakban kívánunk beszámolni.

A székesfőváros építési fejlődésében — apály és dagály módjára — majd feltűnő veszteglés, majd vetekedő építési kedv mutatkozik. A legutóbbi évek alatt az építési vállalkozás eddig nem ismert arányokat öltött. Éppen ezért állandóságára remény alig lehet és hogy kifejlődik-e belőle az átmenet az egyenletes fejlődésre, szintén bizonytalan. Nem lehet azonban aggasztó, hogy a városi tömeglakások építésére még nem alkalmas külsőbb pontoknak ugrásszerű felkarolása immár észrevehető visszafejlődésben van. Az okos számítás az építési tevékenység számára a kialakult városban, ott keres teret, a hol a biztos jövedelmezőség feltételei adva vannak.

Párhuzamosan ezzel az egészségesebb irányzattal nagy megnyugvásul szolgálhat Budapest fejlődésére nézve az a tapasztalat, hogy a telkek értéke az építkezések szám-arányának koronkénti hullámozása mellett is szüntelenül emelkedik, — bizonyságául annak, hogy a jövő a jelennél is kecsegtetőbb.

A telekáraknak az a hirtelen felszökése azonban, melylyel mostanában a város előkelőbb részeiben találkozunk, nem tekinthető természetes folyamatnak és magyarázatra szorul, mert az általánosításra mutató hajlandóság csak csalódásra vezethetne.

A gazdasági okokkal nem igazolható e rendkívüli áralakulást két körülmény idézte elő.

Az első a pénzügyintézetek és más hasonló vállalatok ama telekvásárlásaiban rejlik, melyeknél az építkezés által való értékesítésnek kilátásai az ár meghatározásában egészen háttérbe szorultak és döntővé vált egyedül az intézet reklámszerű elhelyezkedése. Ennek kedvéért az intézet oly árt fizetett, melyben a telek iránt való különös előszeretettel feltűnően nyilatkozik meg. Természetes, hogy az ilyen pretium affectionis további árkövetkeztetések levonására nem alkalmas, de saját körzetében mégis a

telekárak ugrásszerű emelkedését vonta maga után. Mivel azonban ily áremelkedésnek igazi gazdasági alapja nincsen, a kérlelhetetlen számítás minél előbb el fogja végezni a rendes mederbe terelés munkáját.

Nehezebb a helyzet a másik esetben, a mikor kisajátításoknál alakulnak ki tulhajtott árak. A bíróság az eseteket egészen elszigetelten vizsgálja és nehéz feladatában gyakran nem talál biztos támaszt azokban a szakértői véleményekben, melyek általában bonyodalmas, a bíróság részéről alig ellenőrizhető számításokból vannak levezetve és e mellett óriási különbségeket tüntetnek fel. Érthető, hogy az így felidézett bírói kétkedés nem biztosan találva meg az igazság útját, abban az ismeretes felfogásban keres menedéket, mely a gyengébbet veszi oltalmába az erősebb ellen. A kisajátítás viszonylataiban mennyire csalékony ez a vélelem, eléggé tanúsítja már az a körülmény, hogy a kisajátító hatóság nem találhatja hivatásával összeegyeztethetőnek — és a városfejlesztés érdekeinek sem felelne meg — oly árajánlatot tenni, mely a törvény célzata szerint való teljes kártalanítás követelményén alul maradna, sőt következetesen számba veszi a kisajátításban rejlő kényszer mozzanatát is. Habár tehát az árajánlatok ezzel a körültekintéssel tétetnek, annál inkább, mert a kisajátítási és a kártalanítási eljárás költségei is a kisajátítót terhelvén, ennek még bizonyos áldozat árán is érdekében áll a kiegyezés, — a bírói ármegállapítások nem ritkán mégis oly tulásba mennek, hogy általa a kisajátítást szenvedő fél valóságos praemiumhoz jut. Ebből eredő aggodalmunkat tovább vissza nem fojthatjuk, nem a concret esetek, hanem következményeik miatt. A bírói ármegállapítás hatása ugyanis nem szorítkozik az eldöntött esetre, hanem kisebb-nagyobb körzetre mintegy árszabályozóvá válik és bírói határozat tekintélye alatt megnyitja az utat oly áralakulás előtt, melynek a gazdasági viszonyokban realis alapja nincsen. A város boldogulását innen ki nem számítható károk fenyegetik, két irányban.

Először is tartani kell az amugy is növekvő socialis bajok mesterséges fokozásától. Az építkezés három tényezője közül az anyag árában és a munka bérében az állandóság jellegével fellépett emelkedés világgazdasági okokban gyökerezvén, fel nem tartóztatható. Ezért a harmadik tényezőnek: a telek árának már annál inkább kellene szorosan viszonyainkhoz alkalmazkodnia és ha e helyett az árak mesterséges felcsigázása a lakásbérek szertelen felszökését vonja okszerűen maga után: a fennakadásnak el kell következni azon a ponton, hogy a társadalom kereső és fizető képessége — sajnos — nem bírja el az általános drágulás terhét.

A másik irányban bénítóan kell hatni a fejlődésre a telekárak túlzásainak a miatt, hogy a kulturalis és gazdasági haladás szolgálatában végzett kisajátítások a rendelkezésre álló, nagyon is korlátolt fedezeti alapot időnap előtt kimerítik és megfosztják attól a képességtől, hogy kisajátítással járó közhasznú műveleteket tartson napirenden, a miből kiviláglik, hogy a kisajátítási praemium egyuttal megkárosítása a köznek.

A kisajátítási törvény soká nem késhető revíziójával a mutatkozó visszasságok intézményes orvoslása kétségtelenül el fog következni; de az éppen fehozott elvi szempontok — egyezően az igazság követelményével — addig is felette óhajtandóvá tesz, hogy a telekárak kisajátítások eseteiben se térjenek le a kereslet és kínálat

törvényének ösvényéről, hogy másrészt szabályozásokra szükséges terjedékek birói értékelésében is kellő méltatáshoz jussanak azok a vagyoni előnyök, melyek éppen a szabályozás következtében háramolnak az illető telektulajdonosokra.

E mellett szól a törvény szelleme, sőt jól értelmezett rendelkezése is, mely a kártalanítás fogalmába fel nem karolhatta azt, hogy a tulajdonos nyerjen, hanem csupán, hogy károsodást ne szenvedjen.

A köztudatban egyébiránt — mint megnyugvással emelhetjük ki — mindjobban hódít az a felfogás, hogy a vagyont növelő szabályozások előnyei fejében az érdekeltség arányosan vegye ki részét a terhek viseléséből is.

I.

SZABÁLYOZÁS.

Azok között a conceptiók között, melyek a főváros szabályozása és rendezésére, különösen pedig a fejlődésben elmaradt városrészek gyorsabb fejlődésének előmozdítására nézve a legutóbbi időben felmerültek, kétségkívül az I-ső kerületi Tabán szabályozása, helyesebben ujja-építése áll előtérben.

A Tabán
szabályozása

Ezt a nagyszabású városrendezési műveletet tudvalevőleg a székesfőváros fogja végrehajtani azon a mintegy 45 holdnyi területen, melyet egyfelől a Döbrentei-tér és Szent János-tér, két hosszoldalán pedig a várhegy lejtője és a Naphegy határol, bevonva még az ugynevezett gellérthegyi övezetet is, hol a kisajátításokat a székesfőváros már évekkal ezelőtt folyamatba tette.

Előző jelentésünkben részletesen ismertettük e szabályozás előkészítésének mozzanatait, azokkal a tervekkel és költségszámításokkal együtt, melyek ide vonatkozólag ugy a székesfővárosnál, mint a műszaki osztályunkban készültek.

A tárgyalások során részünkről megjelöltük azokat az elvi szempontokat, melyeket a végleges szabályozási és rendezési terv kidolgozásánál figyelembe venni kívánunk.

A székesfőváros közönségének a Tabán szabályozása ügyében hozott elvi határozata vagyon felügyeleti szempontból a belügyminister ur jóváhagyását igényelvén, a nevezett minister ur a közgyűlési határozatot jóvá is hagyta, oly kijelentéssel, hogy az ingatlanok kisajátítására vonatkozó fővárosi határozatok esetről-esetre külön is jóváhagyása alá terjesztendők.

Közölte egyuttal a belügyminister ur, hogy a maga részéről is méltányolva a tabáni rendezés jelentőségét, lépéseket tett a pénzügyminister urnál annak a 2 millió korona előlegnek a székesfőváros részére leendő végleges átengedése iránti, mely összeg az 1908 : XLVIII. t.-cz.-kel

az Attila-körút szabályozása céljára a kezelésünk alatt álló fővárosi pénzalapnak engedélyeztetett.

Azt a további kérését azonban a székesfővárosnak, hogy e műveltnél még külön 3 millió korona állami támogatásban részesíttessék, a belügyminister ur, az állam pénzügyi helyzetére való utalással, nem találta teljesíthetőnek.

A mi a kisajátításokat illeti, a szűkebb értelemben vett tabáni rendezéshez 218 ingatlan sajátítandó ki. Az Attila-köruton az ingatlanok kisajátítását a fentebb említett 2 millió korona állami előleg terhére mi indítottuk meg és bonyolítjuk le. E köruti vonalon, nevezetesen annak a Döbrentei-tér és a tabáni templom közti szakaszán, a keleti oldalon kisajátítás alá vettünk 7 ingatlanságot, míg a körutnak Szarvas-tér és Szent János-tér közti szakaszában a nyugati oldalon 18 ingatlanságot.

Ezek közül az ingatlanok közül 11-et már megszereztünk, míg a többiek kisajátítása folyamatban van.

A székesfőváros a maga részéről már szintén igen szép eredményt ért el az általa kisajátítandó 193 ingatlan megszerzése körül, a mennyiben egyezségi uton már 71 ingatlannak jutott a tulajdonába.

A kisajátításokkal párhuzamosan a székesfővárosi mérnöki hivatalban munkában van a Tabán részletes szabályozási és rendezési tervének a kidolgozása.

Noha nem csekély feladatról van szó, mégis reméljük, hogy a részletes terv már a közel jövőben elkészül és az illetékes hatóságok tárgyalása, illetőleg megállapítása alá kerül.

* * *

A Völgy-utca
szabályozása

Az I. ker. Nyék-dülőben levő Völgy-utca meghosszabbítására 1908-ban készült szabályozási terv szerint, ez az utca meghosszabbítandó egyfelől a Nyéki-uttól egészen a Hidegkuti-utig, másfelől a Lipótmezői-uttól a Zuhatag-utig.

E tervre nézve a székesfővárosi tanács azt a kívánságát fejezte ki, hogy a Völgy-utcának az utóbb említett irányban való meghosszabbítása helyeztessék át a Budapesti közuti vaspályatársaság itteni hűvösvölgyi vonalának tulsó délnyugati oldalára azért, mert az eredeti meghosszabbítás mellett egy, még jókarban levő villát kellene áldozatul ejteni és ezenfelül az út megépítése a lejtészini viszonyok miatt csak költséges támfalak alkalmazásával történhetnék, míg az általa javasolt oldalon, fővárosi telkeken, kevesebb költséggel létesíthető.

Egyuttal javaslatba hozta a székesfővárosi tanács, hogy ennek az utnak a szélessége 8 m. helyett 10 m.-ben állapíttassék meg.

Részünkről a székesfőváros előterjesztéséhez hozzájárultunk, de annak a hangsúlyozásával, hogy támfalat az út áthelyezése mellett is kell építeni. A villamos vasut pályatestre ugyanis ezen az oldalon is sokkal magasabban fekszik az út leendő szintjénél, következésképp a pályatestnek támfallal való biztosítása elkerülhetetlen.

Azt a további javaslatot azonban, hogy a szóban levő utszakasz általában 4·7%-os egyenletes emelkedéssel képeztessek ki, nem tehetjük magunkévá, hanem a helyi viszonyokat mérlegelve, a következőkben állapotunk meg :

Az utszakasz a Lipótmezei-uttól a 7108/3 hr. számú Kellner-féle telek határáig egyenlő szintben legyen a villamos vasut pályatestével, míg tovább haladva a vasuti aluljáróig, ennek mai + 71·70 m. niveauját megtartva, 5%-os egyenletes lejtéssel birjon.

Végül elfogadtuk, hogy a székesfőváros tulajdonát képező (7090. 7091. 16323.) hrsz. telken, — a mely ez idő szerint piaczi czélokra szolgál és különben is térnek van kijelölve, — serpentin út létesíttessék. Ez a serpentin út össze fogja kötni a Zuhatag-utat a Hidegkuti-uttal.

* * *

A székesfővárosi tanács az érdekeltég kérelmére, hozzájárulásunkkal kimondotta, hogy az I. ker. Németvölgyi-út mentén és a Királyhágó-utcán végigvonuló nagy méretű nyílt árkot közegészségi, de különösen köztisztasági szempontból egész hosszában teljesen betölteti és helyette zárt csatornát épített.

A Németvölgyi-út kiszélesítése.

Ennek az ügynek a tárgyalása során foglalkoztunk műszaki osztályunk abbeli előterjesztésével, hogy a Németvölgyi-út a Királyhágó-utca és a tervezett műárok közti szakaszán legnagyobb részt a betömendő árok területével kiszélesíttessék.

A javaslat szerint a Németvölgyi-út a Királyhágó-utcától a Mozdony-utca mentén fekvő telekig, kifelé menve a baloldalon, a közel 8 méter széles árok-területtel mintegy 23 méterre szélesíttetnék ki és ez az árok-terület a bemutatott mintaszelvény beosztása szerint részben a gyalogjáró szélességének növelésére, részben pedig egy második fasor ültetésére használatnák fel. Folytatólag az út a jobb oldalon szélesíttetnék.

A fenti javaslatot közelebbi megfontolás alá véve, megállapítottuk, hogy ez a kiszélesítés a végrehajtandó csatorna-építési munkákat nem érintené, mert a kocsút tengelye változást nem szenved.

Megállapítottuk továbbá, hogy míg a Németvölgyi-út kocsútja 10·17 m. széles, addig a járda már csak 2·50 m. szélességgel bír és ebből is 0·80 méter szélességet a fasor foglal el.

Minthogy pedig a Németvölgyi-út a farkasvölgyi temetőbe vezet és az erre irányuló nagy forgalom lebonyolítására a gyalogjárók mai szélessége nem elegendő, minthogy másrészt szépészeti szempontból egy második fasor létesítése kívánatos, a kiszélesítés tervét helyesléssel fogadtuk és további tárgyalás végett áttettük a székesfővároshoz.

* * *

A Rózsadombra vezető serpentin út.

A II. ker. Rózsadomb és környéke lakóinak régi óhaja megy teljesedésbe annak a serpentin utnak a szabályozásával és kiépítésével, mely a Margithiddal szemben kiágazva a Margit-körútból illetőleg a Török-utczából a Rózsadombra vezet.

Ennek az utnak a tervét az érdekeltség kérelmének figyelembevételével, hosszabb tárgyalások után a székesfőváros hatóságával egyetértőleg, úgy állapítottuk meg, hogy az út 15 m. széles legyen 6.5%-os átlagos lejtéssel birjon, másrészt, hogy az Apostol-utczáig 2 kanyarulattal, — innen pedig a Zárda-utcza felső szakaszába való betorkolásáig 1 kanyarulattal képeztessek ki. A kanyarulatokban a serpentin út már csak 2%-os lejtéssel fog birni.

Az út átlagos lejtését lehetett volna ugyan 5%-ra mérsékelni, de csak úgy, ha több és meredekebb fordulót iktatunk közbe.

Minthogy azonban a sok kanyarulat nemcsak szépészeti szempontból esnék kifogás alá, hanem főleg azon oknál fogva, mert a kanyarulatok így igen rövidek lennének és egymáshoz közel esnének, a mi a közlekedést, különösen pedig a várható automobil forgalom lebonyolítását veszedelmessé tenné, ezért a fentebb említett tervet fogadtuk el és állapítottuk meg, mint olyant, mely a vidék fő közlekedési útjának kiképzésére nézve az adott viszonyok között a legjobb megoldásnak tekintendő.

Kiemeljük még a tervből, hogy a serpentin út alsó kanyarulatainál, nevezetesen a Zárda- és a Margit-utczánál két lépcsős feljáró lesz, másrészt, hogy az utnak a Zárda-utczával párhuzamosan haladó szakasza a Margit-utcza felé eltolva képeztetik ki, mi által lehetségessé válik a Zárda-utcza mentén létesítendő támfalak rideg hatásának parkirozott rézsükkal való ellensúlyozása.

Az út legfelső kanyarulata közé is iktatnak lépcsős gyalogjárót, mely a Margit-utcza irányában helyeztetik el.

Az érdekeltségnek, élén a Rózsadomb és vidéke egyesülettel, egyik óhaja az volt, hogy a serpentin út mentén fekvő 3643—3645. hr. számú, mindössze csak 788 □-öl területű telkeket, melyek ez idő szerint apró, disztelen viskókkal vannak beépítve, a székesfőváros sajátítsa ki és azokon parkot létesítsen.

Ez a kérelem úgy közegészségi, mint városszépítési szempontból, indokolt lévén, annak teljesítését a székesfővárosnak melegen ajánlottuk.

A székesfőváros közönsége méltányolván a kérelem közérdekű voltát, a park létesítését elhatározta és a kisajátításokat legott megindította.

* * *

A III. ker. Táborhegyen néhány évvel ezelőtt tudvalevőleg nagyobb mérvű földcsuszamlások történtek; miért is a szóban levő dülő és környéke szabályozásának tárgyalásával czélszerűnek láttuk mindaddig várakozni, míg a csuszamlások által megváltozott helyzet végkép kialakul.

A Mátyáshegy, Remetehegy és Táborhegy szabályozása

Minthogy az utóbbi időben nagyobb területre kiterjedő földcsuszamlás nem fordult elő és mert e vidéken a lakosság, különösen a lakáshiány következtében mind sűrűbben óhajt letelepedni, – műszaki osztályunk a már régebben folyamatba tett tanulmányainak eredményeképpen az 1909. évben kidolgozta és elénk terjesztette a Mátyáshegy-, Remetehegy- és Táborhegy-dülők szabályozási tervét.

A terv annak a vidéknek szabályozását öleli fel, melyet a Szépvölgyi-út és folytatásában a Pálvölgy és Mátyáshegy között elvonuló, illetőleg itt tervezett 10 öl széles fő út, másfelől a Bécsi-út, Testvérhegy és Viharhegy határol.

Be van illesztve a tervbe a fővárosi Margit-kórház telepének kibővítése, továbbá az 1907. évi XXVIII. t.-cz. értelmében létesítendő Árpád-emlékmű elhelyezésének kerete is, figyelemmel arra, hogy az emlék helyét a kiküldött országos bizottság már megállapította és ezt a miniszterelnök ur is jóváhagyta.

E szabályozási tervben a Szépvölgyi-út és folytatásában a Pálvölgy és Mátyáshegy között tervezett fő út, a már korábban kidolgozott és az 1908. évről szóló jelentésünkben ismertetett megoldással szerepel.

A terv sulypontja arra a főútvonalra esik, mely a Pusztaszeri-uttól mintegy 400 méter távolságban kifelé, a Szépvölgyi-útból indul ki és a Bécsi-uttal párhuzamosan halad a Testvérhegy felé, hogy ott majdan folytatást találjon.

Ez a fő út, mely a hegyoldal közepe táján vonul végig, 5%-os maximális emelkedéssel van kiképezve és a Szépvölgybe vezető uthoz hasonlóan, 20 méter széles. Az utnak a Bécsi-utra szükséges elágazása, figyelemmel a 76 méteres fekszín különbségre, serpentin alakban van megoldva; az elágazó serpentin út a Vörösvári-utca közelében, a temető szomszédságában torkol be a Bécsi-utba. Tekintettel arra, hogy az említett serpentin út emelkedése nem lépi túl az 5%-ot, míg az út kanyarulatai a 25 méteres sugarat is meghaladják, ez a megoldás lehetővé teszi e vidéken a villamos vasuti közlekedés létesítését, illetőleg azt,

hogy a Szépvölgyi-uton, majd az említett fő uton, a serpentin uton és a Bécsi-uton idővel körforgalom rendeztessék be.

A műszaki osztály, annak érdekében, hogy a hegyoldal telkei a Bécsi-uttal minél szerveesebb kapcsolatba hozassanak és ez által a vidék fejlődése hatékonyan előmozdittassék, a Bécsi-utból kiágazólag még három serpentin utat vett fel. Ezek 12 méter szélesek és emelkedésük 5–6%.

Az egyik serpentin út a Határ-utcza közelében, az Ujlaki téglagyár és a felhagyott régi temető mentén vezet fel a hegyre és az u. n. Kisczell megkerülésével a fent említett 20 méteres főutba torkol, itt azonban még nem ér véget, hanem tovább haladva, a Mátyáshegy és Viharhegy közti vízvásztóra jut, + 173 m. magasságban a Duna szempontja felett.

Minthogy ennek a serpentin utnak kiindulási pontja a Bécsi-utnál + 9 méteren fekszik, e szerint az út + 164 méter magasságra emelkedik és mert e nagy magasságot a hosszú uton számos serpentin fordulattal küzdi le, a festői szépségű vidékre igen kellemes kilátást fog nyújtani.

A vízvásztótól az út 6%-os lejtéssel halad tovább egészen a Szépvölgyi-út folytatásában tervezett 20 méteres fő utig, melybe + 144.50 méter fekszenen torkol be.

A szóban levő serpentin út közvetlen összeköttetést fog létesíteni a Szépvölgy, Pálvölgy és Óbuda belterülete között, a mely utóbbi jelenleg a felső vidékről csak nagy kerülővel érhető el.

A második serpentin út a Kisczelli-utcza folytatásában, a Margitkórház mögött tervezetik és mert a Kisczelli-utcza folytatását képezi a Hungária-körut irányában Óbudára építendő hid tengelyvonalában kiképzendő főutnak, ezzel e megoldással szerves kapcsolaba jut a hegyvidék a főváros balparti részével is.

Ez a második serpentin út Kisczelnél egyesül a Határ-utcza közelében kiinduló serpentin uttal.

A Bécsi-utból kiágazó harmadik serpentin utat a műszaki osztály a Körte-utcza folytatásában úgy tervezi, hogy ez az út + 73 méteres magasságban a 20 méter széles főutba torkoljon.

Az imént említett közlekedési ereken kívül a szabályozási terv még több, kisebb jelentőségű út beigtatásáról is gondoskodik, melyek mind 10 méter szélességben vannak felvéve, különös figyelemmel az építésügyi szabályzat revíziója során kialakult irányelvekre, melyek e vidékre vonatkozólag azt a rendelkezést contemplálják, hogy szabadon álló épületek építtessenek, az utaktól legalább 5 m-es előkertek hagyásával.

Ezen a hegyvidéken a műszaki osztály több gyalogutat is igtatott be a szabályozási tervezetbe, 6 és 8 m. szélességgel.

Minden egyes utvonal a fekszinek szempontjából is helyszini tanulmányok és felvételek alapján részletesen ki van dolgozva, úgy hogy

ezek az adatok a felmerülő építkezéseknél irányadó tényezőként vehetők.

Parkok gyanánt, – leszámítva az Árpád-émlék környékét, – csupán a két felhagyott temető területe van kijelölve, de az utak hegyesebb szögben való keresztezései nyughelyekül képeztetnek ki. E tekintetben a műszaki osztályt az a helyes szempont vezette, hogy mivel a Mátyás-hegy tetejét a székesfőváros már is befásította és bizonyára ugyanígy fog cselekedni a Viharhegy kopasz területével is, ennél fogva e vidéken külön nagyobb szerű közparkok kihasítására, már a terepviszonyok miatt sincs szükség.

A Bécsi-ut mentén fekvő téglagyárak területét a műszaki osztály a szabályozás keretébe nem vonta be, ugyszintén a Viktória téglagyár mögötti területet sem, mely újabban csuszamlásnak indult.

E vidék szabályozási tervének megállapításánál kiváló fontossággal bír a vízlevezetés kérdésének helyes megoldása.

Ide vonatkozólag a műszaki osztály azt hozta javaslatba, hogy a vízlevezető árkok általában mai helyükön hagyassanak meg főirányuk megtartásával, csupán szelvényük helyesbítették 12 méter egyenlő szélességre.

Ez a szélesség ugyanis elegendő arra, hogy az árkok mindkét oldalán gyalogutak is létesíttessenek és ott, a hol az árkok egyenes emelkedése a forgalmat ma is megengedi, az árkok feneké időről-időre továbbra is mint kocsit legyen igénybe vehető.

Csakis egy helyen, nevezetesen a Donáti-kápolna mentén elvonuló nagy árkok egyikénél vált szükségessé módosítás oly értelemben, hogy az egyik ároknak mintegy 320 m. hosszú szakasza, mint árok felhagyassék és betömessék.

A most ismerttetett tervet úgy szabályozási, mint városfejlesztési szempontból általában sikerült megoldásnak találtuk és elfogadtuk, mégis azzal az egy módosítással, hogy a hegyoldalon végigvonuló 20 méter széles főutnak a remetehegyi felhagyott temető felett levő régi téglavető telep menténi törése mellőztessék és e helyett az út itt is egyenes vonalozásu legyen.

E tervet megállapítás előtt, további tárgyalás és esetleges észrevételeinek közlése végett áttettük a székesfőváros hatóságához.

* * *

A székesfőváros fejlesztéséről szóló 1908. évi XLVIII. t.-cz. tudva-
levőleg az V. és III. kerület között a Hungária-körut irányában létesítendő
új közuti Dunahid építéséről és a vele mindkét oldalon kapcsolatos város-
rendezési műveletről is intézkedik.

Az óbudai
hiddal kap-
csolatos sza-
bályozás.

E művelet előkészítő munkálatai sorában mindenekelőtt a hid tengelyének a megállapítása vált szükségessé, hogy ennek alapulvételével azután a hiddal kapcsolatos szabályozás és rendezés terve kidolgozható legyen.

Előterjesztésünkre a tárgyalások ez irányban megindulván, kereskedelemügyi minister ur, a létrejött megállapodáshoz képest a hid tengelyét akként állapította meg, hogy az a Hungária-körut tengelyének a körvasut melletti töréspontján menjen keresztül és egyenes irányban vezettessék a Kisczelli-út végső szakaszának irányában.

Ezzel műszaki osztályunk abba a helyzetbe jutott, hogy a kapcsolatos szabályozásra nézve a tervet kidolgozhatta.

A tervezésnél műszaki osztályunk minden számba jöhető szükséglet kielégítésére különös gondot fordított, így arra is, hogy a közuti vasut minden irányban megfelelően vezethető legyen.

Az említett szabályozási terv azonban megállapítottnak nem tekinthető, mivel az a hidépítéssel kapcsolatos egyéb kérdésekkel együtt mindenekelőtt annak az értekezletnek a közelebbi megvitatása és megfontolás alá kerül, mely a kereskedelemügyi ministeriumban az összes érdekelt hatósági tényezők bevonásával fog megtartatni.

Minden kilátás meg van arra, hogy az értekezletet a kereskedelemügyi minister ur mielőtt össze fogja hívni, a mi már azért is kívánatos, mert csak a szabályozási terv elfogadása és megállapítása után jutunk abba a helyzetbe, hogy a kisajátítások mérve felől közelebbi tájékozást szerezzünk és azután a szükséges kisajátításokat megindíthassuk.

* * *

A Fűrő-utca
szabályozása

A székesfővárosnak az utolsó néhány évtized alatt örvendetesen bekövetkezett nagyarányu fejlődése a multnak sok kényyszerü mulasztását hozta helyre és számos előfeltételét adta meg a további haladásnak.

Mindazonáltal a jövő mindjobban kidomborodó igényeit tartva szem előtt, a fontos újabb feladatok egész sorozatát látjuk kialakulni, tanuságául annak az örök igazságnak, hogy a fejlődés, haladás és tökélyesbülés soha befejezettnek nem tekinthető, mert a régiek kielégítésének nyomában szakadatlanul újabb és újabb kívánalmak és igények támadnak, melyeket épen a haladás állit koronként a kielégítést váró szükségletek homlok vonalába.

A főváros forgalmának az általános fejlődésben gyökerező jelentékeny növekedése állította előtérbe az V. ker. Fűrő-utczának, valamint a ma már szintén Fűrő-utca elnevezéssel biró Marokkai-utczának a szabályozását is, mely kérdés tárgyalását még 1905-ben tüztük napi-rendre, felkérvén a székesfőváros közönségét, hogy a szabályozásnak vegyes bizottsági tárgyalásához hozzájárulni sziveskedjék.

Egyidejűleg megküldtük a székesfővárosnak műszaki osztályunk tervezetét, mely szerint a Fürdő-utcza a déli oldalon 13 ölre lenne szélesítendő, a Marokkai-utcza pedig ugyanazon tengelyvonal alapul vételével 28 öl szélességben térszerű kiképzést nyerne.

Kísérő átiratunkban nem kívántunk részletesebben kiterjeszkedni arra a vitatható kérdésre, hogy vajjon ez a szabályozás szerves összefüggésben állónak tekinthető-e az Andrássy-uttal, fővárosunk egyik legnevezetesebb alkotásával, azonban rámutatunk arra, hogy az Andrássy-utnak a Váci-körutba való kitorkolása a Marokkai-utcza térszerű kiképzésével városrendezési szempontból kétségkívül igen lényegesen javulna.

Másrészt ilyen tér beiktatása a belső körut vonalába annál célszerűbbnek mutatkozik, mert az egészen más jellegű Deák Ferencz-téren és Calvin-téren kívül ott más terünk nincs. Ehhez járul, hogy a Duna és a belső körut között elterülő teljesen beépített és sűrűn lakott városrészben a Lipótköruttól a Kossuth Lajos-utczáig ez idő szerint nem találunk szélesebb utvonalat, mely a belső körut és a Duna közötti forgalmi viszonylatok kielégítésének szolgálatára lehetne. Ezen a hiányon a Fürdő-utcza, tervezett szélességében gyökeresen segítene.

Szemünk előtt lebegett, hogy az ezen szabályozással érintett egyik-másik telekre vonatkozólag az ujonnan való beépítés szándéka merült fel, s hogy a megoldás később pénzügyileg sokkal nehezebbé, vagy esetleg lehetetlenné is válnék.

Fenti megkeresésünk folytán a székesfőváros tanácsa meghallgatván mérnöki hivatalát, az 1907. évben a Fürdő-utcza szabályozásának vegyes-bizottsági tárgyalásához hozzájárult, a székesfőváros küldötteit megnevezte, egyuttal pedig a bizottsági tárgyalás céljára megküldte azokat a vagylagos terveket, melyek a szabályozásra nézve a székesfővárosi mérnöki hivatalban készültek. A mérnöki hivatalban készült tervek közül megemlítjük Heuffel Adolf volt középítési igazgató tervezetét, mely a Fürdő-utcza és a Marokkai-utcza szabályozását műszaki osztályunk tervével egyező módon contemplálja, azzal az egy eltéréssel, hogy a Marokkai-utczának csupán a Váci-körut felőli fele részét képezi ki térszerűen, még pedig úgy, hogy a tér tulipán vagy szigonyhoz hasonló alakban jelentkezik.

Devecis Ferencz jelenlegi középítési igazgató több tervet dolgozott ki, melyek közül a mellett a megoldás mellett foglalt állást, hogy a Marokkai-utcza 18 öl szélességgel ferde irányban képezze az Andrássy-út meghosszabbítását; a Fürdő-utczának, Nagykorona- és Nádor-utcza közti szakaszára nézve műszaki osztályunk tervezetét tartja meg, míg a Nádor-utcza és Ferencz József-tér közti szakaszt a lánczhid felé elhajolva vezeti ki.

A vegyesbizottság első tárgyalásának alapjául műszaki osztályunk tervén kívül a most ismertetett két terv szolgált. A tárgyalás során megállapítást nyert, hogy a Devecis-féle terv a Fürdő-utcának a Nádor-utca és a Ferencz József-tér közti szakaszára vonatkozólag már nem valósítható meg, még pedig a Pesti magyar kereskedelmi bank sarok-épületének időközben, csupán sarokletompitással történt engedélyezése folytán beállott helyzetre való tekintetből. Ez a terv tehát átdolgozást igényel és részletes költségsszámítással is kiegészítendő, mire nézve Devecis Ferencz középítési igazgató a vegyesbizottságtól megbízatást nyert.

E megbízatásban a középítési igazgató ur, régi tervének alapeszméjéből kiindulva, három új tervezetet dolgozott ki és azokat a költségsszámításokkal kiegészítve mutatta be hozzánk. Nevezett egyuttal a saját egységárai alapján számításokat tett műszaki osztályunk tervének kiviteli költségeire nézve is.

Ezen újabb vagylagos tervek közül az E) jelzésű tervben a Fürdő-utca 20 m., a Marokkai-utca pedig 13 öl, az F) jelű tervben a Fürdő-utca 13 öl, a Marokkai-utca pedig 18 öl, végül a G) jelű tervben mindkét utca 13 öl egyenlő szélességgel szerepel.

A vegyesbizottság tulajdonképpeni érdemleges tárgyalása csak ezután indult meg, még pedig kiterjeszkedve e városrendezési műveletnek nemcsak műszaki, hanem pénzügyi részére is.

A mi a Fürdő-utca szabályozásának pénzügyi oldalát illeti, az újabb tárgyalás során mindenekelőtt utalás történt arra, hogy a székesfővárosi tanács akkor, a mikor a vegyesbizottság kiküldéséhez hozzájárult, egyuttal kijelentette, hogy a székesfőváros nincsen abban a helyzetben, miképp az új utvonal nyitása által előálló költségekhez akár a jelenben, akár pedig a belátható jövőben bármivel is hozzájáruljon.

A székesfővárosi tanácsnak a szőnyegen levő városszabályozási kérdéssel szemben már eleve elfoglalt ez a rideg elutasító álláspontja, másfelől az a körülmény, hogy a kezelésünk alatt álló fővárosi pénzalap, – főleg az új terjedékegyezményből folyó és más irányu lekötöttsége miatt – képtelen a szabályozással kapcsolatos, milliókra rugó költségek viselésére, pedig, ha a szabályozási művelet elhatározatnék, csak a Marokkai-utca északi oldalán kisajátítandó két ingatlan megszerzésére még az 1905. évből származó költségsszámítás szerint is legalább 2½ millió korona forgó tőkére lenne mielőbb szükség, – elnökségünk sajnálattal kénytelen volt azt a javaslatot tenni, hogy a különben nagy fontossággal bíró és ezért maga a közmunkák tanácsa által kezdeményezett szabályozási művelet ejtessék el.

Ezzel szemben a vegyesbizottság arra az álláspontra helyezkedett, hogy a Fürdő-utca kiszélesítéséhez és szabályozásához fűződő elsőrendű városrendezési és forgalmi érdekeknél fogva nem lenne helyén való az

eszme megvalósításáról lemondani a nélkül, hogy a pénzügyi nehézség elhárítására kísérlet ne tétessék.

A bizottság meggyőződése szerint a székesfőváros közönsége, – mely elé a kérdés érdemleges eldöntése tartozik, – közelebbi megfontolás után nem zárkozhatik el attól, hogy a Fürdő- és Marokkai-utczának mint egyik főforgalmi utvonalnak annyira kívánatos kiszélesítése érdekében anyagi áldozatot hozzon.

Tekintettel ugyanis egyfelől az Andrássy-utról, másrészt pedig a Váczi-körut felől két irányból is erre terelődő rendkívül nagy forgalomra, a Fürdő-utca kiszélesítését és szabályozását a bizottság szintén nagy horderejű városrendezési feladatnak ismeri el és a bizottságnak különösen a székesfőváros részéről tagjai hangsúlyozták, hogy a székesfőváros törvényhatósága a kiszélesítés mellett szóló érvek hatása alatt nem helyezkedhetik a székesfővárosi tanács rideg álláspontjára.

A bizottság továbbá reményt táplál az iránt is, hogy a művelet a magas kormány áldozatkészségéből állami támogatásban fog részesülni.

Ezután a bizottság a kiszélesítés részleteinek a megvitatására térvén át, a bemutatott tervek közül a Heuffel-féle tervet, továbbá a Devecis F) és G) jelzésű terveit mellőzte azokkal az eszmékkel együtt, melyek már korábban a Mérleg-utca kiszélesítésére s a Váczi-körutig való meghosszabbítására, úgyszintén a Marokkai-utca és a Szt. István-bazilika között park létesítésére merültek fel, úgy, hogy a tárgyalás anyagát csupán műszaki osztályunk tervezete és Devecis Ferencz közép. igazgató E) jelű terve képezte.

Hosszabb eszmecsere után a bizottság abban állapodott meg, hogy a most említett két terv alapul vételével s a Lloyd-féle Ferencz József-rakparti 727. hrsz. ingatlan bevonásával dolgoztassék ki egy olyan újabb szabályozási terv, melyen a Fürdő-utczának 20 m. és 13 öltre való kiszélesítése, s továbbá a Marokkai-utczának is ehhez alkalmazkodó kiképzése legyen vagylagosan kitüntetve.

Az ezen irányelvek figyelembevételével kidolgozandó új terv a mai értékviszonyoknak megfelelő költségvetés kíséretében mutatandó be.

Azalatt az idő alatt, míg a szóban levő előkészítő munkálatok folytak, érkezett le hozzánk a belügyminister urtól Dr. Heteés Antal budapesti ügyvéd, székesfővárosi törvényhatósági bizottsági tag tervezete, amely felöleli a Fürdő-utczának a déli oldalon 13 öltre való kiszélesítését, a Marokkai-utczának pedig olyatén szabályozását, hogy annak a Váczi-körut felé eső része, az utczának közel fele hosszáig térré képezessék ki az Andrássy-ut betorkolásának megoldására, míg a Fürdő-utca felé eső másik rész 13-öl széles legyen, vagyis felvegye a Fürdő-utca szélességét. Ezenfelül kiterjeszkedik Dr. Heteés tervezete a térré kiképezendő Marokkai-utczában, a Fürdő-utca déli oldalán, az Erzsébet-tér

keleti, déli és nyugati oladalán, ugyszintén kapcsolatosan a Deák Ferencz-tér egy részén is az épületeknek árkádokkal való építésére.

Tervező az árkádok mélységét 4, helyenként 6 méterre, magasságát pedig 9 méterre teszi, és az építmények művészi kiképzésével a főváros architektonikus képét élénkíteni czélozza, mi mellett az Erzsébet-tér körüli árkádok egyszersmind fedett sétányul is szolgálnának.

E tervezet továbbá a kiviteli költségek apasztását is biztosítaná, amit tervező nemcsak a kisajátítás alá eső ingatlanok kevesbedésével, hanem az által is óhajt elérni, hogy a mennyiben az illető ingatlanok 10 év alatt az árkádos építési móddal beépítettnek, 30 évi rendkívüli adókedvezményben részesülnének, a telektulajdonosok pedig az árkádok czéljára szükséges területsávokat ingyen engednék át, viszont azonban az árkád fölötti légoszlopoknak, ugyszintén az árkádok alatti pinczeterületeknek beépítésére ingyenes jogot nyernének; a 10 év alatt így ki nem épült ingatlanok kisajátíthatókká válnak s ezek árkádos beépítése az adókedvezmény további meghosszabbításával biztosíthatnák.

Tervező számítása szerint e megoldás az eddig felmerült tervek kiviteli költségeit mintegy felére szállítaná le.

Időközben műszaki osztályunk és Devecis Ferencz középítési igazgató elkészülvén szabályozási terveiknek a vegyesbizottság által kivánt átdolgozásával és az ezekre vonatkozó költségszámításokkal, a bizottság ezeket az újabb terveket a Heteés-féle javaslattal együtt vette tárgyalás alá.

Ezen újabb tervek hozzávetőleges költségszámításait a következőkben ismertetjük:

1. Műszaki osztályunk I. tervénél, – melyen a Fürdő-utcza 20 m., a Marokkai-utcza pedig 50 m. szélességgel szerepel, – a műszaki osztály számítása szerint a jelen időben felmerülő költség 1,622.766 koronát, a jövőben felmerülő 2,400.130 koronát, az összes költség tehát 4,022.896 koronát tesz ki. Devecis Ferencz középítési igazgató számítása szerint e terv a Marokkai-utczára nézve 2,995.000 kor., a Fürdő-utczánál 1,019.130 kor., összesen 4,014.130 kor. fedezetlen költséget igényel.

2. A műszaki osztály II. terve – mely a Fürdő-utczát 13 öl, a Marokkai-utczát pedig 28 öl szélességgel ábrázolja, – a műszaki osztály számítása szerint a jelen időben 1,622,766 korona, a jövőben 3,580.436 korona, összesen tehát 5,203.196 korona költséggel jár. Devecis számítása szerint a költség a Marokkai-utczánál 3,220.516 kor., a Fürdő-utczánál 1,776.760 kor., összesen 4,997.186 korona.

3. Devecis Ferencz középítési igazgató E) tervénél – melylyel a Fürdő-utcza 20 méter, a Marokkai-utcza pedig 13 öltre szélesített ki, – a fedezetlen költség Devecis számítása szerint a Marokkai-utczánál 1,414.212 kor., a Fürdő-utczánál 1,019.130 kor., tehát együtt 2,433.342 kor.

A műszaki osztály számítása szerint a jelen időben 1,595.612 korona, a jövőben 841.130 korona, összesen 2,436.742 korona.

4. Devecis F) jelű tervénél – mely szerint az egész utvonal 13 öltre szélesítették, – a tervező számítása szerint a Marokkai-utcza szabályozása 1,417.412 koronát, a Fürdő-utcza szabályozása pedig 1,776.670 koronát, vagyis az egész művelet 3,194.082 korona költséget igényel.

A műszaki osztály számítása szerint a költség a jelen időben 1,581.612 koronát, a jövőben 1,623.370 koronát, összesen tehát 3,204.982 koronát tenne ki.

5. Devecis G) terve alapján – melyen a Fürdő-utcza 13 öl szélességgel, a Marokkai-utcza pedig 18 öl szélességgel szerepel – a fedezetlenül maradó költség Devecis számítása szerint a Marokkai-utczánál 1,964.756 korona, a Fürdő-utczánál pedig 1,776.670 korona, összesen 3,741.426 korona, míg a műszaki osztály számítása szerint a jelen időben 1,964.556 korona, jövőben 1,995.770 korona, összesen 3,960.326 korona.

Ezekhez a tervekhez járul most még:

6. Dr. Heteés Antal fentebb ismertetett tervezete, melynek az említett módzatok mellett való kivitele a műszaki osztály által tett számítások szerint a jelen időben 970.870 korona, a jövőben 1,789.830 korona, összesen tehát 2,760.700 korona fedezetlen költséggel járna.

A most ismertetett terveket a vegyes bizottság beható tárgyalás alá vevén a Marokkói-utczára nézve a Heteés-féle térszerű megoldás mellett foglalt állást figyelemmel arra, hogy ez a megoldás az Andrassy-út művészi lezárásának domináló érdekét aránylag a legjobban elégíti ki, másrészt, hogy ez a megoldás a többi terveknél jelentékenyen kisebb áldozattal látszik megvalósíthatónak és alkalmas arra, hogy a közel jövőben tényleg is végrehajtsák.

Ami pedig az árkádok építkezés eszméjét illeti, a bizottság a mellett foglalt állást, hogy a javasolt árkádok építési mód teljesen ejtessék el.

A bizottság ugyan készséggel ismerte el, hogy a keleti népek hazájából származó árkádok építkezés építőművészi alkotásában élenkinté a főváros képét, abba változatosságot hozna be és a közönségnek kellemes sétahelyéül szolgálna, másfelől azonban mérlegelni kellett a reális üzleti életre kiható hátrányait is, melyek abban jelentkeznek, hogy az árkádok alkalmazása csökkenti a házbérvédelmet, már azért is, mert például ezáltal a mezzanin sötétté válik, a mi számottevő devalvációt jelent.

A tárgyalás során utalás történt arra a tapasztalati tényre, hogy az üzleti érdek az épületek homlokzatának tagolásával, sőt még a rizalitokkal sem tud megbarátkozni, ily viszonyok között tehát az árkádok építési mód annál kevésbé volt a bizottság részéről pártolható, mert az ilyen jellegű építkezés művészi keresztülvitelének garanciája nehezen található meg.

Magának a Fürdő-utcának szélességére nézve a bizottság azt fogadta el, hogy az utca a volt Marokkai-utcai, négyszögletű térré alakítandó résztől kezdve a déli oldalon 20 méterre szélesíttessék ki.

Habár e szerint a Fürdő-utca szabályozásának tárgyalására kiküldött vegyesbizottság, hosszabb tárgyalások után végre egy konkrét megoldásban állapodott meg, a kérdésnek ebben a keretben való továbbfejlesztését mégis fel kellett függeszteni, mert időközben illetékes helyről az új városházának az Erzsébet-téren való felépítésének az eszméje vetetett fel, a mely eszme kapcsolatban áll a mai Károly-köruti városháza helyén még a rendkívüli adókedvezmény tartama alatt építési telkek alakításával, másrészt a Nagykorona-utca és Váci-körut közé eső ingatlanok helyén a Szent István-templomtól a Deák Ferencz-térig park létesítésével.

Mielőtt azonban ezzel a nagy horderejű eszmével a vegyesbizottság érdemlegesen foglalkozhatnék, szükséges, hogy az érintett városrész új szabályozási és rendezési terve kidolgoztassék és a költségszámítások is megejtessenek.

Az előkészítés munkálatait műszaki osztályunk a székesfővárosi középítési igazgatóval egyetemben végzi.

A Dob-utca
és környéké-
nek szabályo-
zása.

A VII. ker., Dob-utca szabályozásának az eszméje már a 90-es évek közepe táján merült fel, anélkül azonban, hogy ez a kérdés akkoriban dülőre juthatott volna.

Ennek okát abban kell keresni, hogy valahányszor a Dob-utca szabályozása szóba került, mindannyiszor kapcsolatba hozták azt az Erzsébetvároson keresztül létesítendő sugáruttal és nem egy olyan terv látott napvilágot, mely a sugárutnak a Dob-utca igénybevételével való kiképzését czélozta.

A szabályozás terén az idők során ekként felmerült különböző nézetek és javaslatok a Dob-utca és környékén való építkezések tekintetében bizonytalan helyzetet teremtettek, a mi végre is a székesfőváros illetékes ügyosztályát arra indította, hogy a Dob-utca ügyében határozott, konkrét javaslatot terjesszen elő.

Az ügyosztály, a székesfővárosi középítési igazgató véleményével egyetértőleg arra az álláspontra helyezkedett, hogy a Dob-utcának kiszélesítése, az Erzsébet-sugáruttól függetleníttessék annyival inkább, mert a mi ennek az utcának a Károly-körut és a Klauzál-utca közti szakaszát illeti, – immár általánossá vált az a meggyőződés, hogy ez a szakasz a sugárut céljára amugy sem használható fel.

A tárgyalások azután a székesfővárosnál 1909-ben ebben az irányban megindulván, a székesfőváros tanácsa a rá következő évben a Dob-utcza szabályozására nézve konkrét javaslattal járult elénk.

Műszaki osztályunk, a javaslat áttanulmányozása után, előterjesztésében rámutatott arra, hogy a Dob-utcza új vonalozásának megállapításával a vidék szabályozásának kérdése megoldottnak nem tekinthető és bárha az új sugárut létesítése ügyében az elhatározás későbbre is maradhat, azonban nem lehet elodázni a Dob-utczát keresztező oldalutczák szabályozásának a revízióját, mert ezek az utcák annyira keskenyek, hogy azoknak jelen állapotukban való meghagyása és a mind sűrűbben felmerülő építkezéseknek e csekély utcza-szélesség alapulvételével való engedélyezése a városfejlődés és a forgalom érdekeit igen hátrányosan érintené.

Mint hogy a műszaki osztály e nézetét magunk is teljesen indokoltnak találtuk, sőt azt a főváros is helyeselte, – a Dob-utcza szabályozási tervébe beillesztettük a keresztező oldalutak, nevezetesen a Rombach-, Holló-, Sip-, Kazinczy-, Nagydiófa-, Klauzál- és Csányi-utcza kiszélesítését, illetőleg szabályozási correctióját is.

Az ekként kiegészített tervet tárgyalás alá vevén, a Dob-utcza és környékére vonatkozólag a szabályozást, egyetértve a székesfőváros közönségével, a következőkben állapítottuk meg:

1. a *Dob-utcza* a Károly-köruttól a Klauzál-térig 8 öltre szélesítetik ki, még pedig a körut és a Rombach-utcza közti szakaszában az északi oldalon és innen a Klauzál-térig mindkét oldalról.

2. a *Rombach-utcza* a Dob-utczától az 5244. hrsz. zsinagógai telekig 15 méterre szélesítendő mindkét oldalról; a zsinagógai telek mentén, még pedig a tulsó oldalról az utcza 20 méter széles térszerű kiképzést nyer, míg innen egészen a Király-utczáig mindkét oldalról az első szakasz szélességének megfelelő 15 m-re szélesítendő.

3. a *Holló-utcza* a nyugati oldalról 12 m.-re szélesítendő;

4. a *Holló-utcza folytatásában* a Sip-utcza, Wesselényi- és Dob-utczák között *tér* alakítandó;

5. a *Sip-utcza* nyugati oldalának vonala kiegyenesítendő;

6. a *Kazinczy-utcza* a Király-utcza és Dob-utcza közti szakaszában 15 m. széles legyen, míg az utczának a Dob-utcza és Rákóczi-út közti szakasza maradjon meg továbbra is a jelenlegi mintegy 4 öl szélességében.

7. a *Nagydiófa-utcza* 12 m.-re szélesítendő, még pedig mindkét oldalról, lehetőleg aránylagosan.

8. a *Klauzál-utcza* teljes hosszában 20 m. széles legyen. A mi a kiszélesítés módozatát illeti, abban történt megállapodás, hogy a Rákóczi-út és a Nyár-utczából átnyúló nagy értékű fürdőtelep között, utóbbi meg-

kimélése érdekében a kiszélesítés az utcza tulsó, keleti oldalán, innen a Wesselényi-utczáig átmenőleg mindkét oldalon, végre a Wesselényi-utcza és a Klauzál-tér között az utcza nyugati oldalán történjék.

9. a *Csányi-utcza* szintén 20 m. széles legyen és a kiszélesítés a Klauzál-tértől az 5033. hrsz. ingatlanig a nyugati oldalon, innen kezdve pedig a Nagymező-utczába való czélszerű betorkolás érdekében az utcza mindkét oldalán történjék.

A Francia-
és Mexikói-út
szabályozása

A m. kir. államvasutak Budapest – czeplédi vonalának egyik oldalán a Francia-út, másik oldalán pedig a Mexikói-út vonul el, a mely utak ma még csak 3–3 öl szélesek és szabályozásuk úgy van tervezve, hogy államvasuti területből 6–6 öltre szélesíttessenek ki.

A kiszélesítésre vonatkozó terv még a 70-es évek elejéről való, de végleg azért nem volt ez ideig sem eldönthető, mert az államvasutak területüknek ilyen közcélra való igénybevételét ellenezték a nélkül, hogy e terület szabott rendeltetését a városszabályozó hatóságok előtt megjelölték volna.

Az a nagyarányu fejlődés, mely a fővárosban az építkezések terén az utolsó két év óta tapasztalható, immár elodázhatlan szükséggé teszi azt, hogy a Francia-út és a Mexikói-út szabályozásának kérdése mihamarább végleges megoldáshoz jusson, mert a mindkét út mentén fekvő több teleknek a tulajdonosa is concrét építési tervek alapján építési engedélyért folyamodott.

Minthogy pedig az építkezéseknél természetesen a szabályozási vonalokhoz kell alkalmazkodni, az építési engedélyek kiadását a hatóság kénytelen függőben tartani, éppen azért, mert a szóban levő két út szabályozási vonala eddigelé sem volt megállapítható.

Kétségtelen, hogy ezzel az eljárással a tulajdon szabad kihasználása korlátozva van és a magánfelek anyagi érdekeire ebből az eljárásból nem csekély anyagi kár háramlik.

Figyelemmel arra is, hogy a főváros területére érvényes építésügyi szabályzat 3. §-a értelmében az építési engedélyeket a hatóság szabályozás- módosítás czimén csak legfeljebb egy évig tarthatja függőben, végül, hogy az építkezéseknek a Francia-út és Mexikói-út mentén való lehetővé tétele városfejlesztési szempontból közérdeket is képvisel és a lakásszükséglet kielégítése szempontjából közérdeket is képvisel és a lakásszükséglet kielégítése szempontjából is ugyancsak fontossággal bír, – indítatva éreztük magunkat arra, hogy ebben a kérdésben a m. kir. államvasutak és a székesfőváros bevonásával szóbeli tárgyalást folytassunk s az ügyet ezen a uton juttassuk megoldásra.

Sajnos azonban, e tárgyalás eredményre nem vezetett, mert a m. kir. államvasutnak képviselői kijelentették, hogy az államvasut – elvi álláspontjánál fogva – a Francia-út és Mexikói-út kiszélesítése céljára területet egyáltalán nem engedhet át.

Ily viszonyok mellett a szabályozásra nézve a megoldási módot abban kell keresnünk, hogy az utak kiszélesítése a tulsó oldalról a magánosok telkéből történjék.

A szabályozás megállapítására hivatott hatóságoknak azonban végleges elhatározás előtt tájékozva kell lenniök a tekintetben, vajjon az ujonnan megállapítandó út területe részben vagy egészben nem fog-e majd vasuti célokra igénybe vétetni.

Az ilyen kockázattal járó szabályozások megállapítása ugyanis később igen zavaros helyzetet teremthetne és a közpénztárra is súlyos terheket róna.

Ennek elkerülése okából felirattal fordultunk a kereskedelemügyi minister urhoz, kérve, hogy a magyar királyi államvasutaknak a Budapest – czeplédi vonalon való jövőbeli végleges berendezkedése felől minél előbb határozni s a terjeszkedés határát az illetékes hatóságokkal közölve, őket abba a helyzetbe juttatni méltóztassék, hogy a Francia- és Mexikói-út szabályozása kérdésében végre végleges megállapodásra juthassanak és ezzel a vidéken a fejlődés elől az akadályokat elhárithassák.

Felterjesztésünkre adott válaszában a kereskedelemügyi minister ur rámutatott arra, hogy a székesfőváros területén átvezető államvasuti vonalak restructiója igen nagyszabásu mű, a melynek kivitelével együtt és egységesen oldandó meg a budapesti pályaudvarok végleges elhelyezésének, illetőleg rendezésének rendkívül fontos kérdése is.

Mindezen kérdések megoldása érdekében a multban már folytak tanulmányok, melyek eredményeképpen több alternatív terv készült.

E tervek elbirálásával ezideig még nem nyílt alkalma oly behatóan foglalkoznia, a mint ezt ez a rendkívüli fontossággal biró kérdés megérdemli.

Kilátásba helyezte azonban a minister ur, hogy ez a kérdés rövid időn belül beható megfontolás alá kerül, a mikor a kivitelre alkalmas tervezet elfogadása előtt, e tanácsot is megfogja hallgatni.

* * *

Rákospalota nagyközség előljárósága azzal az előterjesztéssel fordult hozzánk, hogy a m. kir. államvasutak Budapest – balparti körvasutja mentén az Erzsébet királyné-utjától a vasut 91/92. szelvényeig a község és a székesfőváros határán elvonuló, majd észak-keleti irányban Fóth község felé kanyarodó határ-utnak (Rákos-út) a szabályozási vonalát állapítsuk meg.

A rákospalotai határ-út szabályozása

Ennek az utnak ugyanis a fővárossal való forgalmi kapcsolat szempontjából nagy jelentősége van, miért is a község azt egyelőre 5 m. szélességben keramit burkolattal kívánta ellátni; szüksége merült fel tehát annak, hogy az út szélességi mérete, vonalozása és fekszínei előzetesen megállapíttassanak, különös tekintettel az Erzsébet királyné-utja és a körvasut kereszteződésében a közuti villamos vasut számára létesítendő aluljáróval kapcsolatos szabályozásra.

Méltányolva az előljároság előterjesztésében előadottakat, ebben az ügyben, az 1870: X. t.-cz. 15. §-a alapján, a község, a székesfőváros, a m. kir. államvasutak és Pest vármegye kiküldött képviselőinek részvételével értekezletet tartottunk, majd a helyszíni viszonyok közelebbi tanulmányozására egy szűkebbkörű bizottságot küldtünk ki.

Ennek a szűkebbkörű bizottságnak a javaslata alapján a határ-út szélességét a vonalvezetés tüzetesebb meghatározása mellett, 10 ölben állapítottuk meg akként, hogy ehhez az utszélességhez Rákospalota község területéből 6 öl, a székesfőváros területéből pedig 4 öl vétessék.

Megállapítottuk továbbá a határ-út magasságait is, melyek véglegeseknek tekintendők, kivéve mégis az utnak a körvasut mai pályaszíni átjárójánál levő szakaszát, hol a keramitburkolat ideiglenes fekszínben létesítendő és akkor, a mikor a m. kir. államvasutak az Erzsébet királyné-utjával való kereszteződésben a vasuti pályatest felemelésével az aluljárót megépítik, Rákospalota község köteles lesz a szóban levő ideiglenes keramit-utat a megállapítandó végleges magassághoz alkalmazkodva átfektetni.

Végül megállapítottuk, hogy a határ-út burkolásának nemcsak az előállítása, hanem a fentartása is, az egész utterületen egyedül Rákospalota nagyközséget terheli.

* * *

A mutatványos telep szabályozása

A székesfőváros a X. ker. Üllői-uti népligetben levő mutatványos telep új szabályozására mutatott be tervet. E terv szerint a telepet két, egyenkint 24 m. széles fő út fogja átszelni, melyek kereszteződésükben nyolczszögű térré bővülnek. Ezeken felül a telepen még egy 15 méter széles keresztút és egy szintén 15 méter széles körút fog a közlekedés céljára szolgálni.

A most említett tervet, mely nemcsak a fokozott közlekedési igényeket fogja helyesen kielégíteni, hanem a telep régi beosztásával szemben több mutatványos bódé elhelyezését is biztosítja, – a kivitelre elfogadtuk.

* * *

A törvényhatósági bizottság kimondotta, hogy a X. kerületi izraelita temető kibővítési céljára a Pesti Chevra Kadisa izr. szent egyletnek használatul bizonyos feltételek mellett átengedi a temető szomszédságában levő azt a 31,767 □-öl területet, melyet a Füz-utcza és a Gránát-utcza határol.

A X. ker. izr.
temető ki-
bővítése.

Ez ellen részünkről általános városrendezési szempontból észrevétel nem merült fel.

Tekintettel azonban arra, hogy a vidék szabályozási terve módosulni fog és e szerint a temető céljára igénybe veendő telektömb keleti oldalán, a Jászberényi-utba való betorkolással az eredetileg tervezett 8 öles út helyett egy 30 méter széles utvonal fog kihasíttatni, melynek az lesz a főhivatása, hogy a temetőt összekösse a Jászberényi-út északi oldalán elterülő városrésszel, ennél fogva a vonatkozó közgyűlési határozatot kiegészítettük azzal a kikötéssel, hogy a Pesti Chevra Kadisa egylet köteles lesz a temető területéből a megállapítandó szabályozás céljaira szükséges területeket a székesfőváros rendelkezésére, minden kárpótlási igény nélkül visszabocsátani.

II.

ÉPÍTÉSÜGYI SZABÁLYZAT.

Építésügyi
szabályzat.

Az építésügyi szabályzat általános revíziójának előkészítésére az illetékes hatóságok és a szaktestületek küldötteiből alakított bizottság a terjedelmes anyagot teljesen letárgyalta. A szabályzat új tervezete felett eddig még sem dönthettünk. A székesfőváros tanácsa, mint első fokú építési hatóság ugyanis az előkészítő tárgyalások befejezésével kérte, hogy alkalmat adjunk a tervezettel szemben felmerülhető észrevételeinek kifejtésére.

Ugy találtuk, hogy a kivánságnak engednünk kell, azon az áron is, hogy – mint előrelátható volt – a szabályzat megalkotása lényeges halasztást szenved.

A székesfővárosi tanács munkálatát csak az év végén kaptuk s mint-hogy az a tervezetre vonatkozólag lényeges módosításokat tartalmaz, az egész anyagot, előadói áttanulmányozása után, ismét annak a bizottságnak a tárgyalása alá fogjuk bocsátani, mely a revízió előkészítésével első ízben is foglalkozott.

A felmerült telekfelosztási és építkezési ügyek intézésénél mindazonáltal továbbra is már az építésügyi szabályzat új tervezetének tárgyalása során kialakult irányelvek szemelőtt tartásával jártunk el, így elégitve ki azokat a méltányos igényeket, melyek a különböző tisztviselői egyesületek és alkalmi részvénytársaságok részéről kisebb-nagyobb családi háztelepek létesítésére nézve felmerültek.

Az ekként elintézett kérelmek közül felemlítjük a Budapest-virányos-dülői tisztviselő lakházépítő szövetkezet telekszabályozását és felosztását az I. ker. Dániel- és Szarvas-út között; a Törökvérszi és Ujlaki ligettelep tisztviselők házépítő szövetségének parcellázását a II. ker. Törökvész-dülőben; a Magyar posta állami személyzetének segélyző és nyugdíjpótló egyesülete részéről villaszerű építkezéssel tervezett családi háztelepet, mely az egyesület tagjai részére a VII. ker. Hajtsár-ut, Gyarmat-

utcza, Istvánfy-utcza és a máv. körvasut által határolt, több utcza és a Rákospatak által keresztezett, közel 43.000 □-öl terület felosztásából keletkező 158 parcellán létesül; a Budapesti telekértékesítő részvénytársaság telekszabályozási és felosztási ügyét ugyancsak a Hajtsár-út mentén.

* * *

Az építkezésnek a fővárosban való igen jelentékeny fellendülése egyebek közt szükségessé tette, hogy novelláris uton tüzetesen határozzuk meg az I. ker. Mészáros-utcza és környékén az építkezési módot, a mely terület a III-ik (nyaraló) övezetbe esik, de a hol mégis az utcza vonalon és zárt sorban kell építkezni.

A Mészáros-
utcza építési
módja.

E tekintetben – a revizionális bizottság javaslata nyomán – a következőket állapítottuk meg:

A Mészáros-utcza déli, s illetoleg keleti oldalán, úgyszintén a folytatásában levő Zsolt-utcza keleti oldalán, a Naphegy- és Derék-utcza közti szakaszokban a zárt soru építkezés legfeljebb csak a külön megállapított mélységi határig terjedhet, az emelendő épületek pedig a mögöttük fekvő naphegyi telkek felé is homlokzattal képzendők ki.

A Mészáros-utcza Naphegy- és Róka-utczák közti szakaszában a megállapított mélységig a Naphegy-, Ág- és Róka-utczák felé is előkert hagyása nélkül, a telek határvonalán kell építkezni; az itt emelendő épületek magassága az illető telek előtti Mészáros-utcza végleges járda-szinttől számítva a 25 métert meg nem haladja.

A Mészáros-utcza, valamint a Zsolt-utcza keleti oldalán, még pedig a Róka- és Derék-utczák közti szakaszban, azokon a saroktelkeken, melyek a Nyárs-, Tibor- és Derék-utczákra is birnak homlokzattal, az utóbbi utcza felé 5 méteres előkertet kell hagyni, és az épületek a Mészáros-, illetoleg Zsolt-utcza járda-szintjétől számítva legfeljebb két emeletesek lehetnek.

* * *

A budapesti építőmesterek, kőmivesmesterek és építési vállalkozók szövetsége, valamint a magyar építőmesterek egyesülete hozzánk intézett beadványaikban – utalva ama károsodásokra, a melyek az építkezéseket általában a fővárosi lakosságot érnék annak folytán, ha a most jelentékeny mérvben folyó építkezéseknél beállott tégl- és munkáshiány, valamint fuvarozási nehézségek miatt és a szabályok teljes szigorának alkalmazásával az épületek a rendes építkezési időtartamhoz képest legalább egy negyed évvel később volnának csak használatba vehetők – az építésügyi szabályzat függelékének 6. és 16. §-ai alól kivételes eljárás megengedését kérelmezték.

Méltányosság
az épületek
befűdése,
vakolása és
használatba
vétele körül.

Méltányolva a fenforgó kivételes körülményeket és a lakásszükséget, mint hasonló helyzetben előzőleg is tettük, ez uttal is módot kívántunk nyújtani a helyzet által indokolt határig a kellő orvoslásra.

E végből a következőket határoztuk:

Az ép. ü. szab.-hoz tartozó függelék 6.§-ának ama rendelkezését, a mely a november 1-én tul terjedő időszakban a vakolást megtiltja, az 1910-ik évben megkezdett építkezésekre felfüggesztettük olyan értelemben, hogy azokon az épületeken, melyeknél a szabályszerű száradási határidők november 1-e előtt már leteltek, a vakolás november 1-én tul is folytatható mindaddig, a mig ezt az időjárás megengedi,

Megállapodtunk továbbá abban, hogy az 1910-ik évben megkezdett új építkezéseknél az épületek használatba vételét – a mennyiben azok az egészség és lakhatás anyagi követelményeinek egyébként megfelelő állapotban lesznek – 1911. évi augusztus 1-ére esetről-esetre akkor is meg fogjuk engedni, a mikor a szabályok szerint az csak november 1-ére volna megengedhető.

Ily használhatási kérelmek tárgyalásánál tehát az elsőfoku hatóság részéről az előirt építés- és egészségrendőri vizsgálat mindenkor megtartandó lesz.

Egy másik, hasonló kérelmet az építetők az asztalos és lakatos sztrájkokra való tekintetből terjesztettek elénk.

Ez a kérelem arra irányult, hogy azokra az épületekre, melyeknek 1910. november elejére kellett volna elkészülniök, a használati engedély az említett okokból kivételesen a november 15-ét meghaladó időpontra, nevezetesen 1911. február elsejére is meg legyen adható.

Habár a kérelmet általánosságban elvi szempontból nem teljesíthettük, mindazonáltal az orvoslás módját úgy oldottuk meg, hogy a szóban levő épületekre, a mennyiben azok a megejtendő építés- és egészségrendőri vizsgálat eredményéhez képest az egészség és lakhatás követelményeinek egyébként megfelelő állapotban lévőknek bizonyulnak, az első foku építésrendőri hatóságok a használati engedélyt esetről-esetre 1911. február elsejére is megadhatják.

III.

ÚTÉPÍTÉS.

Utburkolataink az 1896-ik évi kiállítást megelőző időszakban, többféle szempontból, kedvezőtlen berendezésűek voltak. Mindössze az *Andrássy-út*, a *belső körut* és a *nagy körut* burkolata, továbbá a belváros egy-két aszfaltozott kocsitja jelezték *Budapest* utburkolatai tekintetében a nagyvárosias jelleget.

Működésünk további során számos egyéb főközlekedési vonal megépítésével igyekeztünk hozzájárulni a folyton fokozódó forgalom igényeinek kielégítéséhez.

Említésre méltók e részben: a *Palota-út*, a *Szarvastér*, a *Margit-körut* és a *Krisztina-körut*; a *Stefánia-út* és a *Hungária-körut* egy része, – a *Zsigmond-utcza* rendezése a *Lukács-fürdői tó* beboltozásával, – az *Attila-körut*, a *Szent János-tér* és a *Fehérvári-út*; a *budai külső körut* egy része, – a *Ferencz József-hid* és az *Erzsébet-hid* följárói a hid környezetébe eső utakkal együtt; végül a *Gellérthegyi serpentin-út*, a *Gellérthegy* aljának rendezésével.

A székesfőváros közönsége főként a kiállítás esztendejében és az azt megelőző 1895-ik évben teljesített nagyobb szerű utépitő munkálatokat.

Az 1900. év végéig, a makadamszerű, a trachit és a gránit kockakövezetű, valamint a keramit és az aszfalt kocsit-burkolatok voltak a legkedveltebbek.

Igy 1896-ban 67.759 m² makadamszerű
77.284 m² trachitkockakő
96.700 m² gránitkockakő
32.609 m² keramit
17.326 m² aszfaltkocsit és
4.025 m² fakockaburkolat épült.

A faburkolat egyre ritkábban, csakis iskolák és más csendet igénylő intézetek előtti utcaterületeken nyert helyet, mert a mi viszonyaink között, sok tekintetben megfelelőbb aszfalt burkolatokkal a versenyt nem állja ki.

A trachit koczkakövezetet és részben a külföldi gránit koczkakövezetet lassanként kiszorította a keramit és az aszfalt burkolat, úgy hogy 1900-ban már csak 9.883 m² trachit koczkakő és 8 067 m² gránit koczkakő burkolatot, – ezzel szemben azonban 62.411 m² területű keramit és 82.330 m² területű aszfalt kocsit burkolatot létesítettek.

Az 1901 – 1905. években a keramit teljesen háttérbe szorult, ugyanarra, hogy ez alatt az idő alatt *Budapesten* csupán 1903-ban létesítettek alig 2000 m² területű keramit kocsit.

Ebben az időszakban egyébként az aszfalt-kocsitburkolások területe is jelentékenyen csökkent. Az 1901-ik esztendőben ugyanis próbaburkolások révén beigazolást nyert az, hogy a hazai bazaltkövek a kocsitburkolatok előállítására kiválóan alkalmasak, sőt hogy a gránitnál tartósabbak és egyuttal jutányosabbak, – ezért a bazaltkőburkolatok nagy arányokban elterjedtek, annyira, hogy *Budapesten* 1900. óta, tehát 11 év óta a külföldi gránitkövezet szükségtelenné váltott, teljesen kiszorult.

Ugyanis 1902-ben 58,255 m² makadamszerű
 286 m² trachitkoczkakő
 22,370 m² bazaltkoczkakő
 38,376 m² bazaltfejkő
 7,551 m² aszfalkocsit
 és 684 m² fakoczká

burkolatot létesítettek.

A bazaltkövezetnek ez az előrenyomulása egyidőre, a többi összes burkoló anyagokat visszaszorította; 1905. óta azonban, – a trachitkoczkakő és a fakoczká burkoló anyagok kivételével, – a többi burkoló anyagok is újból érvényre jutnak a szerint, a mint azok egyik-másik utczában, a helyi viszonyokhoz mérten és a versenytárgyalások eredményei szerint, kívánatosabbnak mutatkoznak, a mint az a legutóbbi 6 esztendőben teljesített kocsitburkolásokból is látható.

Ugyanis :

Év	Makadam m ²	Bazalt koczká m ²	Bazalt ³ / ₄ koczká m ²	Bazalt fejkő m ²	Keramit m ²	Aszfalt- kocsit m ²
1905	6.976	10.533	–	843	20.156	94.640
1906	30.146	20.826	35.744	16.931	20.080	77.664
1907	13.898	39.792	23.557	543	40.317	66.378
1908	31.411	22.200	1.678	300	28.509	47.038
1909	65.850	47.824	10.014	26.107	15.729	14.619
1910	110.374	40.437	23.900	26.401	6.000	28.390
Összesen	258.655 m ²	181.612 m ²	94.893 m ²	71.125 m ²	130.791 m ²	328.729 m ²

Mivel pedig a makadamszerű kocsutak burkolatának előállítására is ma már nagyrészt a bazalt kőanyagot használják; kitűnik, hogy a főváros legkiterjedtebb utburkoló anyaga a hazai bazaltkő.

A bazaltkőburkolatok terjedését megközelítő mértékben követi az aszfaltburkolat terjedése és a fenti kimutatásból láthatóan az utolsó 6 esztendőben közel fele annyi keramitburkolatot is fektettek le, mint a mennyi aszfaltburkolatot. Ámde ugyan-e kimutatás szerint, a keramit és újabb az aszfalt rovására is egyre jobban terjed a bazaltkőburkolat, mind a három-féle előállításában, nevezetesen a koczkakövezet, a $\frac{3}{4}$ -es köcsikövezet és a fejkövezet alakjában.

Új trachitkoczkakövezetű kocsutakat ma már *Budapesten* nem építenek, csupán a régi trachitkövezetű kocsutaknak bazalt, aszfalt, vagy keramitburkolattal való ellátásakor kikerülő, tehát ezzel a visszanyert, régi trachit-kőanyaggal burkolják ideiglenesen, a csekélyforgalmu kültekli mellékutczák kocsutjait és a makadamszerű utak folyókáit, hogy a még meglevő trachitkő anyag kellőkép értékesíthető legyen.

A kocsut burkolatok terjedésével természetesen terjednek a gyalogútburkolatok is, nevezetesen a kavicsolt, a trachitjárdakövezetű és az aszfaltjárdaburkolatok.

A legutóbbi 6 év alatt *Budapesten* összesen 223.786 m² területű kavicsolt járdát, 206.709 m² területű trachitkőjárdát és 192.132 m² aszfaltjárdát létesítettek, – holott ezt a 6 évi időszakot megelőző 6 év alatt csupán a fent kimutatott kavicsolt járdaterületnek $\frac{1}{3}$ -adát, a trachitkőjárda területnek $\frac{1}{4}$ -edét és az aszfaltjárdaterületnek $\frac{1}{12}$ -ed részét létesítették.

Mindezekből látható, hogy *Budapesten* az útépitések nagy mértékben fejlődnek és előrehaladásukban hiven sorakoznak azokhoz a nagyarányu köz- és magánépítkezésekhez, melyek a főváros területén néhány év óta folyamatban vannak.

**A mi a székesfőváros által a lefolyt évben eszközölt utcza-
rendezéseket és burkolásokat illeti, – melyek tervét és költség-
vetését előzetesen átvizsgáltuk; – ezek a következő utczákra
vonatkoznak:**

Kerület	Utak, utczák és terek
I.	<p><i>Alagut-utcza, Albert-utcza, Alma-utcza, Átlós-út, Bártfai-utcza, Bercsényi-utcza, (Bertalan-utcza – Budai külső-körút közt), Bertalan-utcza (Budafoki-út – Fehérvári-út közt), Bicskei-utcza, Biró-utcza, (Alma-utcza – Csaba-utcza közt), Bornemissza-utcza, Csap-utcza, Dániel-út, Derék-utcza, (Dezső-utcza – Lisznyay-utcza közt), Fehérvári-út, (Átlós-út vámvonal közt és a Halmi-utcza sarkán), Hunyadoromra vezető-út, Kondorosi-út, Lisznyay-utcza, (Orvos-utcza – Czakó-utcza közt), Mányoky-út, Mohai-út, Névtelen-út, Névtelen-utcza, (Bertalan-utcza – Lágymányosi-utcza közt), Névtelen-út, (Gyopár-út – Kelenhegyi-út közt), Névtelen-út, (Elek-utcza – Karolina-út közt), Névtelen-utcza, (Fürj-utcza – Sashegyi-út közt), Pipacs-utcza, Rezeda-utcza, Somlói-út, Szarvas-út, Verpeléti-út, Villányi-út (Fadrusz-utcza – Átlós-út közt), Zámory-utcza.</i></p>
II.	<p><i>Fény-utcza, Garas-utcza, (Trombitás-út – Fillér-utcza közt), Horváth-utcza, Kacsá-utcza, Marczibányi-tér, (Lövőház-utcza – Kis rókus-utcza közt), Névtelen-utcza, (Fillér-utczával párhuzamos-utcza), Névtelen-utcza, (Trombitás-út – Fillér-utcza közt), Oszlop-utcza, (Intézet-utczától a Seenger-féle telepig), Ponty-utcza, Retek-utcza, (Széna-tér – Zugligeti vám közt), Rét-utcza, Rókus-hegyi-út, Rózsadombi Serpentin-út, Tulipán-utcza, (Aranka-utczától a 6248/50. hr. sz. telekig.)</i></p>
III.	<p><i>Emőd-utcza, Névtelen-út, (Homokos dűlőben levő gázgyárhoz vezető út).</i></p>
V.	<p><i>Berzenczey-utcza, Erzsébet-tér, Korál-utcza, (Pannonia-utcza – Csáky-utcza közt), Országház-tér, (keleti és északi oldalán), Rudolf-rakpart, (Országház-tér – Ferencz József-tér közt), Tisza-utcza, Váczi-út, (Rákospatak – Ujpest közt).</i></p>
VI.	<p><i>Angyalföldi-utcza, Ágyú-utcza, Árbócz-utcza, Janicsár-utcza, Jász-utcza, (Máglya-utcza – Mór-utcza közt), Levente-utcza, (Hungaria-körut – Gömb-utcza közt), Nagymező-utcza, (Király-utcza – Andrássy-út közt), Névtelen-út, (Hermina-út – Hungaria-körut közt), Országbiró-utcza, (Hajdu-utcza – Szt. László-út közt), Tünde-utcza, Tüzér-utcza, (Aréna-út – Mohács-utcza közt), Városligeti új mutatványos telep.</i></p>

Kerület	Utak, utcák és terek
VII.	<p><i>Bajza-utca, (Damjanich-utca – Városligeti fasor közt), Csányi-utca, Dongó-utca, Fűrés-utca, Hársfa-utca, (Rákóczy-út – Király-utca közt), Hungaria-körút, (Thököly-úttól a Vakok intézetéig), Kerepesi-út, (Lóvásár-utca közt), Kertész-utca, Klauzál-utca, Nyár-utca, (Dohány-utca – Klauzál-tér közt), Pálma-utca, Rottenbiller-utca, Városligeti kiállítási körút.</i></p>
VIII.	<p><i>Békés-utca, Csokonay-utca, Golgotha-utca, Gyöngytyúk-utca, Köfaragó-utca, Kölcsey-utca, Múzeum-utca, Rigó-utca, Sándor-tér, Stáhly-utca.</i></p>
IX.	<p><i>Csarnok-tér, Ernő-utca, Füleky-utca, Imre-utca, Lenkey-utca, (Szent István kórház mögött), Miháلكovics-utca, Névtelen-út, (Üllői-úttól a kispesti Sárkány-utczáig), Névtelen-út, (Gyáli-út – Aszódi-út közt), Ranolder-utca, Tompa-utca, (Ferencz-körút – Bakáts-tér közt), Üllői-út, (Ferencz-körút – Liliom-utca közt).</i></p>
X.	<p><i>Alsó Vaspálya-utca, Apaffy-utca, Cziprus-utca, Maglódi-út, Névtelen-utca, Simoi-utca, Százados-utca, Szörény-utca.</i></p>

A székesfőváros részéről 1910-ben tervezett összes útburkoló munkák mennyisége a következő:

<i>Makadamszerű kociút</i>	110.374,00	m ²
<i>Bazalt kockakövezetű kociút</i>	40.437,00	„
<i>Bazalt ³/₄-es kockakövezetű kociút</i>	23.900,00	„
<i>Bazalt fejkövezetű kociút</i>	26.401,00	„
<i>Régi trachit kockakövezetű kociút</i>	10.684,00	„
<i>Trachit terméskő kociút és folgóka</i>	41.202,00	„
<i>Átkövezés</i>	3.755,00	„
<i>Keramit kociút</i>	6.000,00	„
<i>Aszfalt kociút</i>	28.390,00	„
<i>Járdaszegélyezés</i>	62.664,00	f.m.
<i>Járdakavicsolás</i>	88.247,00	m ³
<i>Trachitjárda</i>	49.704,00	„
<i>Aszfaltjárda</i>	22.055,00	„
<i>Keramitjárda</i>	3.80,00	„

IV.

VASUTAK.

A m. kir. államvasutaknak a főváros területén levő vonalai, pályaudvarai, állomásai és egyéb üzleti telepei, azok elhelyezése és berendezése, jelentékeny kihatással vannak a főváros szabályozásának és fejlesztésének irányítására és mert a különböző érdekek, országos jelentőségük-nél fogva a lehetőséghez képest összeegyeztetve elégitendők ki, ezért a fővárost érdeklő vasuti kérdések függőben léte miatt nagy horderejű szabályozások megoldását is kénytelenek vagyunk elodáztatni.

A fővárosi pályaudvarok reconstructiójának és az egyes vonalak ezzel összefüggő fejlesztésének nagy művelete már évek óta a sürgős feladatok közé van sorozva.

Részünkről minden kínálkozó alkalmat felhasználtunk a döntés szorgalmazására és a kereskedelemügyi ministeriumtól legutóbb kapott válaszból talán merithetjük azt a reményt, hogy a bonyolult nehéz kérdés végre mégis megoldáshoz fog jutni.

Az elmúlt évben felmerült vasuti ügyekről egyébként a következőkben emlékezünk meg:

A kispesti állami munkástelep közlekedési igényeinek kielégítése érdekében a kereskedelemügyi ministeriumban értekezlet volt, a melyen részünkről is hozzájárultunk ahhoz a megoldáshoz, hogy a kispesti munkástelep egyfelől a szentlőrinczi h. é. vasuttal, másfelől az erzsébetfalvai villamos közuti vasuti hálózattal köttessék össze, továbbá, hogy a Hungária-köruti vonal a *Kőbányai-utig* meghosszabbítottassék.

A villamos közuti vasuti kocsikon életmentő készülékek felszerelése ügyében megtartott értekezlet megállapodásához képest a Bpesti villamos városi vasuttársaság, az 1911. év őszére elkészülő 30 darab új kocsija közül 28 darabot a gyakorlatban már bevált bécsi önműködő életmentő készülékkel, 2 kocsiját pedig a *Münchenben* használt légfékes életmentő készülékkel fogja ellátni.

Hozzájárultunk a villamos közuti kocsikon új irányjelzési mód megállapításához is; ehhez képest a *Budapesti közuti vaspálya társaság* kocsijai páratlan számokkal, a *Budapesti villamos városi vasuttársaság* kocsijai páros számokkal, a *B. U. R. vasut* kocsijai pedig nagy betűkkel jelöltettek meg és az egyes megállóhelyeken utmutató táblák alkalmaztattak.

Építkezések a Budapesti közuti vaspálya társaság vonalain és telepein.

A vasuttársaság hozzájárulásunkkal, az *állatkerti* vonala végállomásán forduló vágányt épített, mely a *városliget* rendezésére és az *artézi fürdő* építésére való tekintettel ideiglenes jellegű.

Ugyszintén megépítette a vaspálya társaság az *ujpesti* forgalmi telepén levő végállomás forduló vágányát is, melyről már mult évi jelentésünkben megemlékeztünk. Ez a forduló vágány a *Váci-út* rendezésére való tekintettel, szintén csak ideiglenes jellegű.

Forduló vágányt épített továbbá a vasuttársaság a *Thököly-úti* végállomásán, az ottani kocsiszin telepére vezető egyik vágány megfelelő kiegészítésével. Engedélyt nyert a vasuttársaság arra, hogy a *Margit-rakparton*, valamint a *Thököly-utnak* a *M. Á. V.* pályatesté és a *Róna-utcza* közötti szakaszában, a régi rendszerü felépítményt 30/60 cm. beton alapra helyezett 36·3 kgrmos u. n. módosított rendszerü *Haarmann* felépítménnyel átépíthesse.

A *Váci-út* végleges rendezésével egyidejűleg, a vasuttársaság hozzájárulásunkkal *ujpesti* vonalának a *nyugati pályaudvar* és a régi vám közt levő szakaszát végleges helyére átfektette s ezzel együtt, a *nyugati pályaudvar* és a *Ferdinánd-hid* közötti szakaszát alsó vezetékes rendszerre átépítette, – a mely alsó vezetékes vonalrészén, a *B. U. R.* vasut felső vezetékes kocsijaira való tekintettel egyelőre megmarad a felső vezetékes berendezés is.

Hozzájárultunk ahhoz, hogy a vasuttársaság a *Pálffy-tér – Kis-Rókus-utcza* vonalán levő *Vignoi* rendszerü vágányokat *Phönix* rendszerü felépítménnyel cserélhesse ki és hogy ugyanekkor, a vágánycsere zavartalan végrehajtása végett szükséges ideiglenes vágányokat lefektethesse.

Hozzájárultunk továbbá ahhoz, hogy a vasuttársaság az *Orczy-út* és *Elnök-utcza* kereszteződésében összekötő vágányt fektethessen le, a végből, hogy az *Elnök-utcza*, *Orczy-uti* jelesen, a népligeti vonalról és annak végpontjáról, a *Damjanich-utcza*, *Thököly-úti* és a *Kőbányai* kocsitelepekhez közvetlenül lehessen odajutni.

Engdélyt nyert a vasuttársaság arra, hogy a *Jászberényi-uti* vonalán, a *Liget-tértől* a telepig, ideiglenes második munkavezetékét létesíthessen és hogy a vasuti üzem biztonsága érdekében, a felső vezeték vizsgálatához és javításához szükséges eszközöket és szereket a vasuthálózat mentén, a gyalogjárók egyes pontjain, ott, ahol azok közlekedési akadályt nem képeznek, elhelyezhesse.

Az 1876: VI. t.-cz. 29. §-ával reánk ruházott hatáskörben engedélyt adtunk a vasuttársaságnak arra, hogy *Kőbányai* vonalának 38/39, 39/40, 40/41. sz. szelvényei között, a székesfővárosi barakkalakások előtt, továbbá *Zugligeti* vonalán, a *Budakeszi-uti* $\frac{8696}{2a}$; $\frac{8394}{1a}$ és $\frac{8703}{2a}$ hr. sz. telkek előtt útatjárókat létesíthessen.

Engedélyt nyert továbbá a vasuttársaság arra, hogy az alább felsorolt megállókat forgalombiztonsági érdekekből áthelyezhesse.

Nevezetesen az I. *Szarvas-tér* – *Apród-utcza* sarkán levő megállót, az itteni lépcsős járda megfelelő átalakításával, az *Attila-körut* felé kissé tovább helyezhesse.

A *Kelenföldi* vonalon, az *Átlós-uti* aluljáró mellől, a mindkét irányu feltételes megállót az *Átlós-út* 20 számú ház közelébe ;

az V. ker. *Váczi-út* 27. sz. ház előtt rendes megállót, az itteni várócsarnokkal együtt a *Váczi-út* 29. sz. házhoz, vagyis az *Aréna-út* torkolata elé ;

a *Lipótvárosi* vonalról a *Károly-körut* felé haladó kocsik *Deák-téri* megállóját, az *Erzsébet-téri* sétány sarkára ;

a VII. ker. Mexikói-uti megállót a Gyarmat-utcza sarkára ;

Az *István-út* és *Hermina-út* sarkán a kifelé eső irányba szolgáló megállót az István-uti oldalra ;

a IX. ker. Gubacsi-uton, az aluljáró mellől a kövezett uttestre ;

az *Üllői-út* 2. sz. ház előtti megállót pedig olyképen helyezhesse át, hogy a két irányból jövő, kifelé haladó kocsik a kitérőn túl, legalább 2 kocsis hosszúságú távolságra egyaránt megállhassanak.

Ezenkívül hozzájárultunk ahhoz, hogy a vasuttársaság a megnövekedett forgalomra való tekintettel, az *Átlós-út* 1. sz. ház előtt a *Villányi-út* torkolatánál, a befelé közlekedő kocsik részére, továbbá az *Üllői-út* – *Szigony-utcza* sarkán, az *Üllői-út* 78. sz. ház előtt egy-egy új rendes megállót ; a VII. *Rottenbiller-utczában* az *Óvoda-utcza* sarkán, a mindkét irányu forgalom részére, egy-egy föltételes megállót létesíthessen ; a *Váczi-uton*, a *Nicholson gépgyár* előtt, a *Szabadság-téren*, az *Osztr. magyar bank* előtt és a *Fehérvári-uton* levő valamennyi feltételes megállót rendessé átalakíthassa. Ugyszintén hozzájárultunk ahhoz, hogy a vasuttársaság a *hüvösvölgyi vonalán* a *Vadorzó-utcai* megállóhelyen faszerkezetű várócsarnokot építhessen.

Engedélyt nyert a vasutársaság, hozzájárulásunkkal arra, hogy a *Pálffy-utcza*i áramfejlesztő telepének, 6500 K. W. óra teljesítő képességét mintegy 13.000 K. W. óra teljesítő képességre emelhesse.

E célból 2 darab egyenként 7000 effektív lóerős teljesítményű gőzturbina fölállítása;

a gőzkazánoknak gőztulhevitővel és villamos motorral hajtott, önműködő láncrostélylyal való felszerelése;

a kazánok táplálására 2 darab egyenként és óránként 80 m³ teljesítményű gőzturbinával hajtott körforgó szivattyu fölállítása;

a gépházban 40 tonna teherbirású futódaru elhelyezése;

a *Pálffy-téren* a Duna 0 pontja alatt mérve, 6,5 m. mély, 6 m. belső átmérőjű kut és hozzátartozó vezetékcső;

a szivattyuházban 2 darab új körforgó szivattyu létesítése;

a *Pálffy-utcza*i telepen 2 darab háromfázisú, egyenként 5000 K. W. teljesítményű turbó generator berendezése, a hozzátartozó nagyságú gerjesztő gépekkel;

2 darab 1500 K. W. teljesítményű és 1 darab 375 K. W. teljesítményű mótordynamo felállítása;

végül a telepen, cellaszerű távkapcsolásra berendezett, nagyfeszültségű, kapcsoló berendezés vált szükségessé.

Ugyazintén hozzájárultunk ahhoz is, hogy a vasutársaság a *Dembinszky-utcza*i telepén egy darab 1500 K. W. teljesítményű mótordynamót állithasson föl, a magas feszültségű áramnak, 550 Voltos egyenáramra való átalakításához és hogy ugyanitt a kapcsolótáblákat bővíthesse, – továbbá, hogy a *Pálffy-utcza*i és *Dembinszky-utcza*i telepek között $3 \times 130 \text{ m}^2$ rézkeresztmetszetű, vaspánczéllal védett 5500 Voltos, három vezetőkes kábelt; – a *Pálffy-utcza*i telep és a *Szép Ilona-i* állomás között $3 \times 70 \text{ m}^2$ rézkeresztmetszetű, vaspánczéllal védett 5500 Voltos, három vezetőkes kábelt fektethessen le.

A vasutársaság ugyanis a *Szép Ilona-i* forgalmi telepén állomást létesített, azt 1 darab 600 K. W. teljesítményű mótordynamóval és a szükséges kapcsoló berendezésekkel látta el, az 5400 Volt feszültségű három fázisú áramnak 500 Volt feszültségű egyenárammá való átalakítása végett.

Végül hozzájárulásunkkal intézkedések tétettek az iránt is, hogy a vasutársaság forgalmi eszközeinek szaporítása érdekében 120 darab új mótorkocsit és 140 darab új pótkocsit szerezzen be.

A Budapesti villamos városi vasuttársaság vonalainak kiterjesztése és e vasuttársaság egyéb építkezései.

Miként azt már a mult évi jelentésünkben előadtuk, a *Budapesti villamos városi vasuttársaság* engedélyt nyert arra, hogy *Mester-utczai vonalát*, az *Erzsébetfalvára* vezető vonalához való csatlakozással a *Markusovszky-utczán* át, – az *Ujpesti rakparton* levő, a *Viktória* malomnál végződő vonalát pedig, a *Dráva-utczán* át a *Váci-utig*, meghosszabbithassa.

A vasuttársaság mind a két vonalmeghosszabbítást a lefolyt évben megépítette s azokat a folyó év elején forgalomba helyezte.

Hozzájárulásunkkal engedélyt nyert a vasuttársaság *Népszínház-utczai* vonalának a *Király-utczai* vonalával való összekötésére, valamint a *Boráros-téren* és a *nyugati pályaudvar* előtt tervezett ideiglenes forduló vágányoknak megépítésére, a mely létesítményeknek előzetes tárgyalásait, mult évi jelentésünkben részletesen ismertettük.

Ugyiszintén hozzájárultunk ahhoz, hogy a vasuttársaság a *Köztemetői vonala* mentén, a *X. ker., Külső Jászberényi-uton*, a *Részvény serfőzde* és a *Polgári serfőzde* iparvágányai között, a *Fehér-uti* dűlőben levő aviatikai telephez irányuló személyforgalom céljaira, kitérő vágányt építhessen, továbbá, hogy a dunaparti vonalának *Erzsébet-hid* alatti szakaszában a vágányok vízmentesítésére szükséges berendezéseket létesíthesse.

Engedélyt nyert a vasuttársaság a *köztemetői* vonala tápláló vezetőkeinek megerősítésére és a *Fehér-uti* aluljáró lejáróinak északi oldalán 3 darab vezetéktartó felállítására, továbbá arra, hogy a *Nagymező-u. – Podmaniczky-utcza* kereszteződésében két darab kábelelosztó-szekrényt helyezhessen el és hogy ezektől a *Podmaniczky-utczai* vonal 2 vágányához 1–1 kábelt fektethessen le. – Ez által ugyanis az idáig vezető, már meglevő *Pozsonyi-uti*, *Országház-téri*, valamint a *Podmaniczky-utczai* új kábelpár szétágaztatásával, az *Országház-téri* alsó vezetékes vonalszakasznak, valamint a *Nagyköruti vonal Kertész-utcza – Nagymező-utczai* szakaszának táplálása megjavítható és az új elrendezéssel a *Podmaniczky-utczai* vonal megfelelő táplálása is biztosítható.

Hozzájárultunk ahhoz, hogy a vasuttársaság a *Köbányai* vonalán, a *X., Kápolna-utczában*, a *X., Füzér-utczával* szemben levő megállót a *Martinovits-térre*; a *Nagyköruti vonalán* a *József-körut 2. és Erzsébet-körut 2. sz. házak* előtti megállókat pedig olyképen helyezhesse át, hogy ott 2–2 kocsis megállásra hely legyen, és a *Rákóczi-út – József-körut* kereszteződésében megtorlódó villamos kocsiknak a *Rákóczi-uton* való gyorsabb áthaladása lehetővé tétessék. – Hozzájárultunk ahhoz is, hogy a *VIII., Baross-utczai* vonalon, a *Lujza-utcza* sarkán levő feltételes megálló rendessé alakíttassék át.

Engedélyt nyert a vasutársaság arra, hogy az *Aréna-uti* forgalmi telepének hátsó részében, illetőleg a *Bulyovszky-utca* 33. sz. utczai homlokvonallal biró üres telken 15. m. hosszú, 10.60 m. széles helyiségből álló, alállomást építhessen 4 darab egyenként 350 K. W. teljesítményű motor-dynamo részére, melyek az 1000 V. feszültségű forgó áramot 350 V. feszültségű egyenárammá alakítják át. – Ugyanitt, a gépterem felett, a motor-dynamók szereléséhez és javításához 10 t. teherbirású futó daru létesítése vált szükségessé, melylyel együtt engedélyt nyert a vasutársaság arra is, hogy e telepen, a gépterem és az elosztó tábla helyisége feletti földem szerkezeten accumulator telepet létesíthessen, – továbbá, hogy a gépterem mellett, 14 m. hosszú, 6 m. széles pinczehelyiségben, a magas feszültségű cellákat és készülékeket elhelyezhesse.

Hozzájárulásunkkal engedélyt nyert a vasutársaság még arra, hogy a *X., Hungária-körut – Lenkey-utca* sarkán levő Ferencvárosi forgalmi telepen, egy őrházat és kocsivizsgáló műhelyt építhessen, a hozzátartozó vágány-összeköttetésekkel együtt. – Továbbá, hogy e telepen egy drb 1000 K. W. munkabirású motor-dynamót állíthasson fel és hogy a két, egyenként 100 m. hosszú kocsiszín között levő 7 m. széles területet betetőzhesse és elzárhassa és hogy ily módon egy két vágányú kocsiszínt létesíthessen.

Építkezések a Budapest – Újpest – Rákospalotai villamos közuti vasuton.

A *B. U. R. villamos közuti vaspálya társaság* *Arena-uti* vonalának a *Lehel-utcai* vonalával, a nyugati pályaudvar irányában való összeköthetésére kért engedélyt.

Az e czélból megtartott közigazgatási bejárásón kikötöttük, hogy ez az összekötő vágány az *Arena-uti* tervezett egyvégés vonal létrejövetelét semmiben sem hátráltathatja, sőt, a mennyiben e miatt szűk-ségessé válnék, ez az összekötő vonal megfelelően áthelyezendő, vagy esetleg eltávolítandó, mihez képest ez a vonal csakis ideiglenes jelleggel birhat.

Hozzájárultunk továbbá ahhoz, hogy a megnövekedett villamos vasuti forgalomra való tekintettel, a VI. ker. *Lehel-utcának* az *Arena-út* és *Váci-út* közötti szakaszában, az utca délkeleti oldalán, a meglévő vasoszlopokra egy 150 m^2 keresztmetszvényű új tápláló kábel helyeztessék el.

Építkezések a Budapesti h. é. vasutak r. t. vonalain.

A *Budapest – szentendrei* vonal *Óbuda – flatori gát* állomásának bővítése vált sükségessé. A lefolyt évben megtartott közigazgatási bejárásán a tervezett építmények engedélyezéséhez azzal a kivánságunkkal járultunk hozzá, hogy az állomási kihuzó vágánynak a *Szt.-Endrei-út* szélesbitendő területébe eső része ideiglenes jellegű legyen; Ugyszintén ideiglenesek legyenek a pályaudvar nyugati oldalán tervezett rakodó és vágányfektetések is, mivel ezek a szabályozási terv szerint megállapított $8^0 = 15 \cdot 16 \text{ m.}^1$ széles utcza területébe esnek.

Erzsébetfalva – Csepeli h. é. villamos vasuti vonal 0/5 szelv. közti szakaszának a lefolyt évben megtartott közigazgatási pótbejárásán, a *magyar kir. államvasutak Budapest – Zimonyi vonalának* 30/61. szelvénye közt tervezett pályaszinsülyesztéshez és ideiglenes vonaleltoláshoz, a mely műveletek a h. é. vasuti vonal megépítése miatt váltak szükségessé, — hozzájárultunk.

Ez alkalommal kívántuk, hogy a *magyar kir. államvasutak igazgatósága*, ezen a helyen akkor, a mikor a *Soroksári-utra* kitorkoló határutnak a *Dunáig* való kivezetése szükségessé fog válni, a *Soroksári-út* és az új vágányok közti 6.19 m. pályaszinkülömbiségre való tekintettel, egy felüljárót építsen.

Hozzájárultunk továbbá ahhoz, hogy a *Czinkotai vonal Kerepesi-uti* állomásán tervezett fölvételi épületre a helyhatósági építési engedély megadassék, végül, hogy a *Budapest – budafoki* h. é. villamos vasut *Gellért-téri* végállomásán fordulóvágány létesíttessék.

A várba vezetőleg tervezett második sikló-vasut.

Kelecsényi Ferencz vállalkozó az I. ker., *Lógody-utcza* és *Mikó-utcza* sarkától kiindulólág a *Gránit-lépcső* fölötti elhelyezéssel, a várbeli *Szt. Háromság-utcza* torkolatáig egy új, második sikló-pályát tervezett. — A lefolyt évben e sikló-pálya közigazgatási bejárása megtartatott, a melyen abban történt megállapodás, hogy e sikló-pálya egy vágánnyal, középen kitérővel létesíttessék, úgy, hogy a tervezett alsó és felső állomási épület a *Gránit-lépcső* felé néző telkek homlokzatától mintegy 3·4 m. távolságra kerüljön.

A terv szerint a sikló-pálya alatt a *Gránit-lépcső* továbbra is meghagyatnék és a sikló-pálya felső állomása a bástya-sétány érintetlen hagyásával létesíttetnék.

Ebben az ügyben a további tárgyalások még folyamatban vannak.

Különböző vasuti ügyek.

A fentieken kívül eljárásunk tárgyát képezte még:

1. A *m. kir. államvasutak Budapest – Angyalföld* állomásából kiágazólag az „*Első osztrák jutafonó gyár r. t.*“ VI., Váci-uti telepére vezető iparvágány.

2. A *m. kir. államvasutak Budapest – Angyalföld* állomásából kiágazólag a *Budapesti vas- és aczél-hengermű r. t.* V., *Balzsam-utcai* gyártelepére vezető iparvágány.

3. A *m. kir. államvasutak Budapest – Lipótváros* állomásából kiágazólag *Abelesz Emil V., Visegrádi-utcai* gyártelepére vezető iparvágány.

4. A *m. kir. államvasutak Budapest – Lipótváros* állomásából kiágazólag a „*Budapesti szivattyú és gépgyár r. t.*“ telepére vezető iparvágány-hálózat egyik vágányának folytatásaként, a „*Magyar-belga fémipargyár r. t.*“ budapesti telepére vezető iparvágány.

5. A *m. kir. államvasutak Ferencváros rendező pályaudvarából* kiágazólag a „*Hungária műtrágya-, kénsav- és vegyi-ipar r. t.*“ IX., *Kén-utcai* gyártelepére vezető iparvágány meghosszabbítása.

6. A *m. kir. államvasutak Budapest kitérő* állomását a *dunaparti teherpályaudvarral* összekötő vágányából kiágazólag a „*Danica vegyi-ipar r. t.*“ petroleumgyár telepére vezető iparvágány.

7. A *m. kir. államvasutak Budapest – Zimonyi* vonalának 11/13. szelvénye közti részéből kiágazólag a „*Budapesti jégművek Radvánszky és Társa czég IX., Beöthy-utca 2. sz.*“ alatt levő ipartelepére vezető iparvágány.

8. A *magyar kir. államvasutak balparti körvasutjának Angyalföld – Lipótvárosi* vonalából kiágazólag *Roessemann és Kühnemann* gyártelepére vezető iparvágány.

9. A *m. kir. államvasutak Budapest – Czeplédi* vonalával párhuzamosan haladó vontató vágányából kiágazólag „*Zucker Henrik*“ X. *ker. Gyömrői-uti* 8492. hr. sz. gyártelepére vezető iparvágány.

10. A *m. kir. államvasutak Budapest – Dunabalparti körvasut* vontató vágányából kiágazólag az „*Erzsébet-gőzmalom r. t.*“ raktárterületére vezető iparvágány.

11. A *m. kir. államvasutak Budapest – Kelenföld* állomásából a lágymányosi téli kikötőhöz vezető vontató vágányból kiágazólag a „*Reöck István gépgyára r. t.*“ kelenföldi gyártelepére vezető iparvágány.

12. A *m. kir. államvasutak Budapest – Kelenföld* állomásából a lágymányosi téli kikötőhöz vezető vontató vágányából kiágazólag a „*Felten és Guillaume kábel, sodrony és sodronykötélgyár r. t.*“ telepére vezető iparvágány.

13. A *m. kir. államvasutak Budapest – Kelenföld* állomásából a lágy-
mányosi téli kikötőhöz vezető vontató vágányból kiágazólag, a „*Pesti
hengermalom r. t.*“ I. ker. *Etele-utcza* és a *Dunapart* sarkán levő gyártele-
pére vezető iparvágány.

14. A *m. kir. államvasuti gépgyár* területéről X., *Golgotha-utcán*
át az államgépgyári munkástelephoz vezető iparvágány.

15. A *m. kir. államvasutak jobbparti körvasutját* az *esztergomi
vasuttal* összekötő u. n. *angyalföldi összekötő ivből* kiágazólag a *Buda-
pest székesfővárosi gázművek III.*, *Homokos-dülőben* épülő új gázgyár
telepére vezető iparvágány hálózat.

16. A »*Lujza gőzmalom r. t.*« III., *Óbudai rakparton* levő telepei
előtti iparvágány motorikus vontató drótkötél berendezésének ügye.

17. A »*Ganz és trsa vasöntő gépgyár r. t.*« *Kőbányai-uti* gyárá-
nak iparvágányán a gőz-, benzin- vagy villamos-vontatás engedélyezése.

18. A »*Budapesti h. é. vasutak r. t.*« *kerepesi* vonalából kiágazó-
lag a *községi kenyérgyárba*, *Wellisch Náthán utóda* fatelepére, *Oetl,
Walla* gyártelepeire és a »*Faanyagraktár r. t.*« telepére vezető ipar-
vágány.

19. A »*Budapesti h. é. vasutak r. t.*« *Szentendrei* vonalának *óbudai
állomásából* az »*Ujlaki téglá- és mészégető-gyár r. t.*« III., *Bécsi-uti*
telepére vezető iparvágányak ¹³₁₄ szelvényéből kiágazólag a »*Bohn M
és Trsa III.*, *Bécsi-uti* téglagyár telepére vezető iparvágány.

20. A „*Budapesti h. é. vasutak r. t.*“ *Szentendrei* vonalának.
Óbudai állomásából az „*Ujlaki téglá és mészégető gyár r. t.*“ III., *Bécsi-
uti telepére* vezető iparvágányából kizárólag a *m. kir. honvéd élelmező
raktárhoz* vezetendő iparvágány.

21. *Brill Ferencz III. ker.*, *Szentendrei-út* 8147–48 hr. sz. gyár-
telepétől 5774 hr. sz. telken levő agyagtermelő helyig vezető iparvágány.

22. *Budapest* székesfőváros gázműveinek III., *Homokos dülőben*
épülő új gázgyári telepén épített ideiglenes munkavágány.

23. *Forbáth Ernő* és *Tsa* vállalkozók által a X., *Czeplédi-út* és
Zágrábi-út mentén épített székesfővárosi munkásházakhoz vezető ideig-
lenes munkavágány.

24. A „*magyar-belga fémpipargyár r. t.*“ VI., *Teve-utczai* gyártelepei
közt épített kézi üzemű iparvágány.

25. A *m. kir. államvasutak* „*Budapest – kitérő*“ állomásának mind-
két végén váltó-állító bódé építése.

26. A *m. kir. államvasutak Budapest – Kelenföld* állomásának bővi-
tése és a biztosító berendezésének kiegészítése.

27. A *m. kir. államvasuti* összekötő vasuti *Dunahid* átépítése.

28. A *Budapest – Esztergom – Füzitői h. é. vasut* *Óbuda* állomá-
sánál, a pálya jobb oldalán előállított párhuzamos út ügye.

29. A *Budapest—Budafoki h. é. villamos vasut r. t.* által *Budafoktól, Budaörsön át Törökbálint-ig* tervezett h. é. vasut ügye.

30. Mint a közigazgatási bizottság hatáskörével felruházott hatóság eljártunk a *m. kir. államvasutak „Lipótváros“* pályaudvara mentén levő párhuzamos út (*Esztergomi út*) ideiglenes elzárása ügyében.

31. A *cs. kir. szab. déli vaspálya társaság Budapest-Kelenföld* állomásának 327·7—327·8 szelv. közti elkerítése ügyében.

32. A fővárosi fuvartelepről a *Szentlőrinczi* szemétbányába közlekedő *Kispest—Szentlőrinczi* iparvasutnak *Wekerle-telepi*, (határ-uti) átjárójánál szükségessé vált közbiztonsági intézkedések ügyében.

33. A *m. kir. államvasutak Czeplédi vonalának a Thököly-uttal* való kereszteződésében levő utátjáró kiszélesített részeinek átvétele és átadása ügyében.

34. A *m. kir. államvasutak „Rákos“* állomásának pályaudvarán keresztül tervezett gyalogfelüljáró ügyében.

35. Végül a *m. kir. államvasutak Kelenföld* állomásából kiágazólag az *I., Andor-utcán át a Dunapartig* vezető vontató vágány mentén előállított utlétesítmények és áteresztők ügyében.

V.

VIZMŰ.

A múlt év július havában megkezdették a dunajobbparti vízmű-kibővítés I. szakaszához tartozó Budakeszi-uti és Óra-uti átemelő telepek építési munkálatait.

Ennek a két átemelő telepnek az lesz a feladata, hogy a krisztinavárosi szivattyu telepen jelenleg meglévő nagy nyomó magasságokat megszüntesse és ezáltal lehetővé tegye, hogy a krisztinavárosi telep jelenlegi berendezésével is nagyobb vízmennyiséget legyen képes szállítani; de az átemelő telepek beiktatásával, illetőleg a nagy nyomómagasságok kiküszöbölésével önként megfognak szünni a csőhálózatban eddig mutatkozó gyakori zavarok is.

A krisztinavárosi szivattyutelep és Szép Juhászné-i medence közé beiktatott Budakeszi-uti telep a Budakeszi-út 8058/1 hr. sz. 1000 □-öl nagyságu telken épül, a melynek felszine + 139·0 m. Duna szempont feletti magasságban van.

Az átemelő telep vízmedenczéje + 135 m. fenékmagasság és 4 m. vizoszlopmagasság mellett 240 m³ ürtartalommal épült ki kétrészü medenczeként a szükséges tul folyó és ürítő vezetékekkel, világító aknákkal és szelelő kürtőkkel. Ez a medence egyrészt a medenczéhez tartozó vízellátási zónának az Alsó Kutvölgynek fogyasztásában beálló ingadozásokat lesz hivatva kiegyenliteni, másrészt gyűjteni fogja azt a vízmennyiséget, mely ezen átemelő telep útján a már meglévő V. sz. Szép Juhászné-i medence zónájának ellátására szolgál. Épen az utóbbi rendeltetésénél fogva 11 méterrel mélyebbre helyzetetett az ellenmedenczét képező lipótmezei medenczénél (+ 146 m.).

Az átemelő-telep gépészeti berendezésének feladatát képezi a Szép Juhászné-i vízellátási zóna másodpercenkénti 18 liter vízszükségletét 115 méter magasságra felemelni. Ezen feladat teljesítésére a gép-

házba két db. 40 lóerős Diesel rendszerű nyersolajmotor állítatik fel, melyek szijhajtás közvetítésével egy-egy turbószivattyút hajtanak és egy-egy dugattyús légszivattyút a szivócsövek légtelenítésére. A szivattyúk mindegyike képes a szükségletet képező 18 másodperczliter vizet és a Diesel motor 0.6 másodpercz liter hűtővízmennyiséget 115 méter magasságra szállítani és így az egyik berendezés tartalékot képez. A medence mindkét részébe belenyúló szivócső, valamint a Budakeszi-uti 300 mm.-es nyomócsőbe torkoló nyomócső 200 mm. átmérőjűek. A nyersolaj raktározására egy a gépházon kívül földbe sülyesztett 22 m³ ürtartalmu vastartány szolgál, a melyből a nyersolaj a motorok fölött elhelyezett 100 literes tartányukba szivattyuztatik, hogy onnét önsúlyánál fogva a motorokba folyjék.

A krisztinavárosi szivattyutelep és a svábhegyi medenczék közé beiktatott u. n. Óra-uti telep a Svábhegyen a Diana-út és Loránt-út keresztezésénél fekvő 9599., 9600., 9601. hrszámú, 1300 □-öl nagyságu, + 221.0 m. Duna szempont feletti magasságu telken épült.

E telep kétkamrás vízmedenczéje + 217 m. fenékmagasság és 4 m. vizoszlopmagasság mellett 1530 m³ ürtartalommal épült ki; földeme aszfalt réteggel van ellátva és azonkívül a meleg és hideg befolyása ellen 1.20 m vastag földréteggel megvédve. A medence egyrészt annak a vízmennyiségnek raktározására szolgál, a mely a medenczéhez tartozó ellátási zónának u. m. Mártonhegynek, Orbánhegynek, Felső Kutvölgynek és Farkasréti temetőnek vízfogyasztásában beálló ingadozásokat lesz hivatva kiegyenliteni, másrészt gyűjteni fogja azt a vízmennyiséget, mely ezen átemelőtelep utján a már meglevő alsó svábhegyi VI. sz. és felső svábhegyi VII. számú, valamint az építendő Istenhegyi toronymedence zónájának ellátására szolgál.

Ez átemelőtelep gépészeti berendezésének feladatát képezi a svábhegyi alsó medenczébe 27 másodperczliter vizet 63 méter magasságra, a svábhegyi felső medenczébe 37 másodperczliter vizet 151 méter magasságra és az Istenhegyi toronymedenczébe 30 másodperczliter vizet 178 méter magasságra szállítani. Ezen feladat teljesítésére a gépházban 3 db. különbzéki szivattyu állítatik fel, a melyeket kenderkötélhajtás közvetítésével egy db. 24 lóerős Diesel rendszerű nyersolaj motor hajt. Ez a motor hajtja a szivattyúk és szivócső légtelenítésére szolgáló légszivattyút is. A különbző szivattyúk tengelykapcsolással birnak és szükség szerint külön-külön ki, vagy bekapcsolhatók.

Ennek a telepnek gépészeti berendezése jelenleg tartalékkal nem bir, de a gépházban fentartatott a hely villamos motorral hajtott szivattyúk számára, a melyek azonban csak a fővárosi villamos központ és áramvezető hálózat elkészülte után fognak felállítatni, a mikor is a jelenlegi berendezés fog majd tartalékul szolgálni. Addig a vizszállítás folytonos-

sága úgy biztosítatik, hogy fentartatik a krisztinavárosi szivattyutelep és az alsó, valamint a felső svábhegyi medence között az összeköttetés és az átemelő telepen esetleg beálló üzemzavar esetén a krisztinavárosi szivattyutelep szivattyui közvetlenül fogják úgy, mint eddig a vizet az üzemzavar tartama alatt szállítani.

Ezen az átemelő telepen a nyersolaj raktározására, egy félig a föld alatt levő különálló épületben elhelyezett 100.000 kg ürtartalmu kovácsvastartány szolgál. Ebben a tartányban 3 havi szükségletnek megfelelő mennyiség helyezhető el. Ebből a tartányból a nyersolaj egy 35 m³ ürtartalmu földalatti kovácsvastartóba, majd onnét a gépházban a motor feletti magasságban elhelyezett 1 m³ ürtartalmu tartányba szivattyuzható.

Mindkét telepen a motorok kipüffögő csövei hangfogó üstökkel vannak ellátva.

A dunabalparti vízmű és annak csőhálózata keretében, a csőhálózatnak a szükséghez mért fejlesztésétől eltekintve, lényeges változás nem történt és a Markó-utczai régi vízmű áthelyezése ügyében sem állott be újabb mozzanat.

Az 1910. év folyamán engedélyezett vízvezetéki csövek a következő helyeken voltak lefektetendők:

Kerület	U t a k é s t e r e k
I.	Halmi-utca, Bertalan-utca, Narcisz-utca, Deres-út, Daróczi-út, Karolina-út, Névtelen-út, Döbrentei-tér, Attila-körút, Biró-utca, Parádi-utca és a vele párhuzamos névtelen út, Virányos dülői tisztviselőtelep, Bicskei-utca, Völgy-utca, Németvölgyi-út, Vérmező-út, Fehérvári-útból kiágazó névtelen út, Orbánhegy $\frac{10234}{1-2}$ hrsz. telek mentén elvonuló névtelen út, Városmajor-utca, Virányos dülőben 9775. hrsz. telek mellett elvonuló névtelen út, Tigris-utca s az abból kiágazó két névtelen út, Etele-utca, Torbágyi-út.
II.	Mecset-utca, Zárda-utca, Horvát-utca, Retek-utca, Trombitás-útból kiágazó névtelen út, Fillér-utczából kiágazó névtelen út, Üрге-utca, Orsó-utca, Kacsautca, Küküllő-utca, Törökvész dülőben névtelen út, Fhg. Albrecht-út, Debrői-út, Ilona-utca, Fazekas-utca.

Kerület	U t a k é s t e r e k
III.	San Marco-utcza, Fényes Elek-utcza, Selmeczi-utcza, Zápor-utcza, Szentendrei-út, Vérhalom-tér.
IV.	—
V.	Váci-út, Korall-utcza.
VI.	Vágány - utcza, Hermina - út, Amerikai - út, Szőnyi - út; Komáromi - út, Országbiró - utcza, Angyalföldi - utcza, Forgách-utcza, Tasi-utcza, Frangepán-utcza.
VII.	Hársfa-utcza, Hajtsár-út és az abból kiágazó névtelen uton, Hungária-körut, Öv-utcza, Francia-út és Kövér Lajos-utcza.
VIII.	Stáhly-utcza.
IX.	Mihálkovics-utcza, Gyáli-út, Üllői-úttól a honvéd kórházig, Vaskapu-utcza.
X.	Simor-utcza, Szörény-utcza.

Az engedélyezett csővonalak hossza :

26 mm. belső átmérőjű cső	1640·0 méter hosszban
40 " " " "	100·0 " "
50 " " " "	1800·0 " "
75 " " " "	4215·2 " "
100 " " " "	2720·0 " "
125 " " " "	5517·0 " "
150 " " " "	7895·0 " "
175 " " " "	190·0 " "
250 " " " "	400·0 " "

Összesen 24477·2 méter hosszban.

VI.

CSATORNÁZÁS.

Az elmúlt év július hó 28-án kelt leiratával a magy. kir. belügy-minister ur jóváhagyta a székesfővárosnak a III. kerületi főgyűjtő építésére vonatkozó határozatát és így a főgyűjtő kiépítésének nincsen akadálya.

Ugyanezen leiratában felhívta a minister ur a székesfőváros közönségét, hogy a buda-hegyvidéki nyaraló terület és a kültelkek csatornázásával kiegészített budai általános csatornázási tervet sürgősen tárgyalja le és jóváhagyás végett még oly időben terjessze fel, hogy az egyes csatornavonalak kiépítése a felmerülő szükséghez képest akadály és késleltetés nélkül mehessen végbe.

A dunabalparti főgyűjtő csatornahálózatban az elmúlt év folyamán elkészült a dunaparti főgyűjtő csatorna VI. és VII. szakaszának a Wahrman-utcától a Révész-utcáig terjedő része és evvel kapcsolatban átépítették a Dráva-utczai csatornát is.

Az 1910. év folyamán a következő utvonalak csatornázásához adtuk meg hozzájárulásunkat:

Kerület	U t v o n a l	Csatorna- hossz méterekben
I.	Villányi-út, a Lágymányosi-utcát a Bertalan- utczával összekötő névtelen út, Alma-utcza, Bertalan - utcza, Virányos - út, Nándor - bástya, Mányoki-út, Daróczi-út, Karolina és Elek-utcza közötti névtelen út, Ménesi-út, Villányi-út és e kettőt összekötő névtelen út, Biró-utcza,	

Kerület	U t v o n a l	Csatorna- hossz - méterekben
I.	Mozdony-utcza, Birsalma-utcza, Orbánhegyi-út és az abból kiágazó névtelen-út, Karolina-út, Kelenhegyi-út és Gyopár-utcza közötti névtelen út, Tigris és Aladár-utcza közötti két névtelen út, Németvölgyi-út, Királyhágó-utcza, Fehérvári-út és Bercsényi-utcza közötti névtelen út, Bercsényi-utcza, Zsolt-utcza, Lágymányosi-utcza, Lisznyay-utcza, Derék-utcza, Somlói-út és az abból kiágazó serpentin út, Budafoki-út, Etele-út, Kelenhegyi-út és Rezeda-utcza.	9276·80
II.	Pasaréti-út, Bimbó-utcza, 6584/ - 5 hrsz. telek mentén nyitott névtelen út, Rókushegyi-út és Fillér-utcza közötti névtelen út, Julia-utcza, Fény-utcza, Vándor-utcza, Tulipán-utcza, Eszter-utcza.	3100
III.	Szépvölgy-utcza.	356
IV.	—	—
V.	Vág-utcza, Tisza-utcza, Berzenczei-utcza, Honvéd-utcza, Váczi-út, Balaton-utcza, Ügynök-utcza, Ipoly-utcza, Bessenyei-utcza, Csanády-utcza.	2199
VI.	Angyalföldi-út, Tünde-utcza, Névtelen-út, Mór-utcza, Szegedi-út, Országbiró-utcza, Tüzér-utcza, Máglya-utcza, Frangepán-utcza, Petneházy-utcza, Fáy-utcza, Lomb-utcza.	2286

Kerület	U t v o n a l	Csatorna- hossz méterekben
VII.	1968. hrsz. telken végigmenő névtelen-út, Egressy-út, Hársfa-utcza, Hernád-utcza, Huszár-utcza, Nyár-utcza, Jókai-utcza, Hungária-körút, Columbus - utcza, Bajza - utcza, Róna - utcza, Hajtsár-út és Rákospatak közti póstás telepen létesített utak, Klauzál-utcza, Jósika-utcza, Vörösmarty-utcza, Almássy-tér, Rottenbiller-utcza, Erzsébet királyné-út.	7481
VIII.	Kőfaragó-utcza, Rigó-utcza.	392
IX.	Vaskapu-utcza, Remete-utcza.	250
X.	Jászberényi-út, Maglódi-út, Alsó vaspálya-utcza, Szörény-utcza, Százados-utcza, Apaffy-utcza, Füzér-utcza.	2086
	Összesen	27426·80

Az engedélyezett csatornavonalak keresztshelvények szerint következőleg csoportosíthatók:

345 méter hosszú	0·30 m.	körshelvénynyel
1394 „ „	0·40 „	„
2128 „ „	0·50 „	„
22273·8 „ „	$\frac{0.60}{0.90}$ „	tojásszelvénynyel,
1286 „ „	$\frac{0.90}{1.35}$ „	„

Összesen: 27426·8 méter hosszban.

VII.

KÖZVILÁGITÁS.

A főbb utvonalak intenzivebb megvilágítása érdekében a villamos ivlámpákkal végzett fénymérési próbák kedvező eredménye alapján az elmúlt évben a Rákóczi-utnak külső, az Erzsébet-köruttól a Baross-térig terjedő része is ivlámpa világítást nyert. 55 darab 16 amperes egyenáramu ivlámpás felállítása által. Ugyancsak villamos ivlámpa világítást nyert a VI. ker. Andrássy-út egész hosszában és a városligeti milleniumi emlékmű előtti tér 126 darab 16 amperes egyenáramu ivlámpás felállítása által. Ezenkívül megtörténtek az előmunkálatok egyrészt az invert gázvilágításnak nagyobb mérvű kiterjesztésére, másrészt a préselt gázvilágítás próbaként való alkalmazására is.

Az 1910. év folyamán engedélyezett légszeszcső fektetések és lámpás felállítások:

Kerület	U t c z a é s t é r
I.	<p>Átlós-út, Kruspér-utcza, Dániel-út, Tigris-utcza, Városmajor-utcza, Badacsonyi-út, Fehérvári-út, Verpeléti-út, Diószegi-út, Virányos dülői tisztviselő-telep, Szarvas-út, Bertalan-utcza, Virányos-út, Somlói-út, Kelenhegyi-út és Gyopár-utcza közötti névtelen út, Aladár-utcza, Zsolt-utcza, Névtelen út, Tábor-utcza, Lisznyay-utcza, Derék-utcza.</p>

Kerület	U t c z a é s t é r
II.	Horvát-utcza, Retek-utcza, Lánczhidfő melletti parkok, Garas-utcza, Margithid, Fény-utcza, Oszlop-utcza, Kacsautcza, Szilfa-utcza, Ákos-utcza, Ürge-utcza, Eszter-utcza, Küküllő-utcza, Ördögárok mentén.
III.	Emese-utcza, Hunor-utcza, Miklós-utcza.
IV.	Kigyó-tér, Kossuth Lajos-utcza.
V.	Váci-út, Berzenczei-utcza, Tisza-utcza, Kálmán-utcza.
VI.	Városliget, Máglya-utcza, Angyalföldi-utcza, Ágyú-utcza, Országbíró-utcza, Jász-utcza, Füzér-utcza.
VII.	Dohány-utcza, Kertész-utcza, Amerkai-út, Várna-utcza, Hajtsár-út és Rákospatak-utcza közötti névtelen út, Dongó-utcza, Nyár-utcza, Klauzál-utcza, Csányi-utcza.
VIII.	Csokonay-utcza, Rigó-utcza, Hungária-körut, Baross-tér, Thököly-út, Kerepesi-út.
IX.	Mihalkovics-utcza, Tüzoltó-utcza, Imre-utcza, Üllői-út, Füleki-utcza s az abból kiágazó névtelen út, Ernő-utcza, Ranolder-utcza, Oroszlán-utcza, Mester-utcza.
X	Szápáry-utcza, Alsó vaspálya-utcza, Százados-utcza, Ciprus-utcza, Névtelen utcza.

Az engedélyezett egylángu lámpások száma

411 egész éjjeli

492 fél éjjeli.

Azonkívül engedélyeztetett 2 drb egész éjjeli háromágu, 1 darab egész éjjeli 4 águ lámpás, továbbá 65 drb 2 lángrós, 51 drb 3 lángrós invert lámpa, 4 drb egész és 2 drb féléjjeli egylángu lámpás átalakítása három lángróvá, 140 drb lámpás áthelyezése és 9 darab féléjjeli lámpás besorozása az egész éjjeliek közé.

A magyar villamossági részvénytársulat az 1910. év folyamán a következő vonalakon fektetett kábeleket:

Kerület	U t c z a é s t é r
I.	Országház-utcza, Tigris-utcza, Kis Svábhegyi-út, Karátsonyi-utcza, Ménesi-út, Fehérvári-út, Bercsényi-utcza, Lenke-út, Napos-út, Budafoki-út, Pálya-utcza, Maros-utcza, Márvány-utcza, Győri-út, Normafa-út, Karthauszi-utcza, Ág-utcza, Mozdony-utcza, Verpeléti-út, Villányi-út, Krisztina-tér, Verbőczy-utcza, Tárnok-utcza, Átlós-út, Krisztina-körut, Lágymányosi-utcza, Logody-utcza, Kelenhegyi-út.
II.	Öntőház-utcza, Batthyány-utcza, Gyorskocsi-utcza, Főherczeg Albrecht-út, Fillér-utcza, Csónak-utcza, Zsigmond-utcza, Ápolda-utcza, Tölgyfa-utcza, Csalogány-utcza, Retek-utcza, Nyul-utcza, Iskola-utcza, Toldy Ferencz-utcza, Szász Károly-utcza, Niedermayer-utcza, Vám-utcza.
III.	Florián-utcza, Szentendrei-út, Határ-utcza, Ürömi-utcza, Bécsi-út, Zsigmond-utcza, Timár-utcza, Lajos-utcza, Főtér.
IV.	Szarka-utcza, Veres Pálné-utcza, Hajó-utcza, Régi Posta-utcza, Galamb-utcza, Kötő-utcza
V.	Személynök-utcza, Országház-tér, Visegrádi-utcza, Ügynök-utcza, Arany János-utcza, Nádor-utcza, Vág-utcza, Zoltán-utcza, Rudolf-rakpart, Ferencz József-tér, Mária Valéria-utcza, Béla-utcza, Zápolya-utcza, Váci-út, Pozsonyi-út, Révész-utcza, Dráva-utcza, Tisza-utcza, Berzenczei-utcza, Csáky-utcza, Lipót-körut.
VI.	Lehel-utcza, Huba-utcza, Bulyovszky-utcza, Lőportár-utcza, Nagy János-utcza, Szondy-utcza, Rózsa-utcza, Erzsébet királyné-út, Kmetty-utcza, Bajza-utcza, Csengety-utcza, Gróf Zichy Jenő-utcza, Aréna-út, Délibáb-utcza, Felső Erdősor, Lövölde-tér, Lovag-utcza, Dezsewffy-utcza, Csángó-utcza.

Kerület	U t c z a é s t é r
VII.	Szövetség-utcza, Wesselényi-utcza, Dohány-utcza, Aréna-út, Óvoda-utcza, Bálint-utcza, Amerikai-út, Akácza-utcza, Garay-utcza, Murányi-utcza.
VIII.	Nap-utcza, Kisfaludy-utcza, Baross-utcza, Bérkocsis-utcza, Szigetvári-utcza, Hunyady-utcza, József-utcza, Gyöngytyuk-utcza, Mária Terézia-tér, Kálvária-tér Karpfenstein-utcza, Szerdahelyi-utcza, Mátyás-utcza, Orczy-út, Teleki-tér, Alföldi-utcza, Kenyérmező-utcza, Kálvária-utcza.
IX.	Soroksári-út, Márton-utcza, Vaskapu-utcza, Szvetenay-utcza, Páva-utcza, Erkel-utcza, Tüzoltó-utcza, Ráday-utcza.
X.	–

A magyar villamossági részvénytársulat által lefektetett kabelek árokhozsza 25828·90 méter.

Ezenkívül épített a magyar villamossági részvénytársulat nagyfeszültségű (primär) áram vezetésére szolgáló légvezetékét az I. ker., Budakeszi-uton, a Diósárok mentén, Városkuti-úton, Vilma-úton, Normafa-uton, Karthauzi-utczában, Svájcz-uton, és Rege-uton, összesen 7190 méter hosszban,

továbbá kifszültségű (secundär) áram vezetésére szolgáló légvezetékét :

- I. ker. Mátyás király-uton, Laura-uton, Művész-uton, Széchényi emlék-uton, Farkasvölgyi-uton, Rege-uton, Szépkilátás-uton, Vilma-uton, Balogh Tihamér-utczában, Labancz-uton, Napos-uton, Budakeszi-uton, Alma-utczában, Birsalma-utczában.
- II. ker. Pasaréti-uton, Ákos-utczában, Üрге-utczában, Veronika-utczában, Páfrány-uton, Debrői-uton, Budakeszi-uton, Szemplőhegy-utczában, Bogár-utczában, Zárda-utczában, Garas-utczában.
- III. ker. Szemplőhegy-utczában, Józsefhegyi-utczában.

Összesen 6406· – méter hosszban.

A budapesti általános villamossági részvénytársaság az 1910. év folyamán a következő vonalakon fektetett kábeleket:

Kerület	U t c z a é s t é r
I.	Disz-tér, Tábor-utcza, Attila-utcza, Budafoki-út, Fehérvári-út, Bercsényi-utcza, Mányoki-út.
IV.	Váci-utcza, Kossuth Lajos-utcza, Ferencz-terek, Deák Ferencz-tér, Gizella-tér, Deák Ferencz-utcza, Bécsi-utcza, Kristóf-tér, Semmelweis-utcza, Képiró-utcza, Szerb-utcza, Irányi-utcza, Károly-körút, Petőfi-tér.
V.	Csáky-utcza, Erzsébet-tér, Ügynök-utcza, Csanádi-utcza, Váci-út, Korall-utcza, Bank-utcza, Váci-körút, Visegrádi-utcza, Árpád-utcza, Nádor-utcza, Arany János-utcza, Tükör-utcza, Széchenyi-utcza, Ujpesti-rakpart, Géza-utcza, Akadémia-utcza, Rudolf-rakpart, Vadász-utcza, Hajnal-utcza, Hold-utcza, Perczel Mór-utcza, Aulich-utcza, Honvéd-utcza, Zoltán-utcza, Kálmán-utcza, Gorove-utcza, Személynök-utcza, Balaton-utcza, Koháry-utcza, Szemere-utcza, Markó-utcza, Klotild-utcza, Tutaj-utcza, Berenczei-utcza, Katona József-utcza, Zrinyi-utcza, Súlyom-utcza, Szent István-tér, Nagykorona-utcza, Bálvány-utcza.
VI.	Eötvös-utcza, Hajós-utcza, Kmetty-utcza, Aradi-utcza, Vörösmarty-utcza, Bajnok-utcza, Izabella-utcza, Lovag-utcza, Nagymező-utcza, Desseffy-utcza, Lázár-utcza, Lendvay-utcza, Ó-utcza, Szerecsen-utcza, Andrássy-út, Rózsa-utcza, Dávid-utcza, Teréz-körút, Csengery-utcza, Gróf Zichy Jenő-utcza, Szondy-utcza, Mutatványos-út, Állatkerti-körút, Stefánia-út, Városligeti fasor, Király-utcza, Lövölde-tér.

Kerület	U t c z a é s t é r
VII.	<p>Szövetség-utcza, Hársfa-utcza, Garay-tér, Damjanich-utcza, Rottenbiller-utcza, Rózsa-utcza, Alsóerdősor, Gizella-út, Klauzál-tér, Klauzál-utcza, Amazon-utcza, Izabella-tér, Izabella-utcza, Dohány-utcza, István-út, Cserhát-utcza, Almássy-tér, Wesselényi-utcza, Kertész-utcza, Dembinszky-utcza, Csengery-utcza, Dob-utcza, Almássy-utcza, Bajza-utcza, Kazinczy-utcza, Rákóczi-út, Tivadar-utcza, Abonyi-utcza, Peterdy-utcza, Murányi-utcza, Elemér-utcza, Óvoda-utcza, Nefelejts-utcza, Szegényház-tér, Rombach-utcza, Akácza-utcza, Nyár-utcza.</p>
VIII.	<p>József-körut, Gólya-utcza, Bérkocsis-utcza, Mária-utcza, József-utcza, Tisza Kálmán-tér, Óriás-utcza, Práter-utcza, Tömő-utcza, Mária Terézia-tér, Erdély-utcza, Szűz-utcza, Szigetvári-utcza, Vig-utcza, Gyöngytyuk-utcza, Stáhly-utcza, Rákóczi-tér, Rigó-utcza, Déry-utcza, Főherczeg Sándor-tér, Békés-utcza, Kölcsey-utcza, Röck Szilárd-utcza, Főherczeg Sándor-utcza, Kőrös-utcza, Magdolna-utcza, Dobozy-utcza, Mátyár-tér, Baross-utcza, Kalvária-tér.</p>
IX.	<p>Ernő-utcza, Ferencz-utcza, Tüzoltó-utcza, Bokréta-utcza, Ranolder-utcza, Tompa-utcza, Lónyay-utcza, Mester-utcza, Rákos-utcza, Mihákovics-utcza, Üllői-út, Ráday-utcza, Bakács-utcza, Szvetenay-utcza, Gát-utcza, Páva-utcza.</p>

A budapesti általános villamossági részvénytársaság által 1910. év folyamán fektetett kábelek árokhossza 53.397·00 méter.

Az 1910. év folyamán engedélyezett kőolajlámpások:

Kerület	U t c z a é s t é r
I.	Tétényi-út, Budaörsi-utból kiágazó névtelen út, Farkasvölgyi-út, Hegyhát-ut, Kissvábhegyi-út és az abból kiágazó névtelen út, Csukló-utcza, 12.323. hrsz. telek mentén elvonuló névtelen út, Villányi-ut, Kende-utcza Zenta-utcza, Mártonhegyi-út, Bürök-utcza, Ormódy-utcza és az ebből kiágazó névtelen út, Rege-utcza, Kalóz-utcza, Széchenyi emlékmű-út, Melinda-út.
II.	Garas-utcza, Ápolda-utcza, Bogár-utcza.
III.	Lőpormalom-dülőben Krempl malom mellett elvonuló gyalogösvény, Kenyeres-utcza, San Marco-utcza, Emese-utcza, Humor-utcza Raktár-utcza, Veder-utcza, Vihar-utcza, Névtelen-út, Pusztaszeri-út és az abból kiágazó névtelen út Zöldmáli-út, folytatásában eső névtelen-ut, Óbudai-rakpart, Templom-utcza, Akác-köz, Szentendrei-utcza, Megyfa-utcza, Filatori gát, Ujlaki téglagyár fölött elvonuló út, Filatori árok mentén.
IV.	-
V.	Esztergomi-út, Visegrádi-utcza, Pannonia-utcza, Katona-József-utcza, Ügynök-utcza
VI.	Komáromi-út, Forgách-utcza, Tasi-utcza.
VII.	Gyarmat-utcza, Gizella-út.
VIII.	-

Kerület	U t c z a é s t é r
IX.	A kispesti Sárkány-út folytatásában az Üllői-utig vezető névtelen út, Gubacsi-út.
X.	Beleznay-utcza, Nemes-utcza s a kettőt összekötő névtelen út, Vasgyár-utcza, Sörgyár-utcza Kendeffy-utcza.

Az engedélyezett lámpák száma

266 egész éjjeli

169 fél éjjeli.

Azonkívül engedélyeztetett 5 drb. lámpás áthelyezése és 26 drb. féléjjeli lámpásnak az egész éjjeli lámpások közé való sorolása.

VIII.

TÁVIRÓ, TÁVBESZÉLŐ.

Az 1910. év folyamán következő táviró és távbeszélő vonalak képezték közigazgatási bejárás, illetőleg engedélyezés tárgyát:

Az I. II. IV. V. VI. VII. VIII. és IX. kerületekben távbeszélő tömbcsatornák, kábelcsőcsatornák, pánczélos kábelek és légvezetékek.

Az I. ker. Lovarda-utczában magánjellegetű távbeszélő vezeték.

A Telefon Hirmondó IX. ker. Tompa-utcza és I. ker. Krisztina-tér közötti légvezetéke.

Az I. ker. Palota-út keresztezésével villamos jelző vezeték.

Az I. ker. Vár m. kir. honvédelmi ministerium palotája és a Disztér 12. sz. között távbeszélő összeköttetés.

Az 1910. év folyamán végrehajtott építkezések és kábelfektetések révén az év végéig a föld alatt elhelyezett távbeszélő kábelek hossza 73381 méterrel 363.626 méterre, a kábelek elhelyezésére szolgáló beton-tömbök vonalhossza 6.173·5 méterrel 68.220·5 méterre, az elosztó csővezeték hossza 23.665 méterrel 90.421 méterre, a felvezető pontoktól az előfizetők állomásáig vezető légvezetékek hossza 1,966223 méterrel 15,849.834 méterre növekedett.

A légvezetékek fokozatos kiküszöbölése folytán az év végéig 4167 távbeszélő állomás kizárólag földalatti vezetékkel volt a központtal összekötve.

IX.

SZENT-MARGITSZIGET.

Az 1908: XLVIII. t.-cz. értelmében átvéve a sziget, mint a fővárosi pénzalap tulajdonának kezelését, – legelső feladatunk volt: gondoskodni mindannak a fentartásáról, a mit a szigeten találtunk, és pedig jó részt hiányos állapotban.

Aggodalomra adtak okot főleg az artézi forrás csőkamrái és vezető csövei, melyeket a fürdő és az artézi víz kereskedelmi üzemét fenyegető nagyobb baj elhárítása végett évtizedek kőlerakódásaitól kellett sürgősen megtisztítani és jókarba helyezni. Alapos tatarozásra szorult a sziget kocsitja is, melynek kijavításával kapcsolatosan a sziget alsó és felső részén a közönség kényelmére egy-egy bérkocsiállomást rendeztünk be.

A karbahelyezésre irányuló minden igyekezetünk sikertelennek bizonyult azonban azoknál az objectumoknál, melyek a Szent Margitszigeti Gyógyfürdők és Szállodák r.-társaság bérletét képezték. – A vonatkozó szerződés szerint ugyanis a bérlemény tárgyai, tehát az épületek és felszerelések a bérlő társaság által voltak helyreállítandók és jó karban fentartandók. E kötelezettség tartalmát és terjedelmét a bérlő vitássá tette és vonakodott a teljesítéstől, sőt türni sem volt hajlandó, hogy nagyobb károk elhárítása végett a legsürgősebb javításokat addig is, míg a vitás jogi kérdés illetékes eldöntéshez jut, helyette mi végeztessük. Kénytelenek voltunk e miatt az előkészítő birói eljárást megindítani, a nélkül, hogy a bérlet tárgyainak jövő sorsa iránt méltán táplált súlyos aggodalmainktól szabadulhattunk volna.

Nem lehetett ugyanis kétséges előttünk, hogy az előleges birói szemle eredménye alapján folyamatba teendő per jogerős befejezése évekig fog elhuzódni s addig a sziget legfontosabb objectumai: a nagy fürdő, kis fürdő, nagy- és kis-szálloda, felső vendéglő gondozó fentartás nélkül nem maradhatnak. Komoly veszedelmét láttuk ebben a sziget,

mint gyógy- és üdülőhely hírnevének, mely egyszer megrontva, évtizedek szorgos munkája által is alig lenne helyrehozható. Hozzávéve ehez azt is, hogy a bérlő társaság vállalata reá nézve sem bizonyult eddigelé nyereségesnek, – hogy továbbá szerződése ki nem bőjtölhető hosszú időre, 1906. május 1-től 1926. április végéig szól és ezért a sziget fejlesztési programjának is nagy akadályát képezi: mindezeknek a bajoknak gyökeres orvoslását csak a bérleti szerződés békés megszüntetésében kereshettük és hálás köszönettel emlékezünk meg arról, hogy kérelmünkre a magas kormány e bérleti szerződést a társasággal való megegyezés útján f. évi márczius hó 1-vel megszüntette. – Ennek következménye gyanánt úgy a fürdőket, mint a szállodákat nyomban házi kezelésbe vettük addig is, míg más megfelelőbb megoldáshoz juthatunk.

A sziget jövőjére nagy befolyással lenne az országos növénykert, melynek számára a törvény a sziget közepéből 36.000 □-ölet rendel kihasítani. A vallás- és közoktatásügyi miniszteriummal a növénykert elhatárolására és a kapcsolatos összes kérdések rendezésére vonatkozólag már teljes megegyezésre is jutottunk és siettünk a tejcsarnokot, melynek elhelyezése a növénykertnek jutott területen egyébként sem volt szerencsés, megfelelőbb helyre áttenni, – ahol rendeltetését akkor is célszerűen töltheti be, ha a növénykert nem telepítették a szigetre, a mit most már kész örömmel veszünk ténynek. A tudomány képviselői és az érdeklődő közvélemény a növénykertnek a szigeten való elhelyezésével mind behatóbban foglalkozván, az eszme ellen sulyos érvekkel léptek sorompóba, melyeknek hatása alatt a miniszterelnök úr Ő Nagyméltósága a főrendiházban kijelentést tett arról, hogy az országos növénykert más elhelyezése iránt törvényjavaslatot fog előterjeszteni. A tőle vett utasításhoz képest a növénykert számára a szigeten kijelölt terület és a kertészet üzemének a közoktatásügyi miniszteriumnak leendő átadása iránt folyamatban volt eljárást legott felfüggesztettük és ezzel lecsillapodtak azok az aggodalmak, melyek a növénykertet a szigettől, a szigetet pedig a növénykerttől féltették.

Nagy és nehéz kérdések elé állit bennünket a sziget fejlesztésének feladata. Akár a természet pazar ajándékát tekintjük, melyet a sziget székesfővárosunknak ugyszólván a szívében bájos fekvésével és csodáshatású gyógyvizével képvisel, – akár a befektetett köztvagyon gyümölcsöztetését vesszük: mindenkép tisztán áll előttünk, hogy a kihasználásnak mai, szinte kezdetleges állapotát minél előbb fel kell váltani azoknak a korszerű intézményeknek és berendezéseknek, melyek a szigetet a legmagasabb kulturigények kielégítésére is alkalmassá tenni vannak hivatva.)

Tudatában vagyunk annak, hogy az e célra ma még hiányzó számos millió fokozatosan előbb-utóbb megszerzendő lesz, remélhetőleg

magánvállalkozás útján s hogy addig is egy rendszeres fejlesztő program kereteibe illeszkedve gondoskodnunk kell az alapvető feltételek megvalósításáról.

Nem szólva a hidlejárónak azon átalakításáról, melyet a jobb közlekedés okából és a külcsin kedvéért foganatosítottunk, különösen három nevezetes kezdeményezésről kívánunk megemlékezni.

Az egyik a sziget vízzel való ellátását illeti. A felső csucson telepített mai vízmű czélszerűtlenül elhelyezett kutaival, elavult gőzgép-üzemével, hiányos szolgáltatási képességével és elégtelen nyomásával annyira mögötte áll az el nem utasítható követelményeknek, hogy elodázhatatlan volt olyan új vízmű létesítését munkába vennünk, mely minden tekintetben rendeltetésének színvonalán álljon.

A végzett próbafurások eredményéhez képest a kutat az alsó hajóállomás közelében helyeztük el, mellette építettük fel a gépházat, melynek legújabb rendszerű gépeit a városi hálózathól a szigetre vezetett villamám fogja hajtani. Hogy a megfelelően méretezett és situált új csőhálózatban a víz mindenütt a megkívántató és egyenletes nyomás alatt álljon, a jövő fejlődés igényeinek megfelelően méretezett viztorony számára a sziget felső harmadában, a nagy fürdőépület előtti térségnek oly pontját választottuk ki, melyen nem zavarja meg a fürdő és a kastély közötti gyönyörű látképet és nem bántja a látható épületeket, másrészt pedig impozáns arányaival és közvetlen környékének hozzá illő kertészeti rendezésével a sziget egyik látványossága lesz.

A viztorony Dr. Zielinski Szilárd, tanácsunk tagjának tervei szerint vasbetonból épül és méltán fog sorakozni székesfővárosunk kiváló technikai alkotásai közé. Építése a folyó évben remélhetőleg befejezéshez jut.

A másik jelentős kezdeményezés lenne a sziget lóüzemű vasutja helyébe villamos vasutat építeni. Kérelmünkre a kereskedelemügyi miniszterium a részünkről előterjesztett tervek alapján a villamos vasut közgazgatási bejárását meg is tartotta. A műszaki módzatokra az illető tényezők között eltérő nézetek nem merültek fel. Mindenki oda törekedett, hogy a hidról a szigetre lépve, a vasut minél közelebb legyen található. Lényeges vélemény-különbség támadt azonban a miniszterium és közöttünk a villamos vasut engedélyezésének vasutjogi módzataira nézve.

A miniszterium álláspontja szerint a vasut létesítésére és szakadatlan üzemben tartására szabott kötelezettséget kellene vállalnunk, másrészt elveszitenők a tariffajogot, melynek jelenleg birtokában vagyunk. Ebben természetesen nem nyugodhattunk meg, egyfelől a tulajdonban rejlő jogositványok természete miatt, tehát elvi szempontból, de másfelől azért sem, mert a nagy befektetés lucratív gyümölcsötetése jelen esetben egészen kizártnak mutatkozik, tehát nincs meg az a materialis alap,

melyen a reánk háritani czélt terheket önmagunkkal szemben igazolni képesek lennének.

Nyomatékos okot látunk ebben rejteni arra, hogy a sziget belső közlekedésének kérdéséhez más irányban keressünk megoldást, oda törekedve, hogy a sziget a székesfővárosi általános közuti vaspályai hálózatba nyerjen bekapcsolást, számítással arra az új dunai hidra, mely a sziget felső csucsának érintésével a Hungária-körut irányában építendő lesz.

Harmadik nagyobb kezdeményezésünk a sziget parti részeinek feltöltésére vonatkozik. A Duna szabályozási vonalai szerint a sziget úgy a pesti, mint főleg a budai oldalon jelentékenyen nagyobbodni fog. A terület ez uton bekövetkező szaporodása meghaladja a 30 holdat. Miután a sziget parkterületét csorbitatlanul fentartani óhajtjuk, a sziget fejlesztésének nagy érdeke fűződik ahoz, hogy a kérdéses, ma még jórészt vízzel borított terület minél előbb feltöltve rendelkezésre álljon azon építkezések foganatosítására, melyek a szigeten szükségesek lesznek.

Ez okból a budai oldalon, az alsó részen máris tetemes feltöltést eszközöltünk és nem szününk meg oda hatni, hogy a sziget területe a Duna szabályozási vonalainak megfelelően minél hamarább egészen kialakuljon.

SZEMÉLYI ÜGYEK.

Dr. Wekerle Sándor volt miniszterelnök úr Ő Nagyméltósága a mult év legelején távozva a kormány éléről, ezt megleghangu bucsulevélben hozta tudomásunkra.

A válás eseménye kebelünkben a mély sajnálat érzetét váltotta ki, – és méltán, mert Wekerle Sándor ugy első, mint második miniszterelnöksége idejében államférfiúi bölcsességgel karolva fel a székesfőváros fejlődését, annak hatalmas lendületet adott.

Azon alkotások, melyeknek törvényhozási kezdeményezése nevéhez fűződik, önmagukban és fejlesztő hatásukban nem szünhetnek meg hirdetni kiváló érdemeit, melyek számára körünkben mindenkor hálás emlékezetet biztosítanak, – annál inkább, mert miniszterelnökségének utolsó 1½ évében óriási elfoglaltsága közben is személyesen volt képes tanácskozásainkat vezetni.

Hálás érzelmeinket mindezekért ugy búcsufeliratban, mint testületi tisztelgés utján is tolmácsoltuk.

Gróf Khuen-Héderváry Károly miniszterelnök úr Ő Nagyméltósága mindjárt kormányra lépése után az üresedésben levő alelnöki állás teendőinek ideiglenes ellátásával a miniszterium nevében Tolnay Lajos, belső titkos tanácsost, a tanács tagját bizta meg, ki is a vezetést még a mult év január végén tényleg átvette.

Tanácsunk beléletében az elmúlt év folyamán beállott egyéb változásokról a a következőkben emlékezünk meg:

A tanács tagjai sorából törvényszerű sorrend szerint kiléptek a kormány kinevezésének fentartott helyeken Hoszpotzky Alajos kereskedelemügyi ministeri tanácsos, dr. gróf Semsey László országgyűlési képviselő és dr. Zielinski Szilárd műegyetemi tanár.

A m. kir. ministerium nevezetteket a tanács tagjaivá újból kinevezte.

A székesfőváros törvényhatósága választásának fentartott helyeken sorrend szerint kiléptek dr. Bárczy István polgármester, Freund Vilmos és dr. Morzsányi Károly, míg Kléh István tagságáról lemondott.

A székesfőváros közönsége Dr. Bárczy Istvánt, Freund Vilmost és Dr. Morzsányi Károlyt tanácsunkba újból beválasztotta, egyuttal pedig Kléh István tagsági helyét dr. Preyer Hugó ügyvéd, törvényhatósági bizottsági taggal töltötte be.

A székesfővárosi középítési bizottság küldötteiként Eckermann Ede, Kauser János, Steinhardt Antal és Wellisch Alfréd törv. hat. biz. tagokat nevezte meg.

Az elmúlt év folyamán vált ki kebelünkől Kun Gyula székesfővárosi tanácsnok, a ki mint a székesfővárosi tanács magánépítési ügyosztályának vezetője vett részt tanácskozásainkban és a kinek tagsága nyugalomba vonulásával szűnt meg.

Kun Gyula közel egynegyed századon át volt tanácsunknak állandóan tagja és ez a hosszú idő bő alkalmat szolgáltatott nekünk arra, hogy tudását, széleskörű tapasztalatait, kiváló ügybuzgalmát és önzetlenségét megismerjük, és értékelni tudjuk a munkásságot, melyet a székesfőváros fejlődése érdekében körünkben is kifejtett.

Távozását éppen ezért őszintén sajnáljuk.

Vosits Károly székesfővárosi tanácsnok a középítési ügyosztály éléről a katonai és illetőségi ügyosztály élére jutván, ezen hivatali új beosztásánál fogva nálunk viselt tagsága szintén megszűnt.

Heuffel Adolf középítési igazgató nyugalomba vonulván, ezzel az ő tagsága is megszűnt.

Mindkét férfiú intézményünk kebelében a főváros emelése és felvirágoztatása körül buzgó és hasznos működést fejtett ki.

Tanácsunkban Kun Gyula helyét Faller Ferencz tanácsnok ur foglalta el, aki azonban betegsége miatt hosszabb szabadságot vevén igénybe, őt most dr. Harrer Ferencz székesfővárosi tanácsjegyző, mint az illető ügyosztály ez idő szerinti vezetője helyettesíti.

Vosits Károly tanácsnok úr helyét, a középítési ügyosztály új vezetője, Piperkovits Bátor tanácsnok ur foglalta el, míg a középítési igazgató tagsági helyét Istenhegyi Devecis del Vecchio Ferencz kir. tanácsos, mostani székesfővárosi középítési igazgató úr tölti be.

XI.

VEGYESEK.

Népopera
és községi
könyvtár.

A székesfőváros VIII. ker., Tisza Kálmán-téren jelölt ki építési helyet egyfelől egy olcsó színház, nevezetesen a népopera számára, mely magánvállalkozás útján jön létre, – másfelől ama népkönyvtár számára, melyet maga a község kíván létesíteni.

Ez a határozat törvényes hozzájárulásunkat igényelvén, a tárgyalás során előtérbe lépett az az elvi álláspontunk, hogy közterek, parkok be ne építtessenek.

Noha ezt a kétségkívül helyes elvet állandóan valljuk és továbbra is fentartani kívánjuk, mégis a jelen esetben nem zárkózhattunk el azoknak a közérdekű szempontoknak és különleges helyi viszonyoknak számbavétele elől, melyek a székesfővárosi tanácsot határozatának meghozatalánál vezérelték.

A színház ugyanis jellegénél fogva arra lesz hivatva, hogy e népes városrésznek nagyobbára a kevésbé tehető néposztályhoz tartozó lakossága számára hozzáférhető legyen, annak nemes szórakozást nyújtson, és ezzel szociális érdekeinek és kulturális igényeinek szolgálatára legyen.

Ugyanezen szempontból még nagyobb fontosságot kellett tulajdonítanunk a legmodernebb igények szerint berendezendő községi népkönyvtárnak.

Nem téveszthettük szem elől azt sem, hogy a szóban levő két középületnek a Tisza Kálmán-téren való elhelyezése véget vetni igérkezik azon elemek itteni gyülekezésének, melyek a közbiztonság veszélyeztetésével állandó akadályát képezték annak, hogy ez a park rendeltetészerű hivatását betöltse.

Minthogy továbbá mindkét épület a tér nyugati oldalán, a Luther-utczával párhuzamos hossz-elhelyezést nyer akként, hogy a községi könyvtár a tér Népszínház-utcza sarkában, a népopera pedig a Bezerédy-

utcza felőli sarkon álljon, a mely elhelyezés mellett az amugy is nagyterjedelmű, nevezetesen mintegy 85.000 m² területű tér egysége és jellege a lehetőség szerint megóvatik, – mindezeknél fogva a székesfővárosi tanács vonatkozó határozatához kivételesen hozzájárultunk.

* * *

A székesfővárosi tanács ahhoz is kérte hozzájárulásunkat, hogy az V. ker., Ujpesti-rakparton, még pedig annak a Dráva- és Garam-utcza közti szakaszán, a villamos vasuti vágány mindkét oldalán szükséglakásokat építtethessen.

Szükséglakások az Ujpesti rakparton.

Előterjesztésében a székesfővárosi tanács utalt a fővárosban fel lépett járványos betegségekre, a melyek elleni óvintézkedések kényszerhatása alatt, közegészségi szempontból, másrészt a kedvezőtlen lakbérviszonyok folytán számtalan kilakoltatás történik és a székesfővárosnak multhatatlanul gondoskodnia kell, hogy a kilakoltatott családok elhelyezést nyerjenek.

A fővárosi hatóság helyszini eljárások útján szorgosan kutatott a szükséglakások céljára alkalmas terület után, de mert ez idő szerint más alkalmas terület nem kínálkozott, ebben a helyzetben a sürgős szükségnél fogva a székesfővárosi tanács nem tehetett mást, minthogy a szóban levő ideiglenes épületek elhelyezésére az Ujpesti-rakpartot jelölje ki.

Tárgyalásainak során maga a polgármester úr rámutatott még arra, hogy az Ujpesti-rakpart környéke a fejlődésben még nem jutott odáig, hogy a tervezett építmények ott szépészeti szempontból kifogás alá eshetnének, sőt ellenkezőleg, – úgy hiszi, – hogy az épületek csinos kivitelükben a környék előnyére fognak válni. Felhozta a polgármester úr, hogy a főváros régi barakk-épületei céljuknak többé-kevésbbé már alig felelnek meg. Ezért a most tervezett szükséglakások használatba helyezése után a váczi-uton a Lehel-tér közelében levő barakkokat le fogják bontani, miáltal egyuttal az eddig lekötött terület a fejlődésnek adatik át.

A székesfővárosi tanács előterjesztését beható tárgyalás alá vevén, elvi szempontból nem találkozott helyeslésünkkel, hogy a rakpart a tervezett szükséglakásokkal beépíttessék és tulajdonképpen rendeltetésétől – habár csak ideiglenesen is – elvonassék.

Mindazonáltal mérlegelve azokat a fontos közegészségi és socialis érdekeket, melyek a székesfővárosi tanácsot javaslatának előterjesztésére indították, kivételesen s az ideiglenes jelleg hangsúlyozásával nem tettünk kifogást, hogy az épületek közül azok, melyek a Tutaj- és Dráva-utcza között a villamos vasut mindkét oldalán terveztetnek, felépíttessenek.

Kikötöttük azonban, hogy a székesfőváros köteles lesz a szóban levő épületeket az általunk egyoldalulag megállapítandó városrendezési, városfejlődési vagy forgalmi közérdekből a bármikori felhívástól számított egy éven belül lebontani, eltávolítani és a közterületet szabaddá tenni; továbbá, hogy az épületek elhelyezésére tartozó részletek, így különösen az épületeknek a magántelkektől, a villamos vasut sinszálaitól, valamint a Duna felelői oldalon a rakpart felső élétől való távolsága a mérnöki hivatal és műszaki osztályunk által együttesen lesznek megállapítandók.

Kivántuk továbbá, hogy a telep csatornázásáról s illetőleg a házak szennyvizeinek csatorna utján leendő elvezetéséről gondoskodni kell.

Ellenben nem járulhattunk annak a négy, egyemeletes épületnek az engedélyezéséhez, melyek a rakpartnak Garam- és Tutaj-utczák közti részében, az Erzsébet és Viktoria gőzmalmok előtt, a már kiépített rakpart mentén elvonuló uttesten terveztettek, már azért sem, mert ezen épületek ellen maguk a malomtulajdonosok is bizonyára élénken tiltakoznának, nem is említve azt, hogy e területen át vezet az Erzsébet-malom elevator-hidja, mely alatt az emeletes épületek el sem férnének.

* * *

A főv. kertészi telep át-helyezése.

A székesfőváros építési programjába felvette a VI. ker. lőportár-dülői Vágány-utczában fekvő telkeinek a beépítését is, mely telkek 14,420·90 □-öl összterülettel birnak és a melyeken a székesfőváros kertészi telepe van elhelyezve.

E vidéken ugyanis a telkek ára annyira felszökött, hogy a kertészi üzem további folytatása itt már nem lenne gazdaságos és mivel a kertészi telepen levő üvegházak s egyéb berendezések nagyobbára amugy is csak ideiglenes jelleggel létesítették, minthogy továbbá az üvegházakat – melyek eddigelé a városligeti artézi forrásból kikerülő forró vízzel fűtetnek – az új artézi fürdőnek a folyó évre kilátásba vett megnyitása következtében más fűtési rendszerrel kellene ellátni, mindezeknél fogva a székesfőváros elhatározta, hogy kertészi telepét az Üllői-uti népligetnek a Kőbányai-út, a m. kir. államvasut összekötő vasuti töltése és a Simor-utca által határolt területére helyezi át.

Az új telep berendezésénél a székesfővárost az a szempont vezérli, hogy az ne csak egyik gazdasági ágazata legyen, hanem egyuttal aesthetikailag is hasson a szemlélőre és a közönség kertészi ismereteinek bővítésére is szolgáljon.

A székesfőváros eme helyes szándékának a megvalósításához városrendezési szempontból elvileg készséggel hozzájárultunk, de kikötöttük, hogy a telep részletes kiviteli terveit, még a végrehajtás előtt hozzánk be kell mutatni.

* * *

Az építő technika fejlődésének haladásával mindinkább jobban érezzük annak a szükségét, hogy az építkezéseknél felhasználandó anyagok tulajdonságai felől tudományos vizsgálódás, kísérletezés alapján szerzett, megbízható adatok álljanak rendelkezésre, hogy ezek azután a gyakorlati életben minden irányban értékesíthetők legyenek.

Anyagvizsgáló állomás.

E fontos közgazdasági és culturalis feladat ellátására az anyagvizsgáló állomás van hivatva, mely a legtöbb culturállamban már meg van honosítva, mi azonban még sajnosan nélkülözzük.

E tanács még 1903-ban fordult az akkori kereskedelemügyi minister urhoz, mint legfőbb országos építési hatósághoz, kérve, hogy egy olyan anyagvizsgáló állomás létesítését tenné gondoskodás tárgyává, melynek feladata lenne az építési anyagokkal általában tudományos alapon foglalkozni és azok tulajdonságait, egymásra való hatását stb. kísérletezés útján kideríteni és megállapítani.

A kereskedelemügyi minister ur a kérdés tanulmányozását el is rendelte és most, újabb előterjesztésünkre, arról az elhatározásról értesültünk, hogy intézkedés történt egy, az anyagvizsgáló állomást is felölelő ipari műszaki kísérleti intézet részletes tervezetének az elkészítése iránt.

Mínthogy pedig a szóban levő intézet céljára legalkalmasabbnak a kezelésünk alatt álló fővárosi pénzalap tulajdonát képező azon telkek találtattak, melyek az V. ker., Vízafogó-dülőben, a Turócz-utcza mentén terülnek el, a kereskedelemügyi minister ur e telkekből közel 8.600 □-öl területnek az átengedését kérte tőlünk.

Foglalkozva a ministeri leirattal, úgy találtuk, hogy általános városrendezési szempontból nem tehető észrevétel az országos kísérleti telepnek a kiszemelt helyen való létesítése ellen. Mindazonáltal nem mulasztottuk el a minister ur irányában kifejezést adni abbeli aggályunknak, hogy vajjon nem lenne-e indokolt más helynek a kiválasztását megfontolás tárgyává tenni, — figyelemmel az intézmény specialis céljára és azokkal az intézményekkel való kapcsolatára, melyeknek ügyét és érdekeit a kísérleti telep szolgálni hivatva lesz, de a melyektől a kísérleti telep igen távolra, a városnak a közlekedésbe is kevésbé előnyösen bevonható pontjára terveztetik?

E részben utaltunk arra, hogy a főváros általános övezeti beosztása szerint gyárak és iparvállalatok elhelyezkedésére különösen a budai oldal déli s a Duna felé eső része van szánva, a hol azok a letelepülésükhöz és fejlődésükhöz szükséges feltételeket kedvező módon találhatják meg.

A dolog természeténél fogva erre a vidékre valók azok az intézmények is, melyekre a gyáraknak s ipartelepeknek szükségük van és nézetünk szerint a kísérleti állomás rendeltetésénél fogva különösen is ezen intézmények sorába tartozik.

Ha mindazonáltal a kereskedelemügyi minister ur továbbra is az eredetileg megválasztott hely mellett kívánna megmaradni, kijelentettük, hogy ebben az esetben a kiszemelt telkeinket készséggel fogjuk a kísérleti intézet céljára leltári áron átengedni.

* * *

Greguss és
Mechwart
szobra.

Hozzájárultunk ahhoz, hogy a néhai Greguss Ágost emlékének megörökítésére felállítandó mellszobor az V. ker., Ferencz József-téri parkban, ennek Duna felőli oldalán, még pedig a Lánchid felé eső végén helyeztessék el, míg néhai Mechwart András emlékszobra a m. kir. közp. statisztikai hivatal épülete mellett elterülő parkban, arcczal a park bejárata, illetőleg a Margit-körut felé nyerjen elhelyezést.

Nagyméltóságú m. kir. Ministerium!

Mint az 1870: X. t.-cz. 27. §-a rendeli, e jelentésünk kapcsán bemutatjuk a kezelésünk alatt álló alapok 1910. évi zárszámadásait is, kérve, hogy azokat megvizsgáltatni és részünkre a felmentvényt megadni méltóztassék.

Végül megemlítjük, hogy e jelentésünket, a zárszámadásokkal és 1911. évi belkezelési költségelőirányzatunkkal együtt, nyomtatásban közzétettük és az országgyűlés mindkét házának, valamint Budapest székesfőváros törvényhatóságának is megküldöttük.

Budapest, 1911. évi szeptember havában.

A fővárosi közmunkák tanácsa.

Fővárosi Közmunkák Igazgatósága
Könyvtári és Fővárosi osztály

MELLÉKLETEK.

1911. évre.

Fővárosi Közmunkák Tanácsa
Kezelési ág: Fővárosi pénzalap.

Részletes pénzkezelési kimutatás
illetve zárszámadás
az
1910. évre.

Folyó szám	Fő-könyvi lapszám	Bevételek	Hátralék a múlt év végén		Helyesbítés folytán gyarapodás fogyatkozás		Helyesbített múlt évi hátralék		Folyó évre közigazgatásilag előirt utalványozott összeg		Együtt	
			korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
I. Valódi bevételek.												
a) Rendes bevételek.												
1	1	Ház- és telekbérbéjvédelem	308	78			308	78	2283	78	2592	56
2	4-5 70-71	Kamatjévedelem	1112	12			1112	12	193917	21	195029	33
3	6-11	Utadójvédelem	176765	60	106766	31	69999	29	586076	68	656075	97
4	12-13 67-86	Kiszökelléki és használati díj	45215	—	200	—	45015	—	1523	—	46538	—
5	14-15	Évi használati díjak	20	—			20	—	91	43	111	43
6	16-17-68 37-81-82	Terjedék eladás	66282	64	2980	—	63302	64	98735	12	162037	76
7	19-20	Föv. Közmunkák Tanácsa házának házbérbéjvédelme							12920	—	12920	—
8	35-36 72	Szent Margitsziget bevételei	4081	94			4081	94	600127	32	604209	26
		Együtt	293786	08	109946	31	183839	77	1495674	54	1679514	31
b) Rendkívüli bevételek.												
9	21-69	Budai körut jövedelme							5760	—	5760	—
10	23	Budai körut utépitési költségeinek fele része és annak kamatai fejében Budapest székesfőváros által megtérítendő tartozás	215684	02			215684	02	55358	22	271042	24
11	25	Budapestszék.-föv.-nak egyezményes hozzájárulása a magánosoktól szabályozási célokra kisajátítandó területek beváltására	100000	—			100000	—	100000	—	200000	—
12	26	Ház-, telekeladás, épület és utépitési anyag eladás	7290	—			7290	—	7200	50	14490	50
13	27	Téritmények	64	64			64	64			64	64
14	22	Budai körut kiépitésével kapcsolatosan a Fővárosi pénzalapot megillető utépitési költs. téritménye	3190	72			3190	72			3190	72
15	24	Gellérthegyi szerpentin utépitési költségének fele része és annak kamatai fejében Budapest szék.-föv. által megtérítendő tartozás	107633	47			107633	47	3804	86	111438	33
16	28	Gellérthegyalja rendezési költségeinek téritménye	5400	—			5400	—			5400	—
17	34	Gellérthegyi szerpentin út kiépitésével kapcsolatosan a Fővárosi pénzalapot megillető kövezési járulék	4665	67			4665	67			4665	67
18	30	Különféle bevétel							7391	36	7391	36
19	31-33	Attila-körut jövedelme	327	—	55	—	272	—	23335	70	23607	70
20	3	Budai külső körut jövedelme							95000	—	95000	—
21	79	A megszüntetett áll.hidak alapjából átvezetett és a m. kir.pénzügymin. megillető kövezési járulék			25515	42	25515	42			25515	42
		b) Rendkívüli bevételek együtt	444255	52	25460	42	469715	94	297850	64	767566	58
		a) Rendes bevételek együtt	293786	08	109946	31	183839	77	1495674	54	1679514	31
		I. Valódi bevételek főösszege	738041	60	84485	89	653555	71	1793525	18	2447080	89

Folyó évi lerovás		Hátralék az év végén		Előirányzat		Az előirányzattal szemben az előírás utalványozás				Jegyzet
						több		kevesebb		
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	
2283	78	308	78							
193276	77	1752	56							
560788	04	95287	93							
1358	—	45180	—							
111	43									
5929	50	156108	26							
12920	—									
604042	82	166	44							
1380710	34	298803	97							
5760	—									
		271042	24							
		200000	—							
1175	82	13314	68							
		64	64							
		3190	72							
18839	42	92598	91							
300	—	5100	—							
		4665	67							
7391	36	519	50							
23088	20	76000	—							
19000	—									
		25515	42							
75554	80	692011	78							
1380710	34	298803	97							
1456265	14	990815	75							

Folyó szám	Fő-könyvi lapszám	Bevételek	Hátralék a múlt év végén		Helyesbítés folytán gyarapodás fogyatkozás		Helyesbitett múlt évi hátralék		Folyó évre közigazgatásilag előírt utalványozott összeg		Együtt	
			korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
II. Átfutó bevételek.												
<i>a) Előlegek.</i>												
22	38-43	Adott, megtérítendő és elszámolandó előleg	28521	80			28521	80	176762	24	205284	04
23	44	Uj Országház környékének rendezése céljára adott és a m. kir. pénzügymin. által megtérítendő előleg	296940	68			296940	68			296940	68
24	47	Óbudai hidfeljárók céljára adott és a m. kir. pénzügymin. által megtérítendő előleg	111101	23			111101	23	1190	38	112291	61
25	45	Magyar Földhitelintézet által visszafizetendő cselekvő tőke	5604606	28			5604606	28	1328117	94	6932724	22
26	46-50	Fizetési előlegértítmény	931	25			931	25	2450	—	3381	25
Együtt			6042101	24			6042101	24	1508520	56	7550621	80
<i>b) Idegen pénzek.</i>												
27	54-56	Pestvidéki törvénykezési épület és fogház céljára a m. kir. igazságügyminiszteriumtól nyert javadalmazás							131479	88	131479	88
28	51-52	Visszafizetendő egyéb idegen pénz							580	73	580	73
29	48-49	Tiszti adók és szolgálati díjak							8297	16	8297	16
30	53-78	Óbudai hidfeljárók céljára kisajátított ingatlanok jövedelme							3235	—	3235	—
31	57	M. kir. áll. számvevőszék elhelyezésére emelendő épület telke céljára nyert javadalmazás							44000	—	44000	—
32	75	Szent Margitszigeten létesítendő növénykerttel kapcsolatosan felmerülő kiadások fedezésére elszámolás kötelezettségével a m. kir. vallás- és közoktatásügyi miniszteriumtól nyert javadalmazás							82000	—	82000	—
33	77	Óbudai Arpád emlék telekszerzési költségeire nyert kincstári javadalmazás							95000	—	95000	—
<i>b) Idegen pénzek együtt</i>									364592	77	364592	77
<i>a) Előlegek együtt</i>			6042101	24			6042101	24	1508520	56	7550621	80
II. Átfutó bevételek főösszege			6042101	24			6042101	24	1873113	33	7915214	57
I. Valódi bevételek főösszege			738041	60	84485	89	653555	71	1793525	18	2447080	89
Valódi és átfutó bevételek főösszege			6780142	84	84485	89	6695656	95	3666638	51	10362295	46

Folyó- szám	Fő- könyvi lapszám		Érték a mult év végén		Helyesbités folytán				Helyesbitett mult évi érték		Folyó évi gyarapodás	
			korona	f.	gyarapodás		fogyatkozás		korona	f.	korona	f.
					korona	f.	korona	f.				
34	59 - 61	Ingtalanok, telekrészek értéke	1393552	06	20600	-			1414152	06	119924	20
35	61	Eladandó épületi anyagok becsértéke -----	400	-					400	-		
36	62	Butorok, felszerelések, köny- vek értéke -----	67630	79					67630	79	815	28
37	63	Útépitési anyagok becsértéke	586	50					586	50		
38	64	Főv. Közm. Tanácsi épület értéke -----	403473	84					403473	84		
39	65	Főv. Közm. Tanácsi épület felszerelési tárgyak értéke	7591	51					7591	51		
40	64	Szent Margitszigeti ingatlan- ság értéke -----			8899401	-			8899401	-		
41	65	A megszüntetett állami hidak alapjából átvezetett terje- dékek értéke -----			42760	-			42760	-		
<u>Összesen ---</u>			1873234	70	8962761	-			10835995	70	120739	48
									Hozzáadva a			
									Levonva ebből			
									Maradt tiszta			

Együtt		Folyó évi fogyasztás		Érték a folyó év végén		J e g y z e t
korona	f.	korona	f.	korona	f.	
1534076	26	8899	—	1525177	26	
400	—			400	—	
68446	07	80	—	68366	07	
586	50			586	50	
403473	84			403473	84	
7591	51			7591	51	
8899401	—			8899401	—	
42760	—			42760	—	
10956735	18	8979	—	10947756	18	
cselekvő hátralékot:				7092858	55	
Összesen cselekvő vagyon				18040614	73	
a szenvedő hátralékot:				5877604	54	
cselekvő vagyon:				12163010	19	

Folyó- szám	Fő- könyvi lapszám	Kiadások	Hátralék a mult év végén		Helyesbités folytán gyarapodás fogyatkozás		Helyes- bitett mult évi hátralék		Folyó évre közüzgaza- tásilag előirt utalványozott összeg		Együtt	
			korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
I. Valódi Kiadások.												
a) <i>Rendes kiadások.</i>												
1. czim: <i>Ügyviteli költségek.</i>												
1. rovat: <i>Személyi járandóságok.</i>												
1	1-2	Fizetések, pótlékok és lakpénzek							157808	33	157808	33
2	134-136	Rendes díjnokok díjazása	80	50			80	50	5137	60	5218	10
3	131-132	Bérek							999	96	999	96
4	5	Ruhailetmények							800	-	800	-
5	6	Hidbérek							180	-	180	-
6	7	Jutalmak és segélyek							1200	-	1200	-
Együtt			80	50			80	50	166125	89	166206	39
2. rovat: <i>Dologi kiadások.</i>												
7	8-9	Fűtésre							1702	03	1702	03
8	11	Hivatali helyiségek világítására							590	57	590	57
9	12	Hivatali helyiségek tisztogatására							566	80	566	80
10	13	Papir-, író- és rajzszerkekre							1066	04	1066	04
11	14	Nyomtatványok és könyvkötésre							2749	66	2749	66
12	16, 156	Rajzeszközök és szakkönyvek be- szerzése							554	28	554	28
13	17, 152	Leltári tárgyak beszerzése és fen- tartása							313	42	313	42
14	18-20	Egyéb irodai szükségletre							846	34	846	34
15	21-22	Bérmunkások és küldöncdíjak							239	76	239	76
16	24	Felméréseknél szükséges napszá- mosok bérei										
Együtt									8628	90	8628	90
3. rovat: <i>Nyugdíjak.</i>												
17	25	Végleges nyugdíjak	1093	34		08	1093	26	1640	-	2733	26
18	26	Özvegyi nyugdíjak	734	98	349	98	385	-	10512	-	10897	-
19	27	Nevelési járulék							292	-	292	-
20	28	Kegydíj							400	-	400	-
21	124	Temetkezési járulék							600	-	600	-
Együtt			1828	32	350	06	1478	26	13444	-	14922	26
Ügyviteli költségek összesen			1908	82	350	06	1558	76	188198	79	189757	55
2. czim: Kezelési és egyéb kiadások.												
22	29-30	Buda és egyéb szabályozási költség							16721	16	16721	16
23	31-32	Épület fentartási és házkezelési költségek	130	-			130	-	169	22	299	22
24	33-38	Fővárosi Közmunkák Tanácsa házá- nak fentartási költsége							3292	50	3292	50
25	41	Ház-, telekadó, vízdíj, tőkekamatadó							20090	99	20090	99
26	44 45 157	Kamatkiadás	248	19			248	19	3045	69	3293	88
Átvitel			378	19			378	19	43319	56	43697	75

Folyó évi lerovás		Hátralék az év végén		Előirányzat		Az előirányzattal szemben az előírás utalványozás				Jegyzet
						t ö b b		kevesebb		
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	
156183	33	1625	—	162742	—			4933	67	
5218	10			4599	—	538	60			
999	96			1000	—				04	
800	—			800	—					
180	—			180	—					
1200	—			1200	—					
164581	39	1625	—	170521	—	538	60	4933	71	
1702	03			2376	—			673	97	
590	57			580	—	10	57			
566	80			600	—			33	20	
1066	04			1600	—			533	96	
2749	66			3200	—			450	34	
485	08	69	20	800	—			245	72	
313	42			500	—			186	58	
846	34			900	—			53	66	
239	76			500	—			260	24	
				400	—			400	—	
8559	70	69	20	11456	—	10	57	2837	67	
2733	26			1640	—					
10512	—	385	—	11292	—			780	—	
292	—			292	—					
400	—			400	—					
600	—					600	—			
14537	26	385	—	13624	—	600	—	780	—	
187678	35	2079	20	195601	—	1149	17	8551	38	
16721	16									
269	22	30	—							
3292	50									
20090	99									
1946	73	1347	15							
42320	60	1377	15							

Folyó- szám	Fő- könyvi lapszám	Kiadások	Hátralék a mult év végén		Helyesbítés folytán gyarapodás fogyatkozás		Helyes- bitett mult évi hátralék		Folyó évre közigazga- tásilag előírt utalványozott összeg		Együtt	
			korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
		Áthozat	378	19			378	19	43319	56	43697	75
27	46-47	Különféle kiadás							16794	77	16794	77
28	84-85	Utadó behajtási költs. és jutalomdíj							8137	10	8137	10
29	50											
29	43	Ház és telekvételár	25738	—			25738	—			25738	—
30	48-49	Terjedék beváltás	20263	78			20263	78	79988	15	100251	93
30	140-149	Szent Margitsziget költségei	18910	88			18910	88	937347	36	956258	24
31	68-83	Együtt	65290	85			65290	85	1085586	94	1150877	79
		Ügyviteli költségek összegei ...	1908	82	350	06	1558	76	188198	79	189757	55
		Rendes kiadások főösszege ...	67199	67	350	06	66849	61	1273785	73	1340635	34
		b) Rendkívüli kiadások.										
32	61	Budai körut építési és egyéb költség							1357	75	1357	75
33	63	Gellérthegy aljának rendezési költs.							58052	—	58052	—
34	51-60	Attila-körut szabályozási költségei	32	—			32	—	122592	06	122624	06
35	133	A megszüntetett állami hidak alap- jából átvezetett és a m. kir. pénzü- gymin.-ot megillető köv. járulék			25515	42	25515	42			25515	42
		b) Rendkívüli kiadások összege ...	32	—	25515	42	25547	42	182001	81	207549	23
		a) Rendes kiadások főösszege ...	67199	67	350	06	66849	61	1273785	73	1340635	34
		Valódi kiadások főösszege ...	67231	67	25165	36	92397	03	1455787	54	1548184	57
		II. Átfutó kiadások.										
		a) Előlegek.										
36	89	Magyar Földhitelintézetnél elhelye- zett cselekvő tőke							1328117	94	1328117	94
37	88	Fizetési előleg							2450	—	2450	—
38	90-95	Adott, megtérítendő és elszám. előleg							176762	24	176762	24
39	98-100	Óbudai hidfeljárók céljára adott és a m. kir. pénzügyministerium által megtérítendő előleg							1190	38	1190	38
		Együtt							1508520	56	1508520	56
		b) Idegen pénzek.										
40	106-107	Tiszti adók és szolgálati díjak ...							8297	16	8297	16
41	108	Uj Országház környékének szabályo- zási költségei céljára nyert javad- almazásból és egyéb bevételek- ből fenmaradt összeg	115061	16			115061	16			115061	16
42	110-116	Visszafizetendő egyéb idegen pénz	74012	58			74012	58	580	73	74593	31
43	117-123	Pestvidéki törvényszéki épület és fogház céljára nyert javadalmazás- ból eszközölt fizetések	412759	20			412759	20	131479	88	544239	08
44	104	Óbudai hidfeljárók céljára kisajá- tított ingatlanok jövedelme	6040	—			6040	—	3235	—	9275	—
45	125-126	M. kir. állami számvevőszék elhelye- zésére emelendő épület telke cél- jára nyert javadalmazás	64810	23			64810	23	44000	—	108810	23
		Átvitel	672683	17			672683	17	187592	77	860275	94

Folyó évi lerovás		Hátralék az év végén		Előirányzat		Az előirányzattal szemben az előírás utalványozás				Jegyzet
						több		kevesebb		
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	
42320	60	1377	15							
16794	77									
8137	16									
		25738	—							
11031	—	89220	93							
837358	24	118900	—							
915641	71	235236	08							
187678	35	2079	20							
1103320	06	237315	28							
1357	75									
58052	—									
122592	06	32	—							
		25515	42							
182001	81	25547	42							
1103320	06	237315	28							
1285321	87	262862	70							
1328117	94									
2450	—									
176762	24									
1190	38									
1508520	56									
8297	16									
		115061	16							
27822	42	46770	89							
251839	76	292399	32							
		9275	—							
105635	14	3175	09							
393594	48	466681	46							

Folyó- szám	Fő- könyvi lapszám	Kiadások	Hátralék a mult év végén		Helyesbítés folytán gyarapodás fogyatkozás		Helyes- bitett mult évi hátralék		Folyó évre közigazga- tásilag előirt utalványozott összeg		Együtt	
			korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
		Áthozat	672683	17			672683	17	187592	77	860275	94
46	150	Szent Margitszigeten létesítendő növénykerttel kapcsolatosan fel- merülendő kiadások fedezésére, elszámolás kötelezettségével a m. kir. vallás és közokt. miniszterium- tól nyert javadalmazás							82000	—	82000	—
47	154	Óbudai Árpád emlék telekszerzési költs. nyert kinstári javadalmazás Együtt							95000	—	95000	—
		Előlegek összege	672683	17			672683	17	364592	77	1037275	94
		II. Átfutó kiadások főösszege	672683	17			672683	17	1873113	33	2545796	50
		I. Valódi kiadások főösszege	67231	67	25165	36	92397	03	1455787	54	1548184	57
		Valódi és átfutó kiadások főösszege	739914	84	25165	36	765080	20	3328900	87	4093981	07

Teher-

Folyó- szám	Fő- könyvi lapszám		Álladék a mult év végén		Helyesbítés folytán				Helyes- bitett mult évi álladék		Folyó évi gyarapodás	
			korona	f.	gyarapodás		fogyatkozás		korona	f.	korona	f.
48	128-130	Gellérthegyi szerpentin út számlája javára értékesíthető területek érté- kének 50%-a	48247	50					48247	50		
49	128-130	Budai körüti számla javára értéke- síthető területek értékének 50%-a	209171	67	2700	—			211871	67		
50	139	A megszüntetett állami hidak alap- jából átvezetett terjedékek értéke			42760	—			42760	—		
51	160	A Szent Margitsziget vételára 4%-os kamatozás mellett utólagos félévi annuitásokkal törlesztendő 5 millió korona készpénztartozás			5000000	—	228584	—	4771416	—		
		Összesen	257419	17	5045460		228584	—	5074295	17		

Budapesten, 1911. évi
A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferencz s. k.

min. főszámtanácsos.

Ezen számadást egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben tett egybeazonli-
Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsa pénzügyi bizottságának

Tolnay Lajos s. k.,

Garancsy Mihály s. k.,

dr. Heinrich Kálmán s. k.,

Folyó évi lerovás		Hátralék az év végén		Előirányzat		Az előirányzattal szemben az előírás utalványozás				Jegyzet
						több		kevesebb		
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	
393594	48	466681	46							
82000	—	95000	—							
475594	48	561681	46							
1508520	56									
1984115	04	561681	46							
1285321	87	262862	70							
3269436	91	824544	16							

számla.

Együtt		Folyó évi fogyatkozás		Álladék a folyó év végén		J e g y z e t
		korona	f.	korona	f.		korona	f.
48247	50			48247	50	
211871	67	1900	—	209971	67	
42760	—			42760	—	
4771416		19334	79	4752081	21	
5074295	17	21234	79	5053060	38	
Terhelő hátralék				824544	16	
Összes teher				5877604	54	

május hó 15-én.
tanácsának számvevősége.

Sieber Ferencz s. k.
min. számvizsgáló.

tásával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.
1911. évi június hó 13-án tartott üléséből.

Hartig Sándor s. k.,

Heltai Ferencz s. k.

Fővárosi Közmunkák Tanácsa
Kezelési ág: Előlegalap.

Részletes pénzkezelési kimutatás
illetve zárszámadás

az

1910. évre.

Folyószám	Főkönyvi lapszám	B e v é t e l e k	Hátralék a mult év végén		Helyesbítés folytán fogyatkozás	
			korona	f.	korona	f.
I. Valódi bevételek.						
<i>a) Rendes bevételek.</i>						
1	1, 2,	Kamatjövedelem	—	47		
2	4, 5,	Különféle bevételek	21	40		
		Együtt	21	87		
<i>b) Rendkívüli bevételek.</i>						
3	3	Kisajátítási járulék	4259	—		
4	13	Csatornázási és kövezési járulék megtérítés	17831	—	17831	—
5	8, 9,	Telekbérlőjvedelem				
6	6	Dunaszabályozás által nyert telkek eladása				
		Együtt	22090	—	17831	—
		Valódi bevételek főösszege	22111	87	17831	—
II. Átfutó bevételek.						
7	12	Magyar Földhitelintézet által visszafizetendő cselekvő tőke	43782	43		
8	10	Megtérítendő előleg				
9	11	Visszafizetendő idegen pénz				
		Együtt	43782	43		
		Valódi és átfutó bevételek főösszege	65894	30	17831	—

Vagyon-

Folyószám	Főkönyvi lapszám		Érték a mult év végén		Helyesbítés	
			korona	f.	gyarapodás	
			korona	f.	korona	f.
10	14	Dunaszabályozás által nyert telkek értéke	13057354	—		
11	15	Értékpapir (1870. évi magyar nyereség sorsjegy 5928. sorsz. kamatmentes)	296	—		
12	16	József főherczeg úr ő Fenségének tulajdonába átadandó kincstári ingatlan			858564	—
		Összesen	13057650	—	858564	—

Helyesbített mult évi hátralék		Folyó évre közigazgatásilag előírt összeg		Együtt		Folyó évi lerovás		Hátralék az év végén	
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
—	47	32206	54	32207	01	32207	01		
21	40	4570	63	4592	03	3360	63	1231	40
21	87	36777	17	36799	04	35567	64	1231	40
4259	—			4259	—	4259	—		
		10746	74	10746	74	10546	74	200	—
		1074578	96	1074578	96	874578	96	200000	—
4259	—	1085325	70	1089584	70	889384	70	200200	—
4280	87	1122102	87	1126383	74	924952	34	201431	40
43782	43	924616	41	968398	84	21356	29	947042	55
		129	90	129	90	129	90		
		2666	66	2666	66	2666	66		
43782	43	927412	97	971195	40	24152	85	947042	55
48063	30	2049515	84	2097579	14	949105	19	1148473	95

számla.

folytán fogyasztkozás		Helyesbített mult évi érték		Folyó évi gyarapodás		Együtt		Folyó évi fogyasztkozás		Érték a folyó év végén	
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
4623891	—	8433463	—			8433463	—	1147444	—	7286019	—
		296	—			296	—			296	—
		858564	—			858564	—	858564	—		
4623891	—	9292323	—			9292323	—	2006008	—	7286315	—
Hozzáadva a cselekvő hátralékot										1148473	95
összes cselekvő vagyon										8434788	95
Levonva ebből a szenvedő hátralékot										6805474	12
Tiszta cselekvő vagyon										1629314	83

Folyószám	Főkönyvi lapszám	K i a d á s o k	Hátralék a mult év végén		Helyesbítés folytán gyarapodás fogyatkozás	
			korona	f.	korona	f.
I. Valódi kiadások.						
<i>a) Rendes kiadások.</i>						
1	1, 2, 9	Különféle kiadások	5432	75		
2	3	Tőke-kamatadó				
3	6	Állami előleg	6800000	—		
4	5	Kamatkiadás	41	37		
		Együtt	6805474	12		
<i>b) Rendkívüli kiadások.</i>						
5	10	Telekbérlőjövedelem megtérítés				
		Együtt				
		Valódi kiadások főösszege	6805474	12		
II. Átfutó kiadások.						
6	4	Magyar földhitelintézetnél elhelyezett cselekvő tőke				
7	2	Megtérítendő előleg				
8	7	Visszafizetendő idegen pénz				
		Együtt				
		Valódi és átfutó kiadások főösszege	6805474	12		

Teher-

Folyószám	Főkönyvi lapszám		Álladék a mult év végén		Helyesbítés gyarapodás	
			korona	f.	korona	f.
9	13	József főherceg úr ő Fenségének tulajdonába átadandó kincstári ingatlan			858564	—
		Összesen			858564	—

Budapesten, 1911. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferencz s. k.

min. főszámtanácsos.

Ezen számadást egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben tett
Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsa pénzügyi bizottságának

Tolnay Lajos s. k.

Garancsy Mihály s. k.

dr. Heinrich

Helyesbitett mult évi hátralék		Folyó évre közigazgatásilag utalványozott összeg		Együtt		Folyó évi lerovás		Hátralék az év végén	
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
5432	75	7039	40	12472	15	7039	40	5432	75
6800000	—	2695	36	2695	36	2695	36	6800000	—
41	37	304	83	6800000	—	304	83	41	37
6805474	12	10039	59	6815513	71	10039	59	6805474	12
		11652	63	11652	63	11652	63		
		11652	63	11652	63	11652	63		
6805474	12	21692	22	6827166	34	21692	22	6805474	12
		924616	41	924616	41	924616	41		
		129	90	129	90	129	90		
		2666	66	2666	66	2666	66		
		927412	97	927412	97	927412	97		
6805474	12	949105	19	7754579	31	949105	19	6805474	12

számla.

folytán fogatkozás		Helyesbitett mult évi álladék		Folyó évi gyarapodás		Együtt		Folyó évi fogatkozás		Álladék a folyó év végén	
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
		858564	—			858564	—	858564	—		
		858564	—			858564	—	858564	—		

május hó 15-én.

tanácsa számvevősege.

Sieber Ferencz s. k.

min. számvizsgáló.

egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

1911. évi június 13-án tartott üléséből.

Kálmán s. k.

Hartig Sándor s. k.

Heltai Ferencz s. k.

Fővárosi Közmunkák Tanácsa

Kezelési ág: Az új hidakkal kapcsolatos rendezések alapja.

Részletes pénzkezelési kimutatás

illetve zárszámadás

az

1910. évre.

Folyószám	Főkönyvi lapszám	B e v é t e l e k	Hátralék a mult év végén		Helyesbítés folytán fogyatkozás	
			korona	f.	korona	f.
		I. Valódi bevételek.				
		<i>a) Rendes bevételek.</i>				
1	1	Kamatjövedelem				
2	10	Különféle bevételek				
		Együtt				
		<i>b) Rendkívüli bevételek.</i>				
3	4	Kövezési járulék	25515	42	25515	42
4	8	Telek eladás				
		Együtt	25515	42	25515	42
		I. Valódi bevételek főösszege ...	25515	42	25515	42
		II. Átfutó bevételek.				
5	5	A Magyar Földhitelintézet által visszafizetett cselekvő tőke	10347	12		
6	7	Visszafizetendő idegen pénz				
		Együtt	10347	12		
		Valódi és átfutó bevételek főösszege ...	35862	54	25515	42

Vagyon-

Folyószám	Főkönyvi lapszám		Érték a mult év végén		Helyesbítés	
			korona	f.	gyarapodás	
			korona	f.	korona	f.
7	6	Ingtatlanok és telekrészek értéke	111973	45		
		Összesen	111973	45		

Helyesbített mult évi hátralék		Folyó évre közigazgatásilag előírt összeg		Együtt		Folyó évi lerovás		Hátralék az év végén	
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
		1274	66	1274	66	1274	66		
		558	—	558	—	558	—		
		1832	66	1832	66	1832	66		
		82425	—	82425	—	82425	—		
		82425	—	82425	—	82425	—		
		84257	66	84257	66	84257	66		
10347	12	84127	69	94474	81	94474	81		
		8243	—	8243	—	8243	—		
10347	12	92370	69	102717	81	102717	81		
10347	12	176628	35	186975	47	186975	47		

számla.

folytán		Helyesbített mult évi érték		Folyó évi gyarapodás		Együtt		Folyó évi fogyatkozás		Érték a folyó év végén	
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
42760	—	69213	45			69213	45	69213	45		
42760	—	69213	45			69213	45	69213	45		

Folyószám	Főkönyvi lapszám	K i a d á s o k	Hátralék a mult év végén		Helyesbítés folytán gyarapodás fogyatkozás	
			korona	f.	korona	f.
		I. Valódi kiadások.				
		<i>a) Rendes kiadások.</i>				
1	1	Ház és tőkekamatadó				
2	2	Különféle kiadások				
3	7	Kamat kiadás				
		<u>Együtt</u>				
		<i>b) Rendkívüli kiadások.</i>				
4	6	Értékesítésre fenmaradt telkek vételárából befolyt összeg fejében a m. kir. pénzügyministeriumnak rendelkezésére bocsájtott összegek				
		<u>Együtt</u>				
		<u>I. Valódi kiadások főösszege</u>				
		II. Átfutó kiadások.				
5	3	Magyar földhitelintézetnél elhelyezett cselekvő tőke ...				
6	5	Visszafizetendő idegen pénz	12000	—		
		<u>Együtt</u>	12000	—		
		<u>Valódi és átfutó kiadások főösszege</u>	12000	—		

Budapest, 1911. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferenc s. k.
min. főszámtanácosos.

Ezen zárszámadást egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben

Budapestben, a fővárosi közmunkák tanácsa pénzügyi

Tolnay Lajos s. k.,

Garancsy Mihály s. k.,

dr. Heinrich

Helyesbitett mult évi hátralék		Folyó évre közigazgatásilag utalványozott összeg		Együtt		Folyó évi lerovás		Hátralék az év végén	
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
		127	47	127	47	127	47		
		221	40	221	40	221	40		
		535	66	536	66	535	66		
		884	53	884	53	884	53		
		81720	25	81720	25	81720	25		
		81720	25	81720	25	81720	25		
		82604	78	82604	78	82604	78		
		84127	69	84127	69	84127	69		
12000	—	8243	—	20243	—	20243	—		
12000	—	92370	69	104370	69	104370	69		
-12000	—	174975	47	186975	47	186975	47		

május hó 15-én.

tanácsának számvevősége.

Sieber Ferencz s. k.
min. számvizsgáló.

tett egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

bizottságának 1911. évi június hó 13-án tartott üléséből.

Kálmán s. k.,

Hartig Sándor s. k.,

Heltai Ferencz s. k.,

Fővárosi Közmunkák Tanácsa

Kezelési ág: A katonai laktanya kisajátítási alap.

Részletes pénzkezelési kimutatás

illetve zárszámadás

az

1910. évre.

Folyószám	Főkönyvi lapszám	Bevételek	Hátralék a mult év végén		Helyesbítés folytán gyarapodás fogyatkozás	
			korona	f.	korona	f.
		I. Valódi bevételek.				
		<i>a) Rendes bevételek.</i>				
1	1, 2	Kamatjövedelem	979	29		
		Együtt	979	29		
		<i>b) Rendkívüli bevételek.</i>				
2	3	Telekeladás	6421	67		
		Együtt	6421	67		
		Valódi bevételek fősszege	7400	96		
		II. Átfutó bevételek.				
3	4	Magyar földhitelintézeti folyószámlán elhelyezett cse-	199291	68		
		lekvő tőke	13280	44		
4	6, 7	Megtérítendő előlegek				
		Együtt	212572	12		
		Valódi és átfutó bevételek fősszege	219973	08		

Vagyon-

Folyószám	Főkönyvi lapszám		Érték a mult év végén		Helyesbítés gyarapodás	
			korona	f.	korona	f.
5	5	Ingatlan telekrészek értéke	620964	—		
		Összesen	620964	—		

Helyesbített mult évi hátralék		Folyó évre közigazgatásilag előírt összeg		Együtt		Folyó évi lerovás		Hátralék az év végén	
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
979	29	8472	22	9451	51	7906	03	1545	48
979	29	8472	22	9451	51	7906	03	1545	48
6421	67			6421	67			6421	67
6421	67			6421	67			6421	67
7400	96	8472	22	15873	18	7906	03	7967	15
199291	68	19557	27	218848	95	588	27	218260	68
13280	44	200	—	13480	44	12000	—	1480	44
212572	12	19757	27	232329	39	12588	27	219741	12
219973	08	28229	49	248202	57	20494	30	227708	27

számla.

folytán		Helyesbített mult évi érték		Folyó évi gyarapodás		Együtt		Folyó évi fogyatkozás		Érték a folyó év végén	
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
418890	—	202074	—			202074	—			202074	—
418890	—	202074	—			202074	—			202074	—
										227708	27
										429782	27
										234205	67
										195576	60

Folyószám	Főkönyvi lapszám	K i a d á s o k	Hátralék a mult év végén		Helyesbítés folytán gyarapodás fogyatkozás	
			korona	f.	korona	f.
I. Valódi kiadások.						
<i>a) Rendes kiadások.</i>						
1	1	Ház- és tőkekamatadó				
		Együtt				
<i>b) Rendkívüli kiadások.</i>						
2	7	Uj épületi telektömb értékesítése folytán befolyt vételárból a m. kir. pénzügymin. rendelkezésére bocsájtott összeg	227754	—		
3	4	Telekeladás czimen befolyt összegekből a m. kir. pénzügymin. rendelkezésére bocsájtott összeg	6421	67		
		Együtt	234175	67		
		Valódi kiadások főösszege	234175	67		
II. Átfutó kiadások.						
4	3	Magyar földhitelintézeti folyószámlán elhelyezett cselekvő tőke				
5	5	Megtérítendő előlegek				
6	6	Visszafizetendő idegen pénz	30	—		
		Együtt	30	—		
		Valódi és átfutó kiadások főösszege	234205	67		

Budapest, 1911. évi

A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferenc s. k.
min. főszámtanácsos.

Ezen zárszámadást egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben

Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsa pénzügyi

Tolnay Lajos s. k.,

Garancsy Mihály s. k.,

dr. Heinrich

Helyesbitett mult évi hátralék		Folyó évre közigazgatásilag utalványozott összeg		Együtt		Folyó évi lerovás		Hátralék az végén végén	
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
		737	03	737	03	737	03		
		737	03	737	03	737	03		
227754	—			227754	—			227754	—
6421	67			6421	67			6421	67
234175	67			234175	67			234175	67
234175	67	737	03	234912	70	737	03	234175	67
		19557	27	19557	27	19557	27		
		200	—	200	—	200	—		
30	—			30	—			30	—
30	—	19757	27	19787	27	19757	27	30	—
234205	67	20494	30	254699	97	20494	30	234205	67

május hó 15-én.

tanácsának számvevősege.

Sieber Ferencz s. k.

min. számvizsgáló.

tett egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

bizottságának 1911. évi junius hó 13-án tartott üléséből.

Kálmán s. k.,

Hartig Sándor s. k.,

Heltai Ferencz s. k.

A fővárosi közmunkák tanácsa belkezelési költségelőirányzata az 1911. évre.

Rovat	Alrovat	Tétel	1911. évi előirányzat		1910. évre megállapított költségvetés	Tétel
			egyenként	összesen		
			k o r o n a			
I. fejezet. Rendes kiadások.						
I. czim. Ügyviteli költségek.						
1		<i>Személyi járandóságok.</i>				
	1	Fizetések, lakpénzek és pótlékok		171575	162742	1
	2	Rendes díjnokok díjazása		4964	4599	2
	3	Bérek		1000	1000	3
	4	Ruhailletmények		800	800	4
	5	Hidbérek		180	180	5
	6	Jutalmak és segélyek		1200	1200	6
		Összesen		179719	170521	
2		<i>Dologi kiadások.</i>				
	1	Hivatali és irodai költségek				
	1	Fűtésre	2376		2376	1
	2	Hivatali helyiségek világítására	580		580	2
	3	Hivatali helyiségek tisztogatására	600		600	3
	4	Papir-, író- és rajzszerkekre	1600		1600	4
	5	Nyomatványok és könyvkötésre	3200		3200	5
	6	Rajzeszközök, szakkönyvek stbi beszerzésére	800		800	6
	7	Leltári tárgyak beszerzésére és fenntartására	500		500	7
	8	Egyéb irodai szükségletekre	900	10556	900	8
	2	Bérmérséki és küldöncdíjakra		500	500	2
	3	Fejméréseknél szükséges napszámosok bérei		400	400	3
		Összesen		11456	11456	
3		<i>Nyugdíjak.</i>				
	1	Ideiglenes nyugdíj				1
	2	Végleges		1640	1640	2
	3	Özvegyi		10512	11292	3
	4	Nevelési járulék		278	292	4
	5	Kegydíj		400	400	5
		Összesen		12830	13624	
Kiadások főösszege				204005	195601	

7371.

Kelt Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsának

M. E. II. 1910.

Szuppán Ferenc s. k.
miniszteri főszámtanácos.

Tolnay Lajos s. k.
h. alelnök.

Ezen előirányzat az 1911. évi január hó 7-én tartott minisztertanácsban 204005 K.

Budapest, 1911. évi január 19-én.

Gróf Khuen-Héderváry Károly s. k.
m. kir. miniszterelnök.

A személyi járandóságok részletezése.

Létszám		Fizetés	Személyi pótlék	Fuvar s napi díj átálány	Lakpénz	Rendes díjnokok díjazása	Bérek	Ruhailletmény	Hidbér	Jutalmak és segélyek	Összesen	
		k o r o n a										
I. Elnökség.												
1	Alelnök	12000	4000		3500						19500	
1	Miniszteri tanácsos, előadó	8000	4000		2500						14500	
3	Miniszteri titkár: 3 à 4000 K fizetés 1-nek 1400 K és 2 à 800 K személyi pótlék, 3 à 1600 K lakpénz	12000	3000		4800						19800	
II. Műszaki osztály.												
1	Miniszteri tanácsos	8000	4000	2000	2500						16500	
2	Ministeri osztálytanácsos: 2 à 5000 K fizetés 1-nek 2200 K } szem. pótlék 1-nek 1400 K } 2 à 1600 K fuvar és napidíjatalány, 2 à 2000 K lakpénz	10000	3600	3200	4000						20800	
4	Műszaki tanácsos: 4 à 4000 K fizetés 3 à 1400 K } szem. pótlék 1-nek 800 K } 4 à 1200 K fuvar és napidíjatalány, 4 à 1600 K lakpénz	16000	5000	4800	6400						32200	
1	Ministeri főmérnök	2800	800	1000	1300						5900	
2	Ministeri mérnök: 2 à 2200 K fizetés, 2 à 400 K személyi pótlék, 2 à 800 K fuvar és napidíjatalány, 2 à 1000 K lakpénz	4400	800	1600	2000						8800	
III. Számvevőség.												
1	Miniszteri főszámtanácsos	4000	800		1600						6400	
1	Miniszteri számvizsgáló	2200	400		1000						3600	
1	Miniszteri számellenőr	1800	600		900						3300	
IV. Segédhivatal.												
1	Segédhivatali főigazgató	2800	800		1300						4900	
1	Segédhivatali igazgató	2200	400		1000						3600	
1	Miniszteri irodatiszt	1600	400		900						2900	
V. Altisztek és szolgálk.												
1	Ajtónálló	1000	300		400			160	36		1896	
4	Hivatalsszolga: 1-nek 800 K } 4 à 200 K személyi pótlék 2 à 700 K } fizetés 4 à 400 K lakpénz 1-nek 600 K } 4 à 160 K ruhailletmény 4 à 36 K hidbér	2800	800		1600			640	144		5984	
	Az 1904. évi I. t.-cz. és 1906. évi IX. t.-czikkben nyert felhatalmazás alapján az 1911. évben folyósítandó személyi pótlékre		1975								1975	
3	Rendes díjnokok díjazására					4964					4964	
1	Fűtő-házmester						1000				1000	
	Jutalmak és segélyek									1200	1200	
Összesen		91600	31675	12600	35700	4964	1000	800	180	1200	179719	
		171.575 korona										

1910. évi november hó 22-én tartott üléséből.

(P. H.) **Garancsy Mihály** s. k.
miniszteri tanácsos, előadó.

azaz: kettőszáznegyezeröt korona végösszeggel jóváhagyatott.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

No.	Name	Address	City
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50

GARRETT MATHIS

B 357/52/20

A FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK
TANÁCSÁNAK

HIVATALOS JELENTÉSE

1911. ÉVI MŰKÖDÉSÉRŐL.



BUDAPEST, 1912.

NYOMATOTT HEISLER ÉS KÓZOL KŐ- ÉS KÖNYVNYOMDA MŰINTÉZETÉBEN

II. KERÜLET, VÁRKERT-RAKPART 1. SZÁM.

1911. évi

A FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK
TANÁCSÁNAK

HIVATALOS JELENTÉSE

1911. ÉVI MŰKÖDÉSÉRŐL



BUDAPEST, 1912.

NYOMTATOTT HELSINKI ÉS RÖMÖL. KÖZ- ÉS KÖZTARTALOMI IRODAK ÉS NYOMTATÓK
A FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK TANÁCSÁNAK

TARTALOM.

	Lap
Bevezetés	1
I. Szabályozás.....	3
II. Építésügyi szabályzat	19
III. Útépités	21
IV. Vasutak	27
V. Vizmű	51
VI. Csatornázás	56
VII. Közvilágítás	59
VIII. Táviró, távbeszélő.....	67
IX. Margitsziget	68
X. Személyi ügyek	79
XI. Vegyesek	80
Befejezés.....	87

MELLÉKLETEK.

1. A fővárosi pénzalap 1911. évi zárszámadása.....	91
2. Az előlegalap 1911. évi zárszámadása	109
3. A katonai laktanya kisajátítási alap 1911. évi zárszámadása	115
4. Az 1912. évi belkezelési költségelőirányzat	120

TARTALOM

1	Bevezetés
3	I. Fejelet
79	II. Fejelet
91	III. Fejelet
97	IV. Fejelet
97	V. Fejelet
98	VI. Fejelet
98	VII. Fejelet
98	VIII. Fejelet
98	IX. Fejelet
98	X. Fejelet
98	XI. Fejelet
98	Bevezetés

MELLÉKLETEK

98	1. A Munkaügyi Bizottság 1911. évi jelentése
100	2. A Munkaügyi Bizottság 1912. évi jelentése
111	3. A Munkaügyi Bizottság 1913. évi jelentése
120	4. A Munkaügyi Bizottság 1914. évi jelentése

Nagyméltóságú Magyar Királyi Ministerium!

Az 1870: X. t.-cz. 27. §-a értelmében kötelességünk, hogy működésünkről évenként jelentést tegyünk.

Midőn e kötelességünknek az 1911-dik évre vonatkozólag eleget tenni kívánunk, legelőbb is sajnálattal mutatunk reá arra a tényre, hogy a székesfővárosban az utolsó 1—2 év alatt tapasztalt nagyarányú építkezési kedv 1911-ben elérve tetőpontját, azóta folyvást csökkenőben van. A lakásszükséglet terén tultermelésről ugyan szólni nem lehet, mégis a nehéz pénzvizonyok nyomasztó hatásával a vállalkozás nem képes megküzdeni. Kevés a remény arra, hogy hamarosan kedvező fordulat álljon be. És azon aggályos tünettől szemben, hogy a lakásbérek magassága máris szinte túlhaladja társadalmunk zömének teherbírását, — hogy másrészt az anyag árának és a munka bérének emelkedő irányzata változatlan maradt, épp úgy, mint az életviszonyoknak más téren is tapasztalható általános drágulása, nem találva kiegyenlítést a keresőképeség arányos fokozódásában: az építési kedv számára egyelőre csak abból lehet némi biztatást remélni, hogy a jelzett viszonyok között a fejlődés zavartalan menetének leszámítolásával kialakult magas telekáraknak kell engedniök.

Feltételét látjuk ebben ama fel nem adható törekvés sikerének, hogy a lakásszükséglet kielégítése a kereslet és kínálat törvényének természetes útjára jusson.

Az a kísérlet, hogy a lakás-productiót a telkek jobb kihasználásával és az építési mód könnyítésével mozdítsuk elő, nem vált be. Meghíusította a célát a telekárak nyomban bekövetkezett emelkedése.

Több reménnyel kecsegtet a másik kísérlet, mely a szabályozás terhét — legalább részben — áthárítani kívánja a szabályozás előnyeit élvező telkekre és pedig nemcsak — mint eddig — az új utcák nyitásánál, hanem a régi utcák kiszélesítésénél is. Kétségtelen, hogy az utca kiszélesítésével az illető telkek sokat nyernek, mert rendszerint több emeletsorral építhetők be, egyuttal pedig az üzletek és a lakások

is értékesebbé válnak. Ezt a kettős hasznot eddig ellenszolgáltatás nem terhelte, ahhoz a tulajdonosok a közpénztár áldozatával jutottak. Szükséges itt az igazság és méltányosság elvének megfelelő kiegyenlítést keresni azért is, mert ha már az utcza-
szélesítés a telkárak jelentékeny emelkedését vonja maga után, viszont indokolt ezen áremelkedést a szabályozás aránylagos terhének mérséklő befolyása alá helyezni.

A kérdésnek minden jogos érdeket számbavevő helyes megoldását csak abban az irányban kereshetjük, hogy esetenként az utca kiszélesítésével járó teher mérvét a telkekből eső területek árának előzetes meghatározásával kiszámítva, azt a helyi körülmények gondos mérlegelésével különböző százalékos arányban osztjuk meg a közpénztár és a magán érdekelttség között úgy, hogy a tulajdonosok a reájuk eső hányadot a telkek homlokzathosszának arányában viseljék és pedig akkor, mikor telkeiken ujonnan építkezni fognak.

A kezdeményezést ezen az alapon egyik-másik utcánál már megtettük és oda fogunk törekedni, hogy az elvet a benne rejlő igazság erejénél fogva általános alkalmazásra vigyük.

Egyebekben az alábbi fejezetekre kívánunk utalni.

I.

SZABÁLYOZÁS.

Koronként fel-felmerül az az eszme, hogy a székesfőváros általános szabályozási tervére pályázatot hirdessünk. A hamis jelszó czáfolatára, melyre e törekvés támaszkodik, szükségesnek látjuk megállapítani, hogy az az általános szabályozási terv tényleg már régen meg van, egyik évi jelentésünkben azt kimerítően ismertettük is, következőleg beszerzésére pályázathoz folyamodni szükség nincsen.

Általános
szabályozási
terv.

Noha azonban Budapestnek az a nagyarányú fejlődése, melyet a mögöttünk levő négy évtized alatt elérnie sikerült, jól megfontolt városrendezési és szabályozási terv alapján intéztetett és e fejlődés másként be sem következhetett, kétségtelen másfelől, hogy örökérvényű szabályozási terv nincs és nem lesz, mert mint az élet összes viszonyai, a tervezett szabályozások is alá vannak vetve a változás esélyeinek.

Nem szünetelhet ennél fogva az illetékes hatóság törekvése, hogy a szabályozási tervek és a változott igények között az összhangot állandóan fentartsa.

Ez magyarázza meg, hogy a székesfőváros szabályozási terve folyvást revízió és fejlesztés alatt áll; megújítása, vagy kiegészítése iránt részletenként ugyan, de az egésszel való szerves összefüggésben, a szükséghez képest időről-időre intézkedés történik.

Nem tagadható, hogy a szabályozó hatóság eme törekvésére bénítóan hat az, hogy nincs tájékozva azon állami feladatok megoldásának módozatairól, melyekről előre is tudjuk, hogy a főváros szabályozásában igen mélyreható változások szükségét fogják felidézni.

Ide tartoznak azok a középületek, közintézetek, melyeket az állam a székesfőváros területén létesíteni fog és idetartozik különösen a pályaudvarok már régen actualissá vált restructiójának nagy problémája.

Részünkről a mindenkori kormány nál nem mulasztottuk el kérelmezni legalább 1–2 évtizedre terjedő programját azoknak a munkála-

toknak, melyek többé-kevésbbé átalakító befolyást gyakorolhatnak szabályozási tervünkre; sajnos azonban, ebbeli törekvésünk nem járt sikerrel.

A negatív eredmény kétségtelenül ok arra, hogy a felsőbb helyen való kérelmezés utját el ne hagyjuk; másfelől azonban bizonyos az, hogy pályázat kiírása a célhoz közelebb nem vezetne és hiu remény az, melyet némely körök az ilyen pályázatok eredménye és sikere iránt táplálnak. Nem szenvedhet ugyanis kétséget, hogy mindazok, akik a székesfőváros rendezésével és szabályozásával nem élethivatásként foglalkoznak, absolute nincsenek abban a helyzetben, hogy e téren használható szerves műveletet produkálhassanak. A hatósági szervezeten kívül állóknak e végből évekre ki kellene magukat kapcsolni minden egyéb hivatásukból és éveken át kizárólag ennek, a reájuk nézve egészen új feladatnak kellene élni, amit azért sem tehetnek meg, mert lemondásukat hivatásuk jövedelmérő a pályadíjak ki nem egyenlithetnék.

A mennyiben pedig az illetők a pályázaton való részvételt csak mellékcéljuknak tűznék ki, – találkozhatnánk ugyan azzal a tapasztalt előszeretettel, mely rombolni óhajt, hogy ujat alkothasson, nem számolva az anyagi következményekkel, – és kaphatnánk elszigetelt eszméket, ötleteket, – de hasznavehető munkálatra alig lehetne kilátásunk.

A míg azonban a pályázat kiírásának eszméje ellen ilyen viszonyok mellett határozottan állást kell foglalnunk, addig másrészt nem kerülheti el figyelmünket az a máris aktuálisnak tekintendő feladat, hogy egyfelől a fővárosi és környékbeli, másfelől a fővárosi és az országos forgalom célirányos kapcsolásának megoldása, – bele vonva ebbe a vízi utakat is, – mielőbb napirendre vétessék.

E végből utasítottuk műszaki osztályunkat, tegyen előterjesztést azon intézkedések iránt, melyek a fent megjelölt feladat megoldásának előkészítésére szükségesek.

* * *

Az utcza-szélesítés költségeinek megosztása.

A fővárosban beállott építési mozgalom időszerűvé tette foglalkozni azzal a kérdéssel, hogy a már kialakult városrészek utczáinak kiszélesítésével járó terhek viselésébe az érdekeltség bevonassék.

Az eddigi gyakorlat ugyanis a kialakult városban az utcák kiszélesítésének minden terhét a közpénztárra róttá s a magán érdekeltségek a kiszélesítés összes előnyeiben minden ellenszolgáltatás nélkül részesítette.

Ezért a főváros fejlődésének nagy érdekei, másfelől a teherviselés lehetőleg igazságos és méltányos alapra fektetésének szempontja arra indítottak bennünket, hogy a kérdés elvi megoldását kezdeményezzük.

Az utcák kiszélesítése a közforgalom javítása mellett az illető ingatlanok tulajdonosaira nagy anyagi előnyt jelent, a mi az építendő

házak nagyobb magasságában, több emeletsorában és kapcsolatosan abban jut kifejezésre, hogy az üzletek s a lakások is értékesebbé válnak.

A magánosok ezen effectiv hasznából kívánjuk a közpénztár terheit enyhíteni akként, hogy az érdekeltség a kiszélesítés költségeihez a telkek homlokzathosszának aránya szerint felerészben, illetőleg némely esetben kétharmad részben, előre meghatározott összeg fizetésével járuljon.

Ezt az elvet már is alkalmazásba vettük a *Klauzál*-utcának mintegy 5 ölről 20 méterre, a Hársfa-utca Rákóczi-út és Dohány-utca közti szakaszának a mai mintegy 5 ölről 8 öltre és a IV. ker. Szarka-utcának a mai 3–3'14 ölről 10 méterre elhatározott kiszélesítésénél.

A hol az ingatlantulajdonosok az utczaszélesítés költségviselésének ezt az igazságos és méltányos megosztását önként elfogadják, ott a felállított elv nehézség nélkül alkalmazható, míg ellenben az érdekeltség vonakodása esetén, a hatóság kényszer útján lesz kénytelen eljárni.

Minthogy pedig a költségeknek ez az aránylagos áthárítása telekkönyveink mai rendszere mellett hivatalból nem biztosítható, ennél fogva megkerestük a székesfővárost, hogy a kérdést szabályrendelet alkotásával sziveskedjék megoldáshoz juttatni.

* * *

Régi szabályozási tervünkbe fel van véve a vár keleti oldalán, a Ferencz József-kaputól, illetőleg a mai vörös-kereszt egyleti palotától egészen a Bécsikapu-térig bástyasétánynak a létesítése. A vár keleti oldalán tervezett sétány.

Ez a terv azonban *nem* volt megvalósítható, főleg a jelentékeny anyagi áldozatok miatt, melyek a végrehajtással felmerülnének.

De erre a sétányra tulajdonképpen nincs is szükség, mert a vár keleti oldalán a közönség igényeit tökéletesen kielégítik a királyi várkert, az elips és a halászbástya, melyek nemcsak kellemes sétahelyek, hanem azokról gyönyörű kilátás is nyílik a Dunára és a pesti oldalra.

Tapasztalati tény továbbá, hogy a közönség szivesebben időzik a vár nyugati oldalán elvonuló bástya sétányon.

Részünkről már 1886-ban amellet foglaltunk állást, hogy a szóban levő sétány eszméje ejtessék el és a tervből töröltessék, a kiszemelt terület pedig előkertekké alakíttassék.

A székesfőváros közönsége azonban akkoriban az eszmét fentartandónak találta, mert nem tartotta kizártnak, hogy a sétány céljára szükséges telkek várerődítési területeket képeznek s azok, mint ilyenek könnyen lesznek megszerezhetők.

E kérdés újabb megfontolás alá került 1900-ban, amikor a Szent György-tér és környékének a szabályozása volt napirenden. Ezen alkalommal a sétánynak a volt Ferencz József-kapu és a halászbástya közti

szakaszát végleg el kellett ejtenünk, mert ez az Albrecht-út betorkolásának szabályozásából szükségképpen és önként következett.

Határozatunkban a székesfőváros közönsége megnyugodott; kijelentette egyszersmind, hogy a sétányt további folytatásában fentartja, de a végrehajtás felett csak akkor fog határozni, ha a kérdés műszaki és pénzügyi szempontból kellően előkészítettik.

Az ottani érdekeltség az elmúlt évben beadványt intézett hozzánk, kérve a sétány ama szakaszának is az elejtését, mely a halászbástya és a Bécsikapu-tér között van tervbe véve s a mely szakaszt a székesfőváros fentartotta.

Beadványukban az érdekelt háztulajdonosok utalnak arra, hogy a vár ezen oldalán újabb sétányra szükség nincs és amennyiben előkertjeiket elvesztenék, házaik értékükben jelentékenyen csökkennének, anélkül, hogy a közérdeknek ebből haszna lenne.

A kérvényt, hivatkozva az előzményekre, mindenekelőtt a székesfőváros tárgyalása alá bocsátottuk.

A sétálynak régóta huzódó ügyét most már mielőbb el kell dönteni, mert a készülő új építésügyi szabályzatba a döntéshez képest megfelelő intézkedés lesz felveendő.

* * *

20 méteres
főút az Orbán-
hegyen.

Az I. ker., Istenhegy-, Orbánhegy-, Mártonhegy-dülők és környékük szabályozási tervének 1908-ban történt megállapítása alkalmával függőben maradt annak a főútvonalnak a szabályozási kérdése, mely út a Mártonhegy és Orbánhegy alján 20 méter szélességgel vétetett fel akként, hogy az az Istenhegyi-utat keresztezve, egyfelől az Istenhegyen tervezett szintén 20 méteres úttal, másfelől pedig az Orbánhegyen létesítendő műárok mentén kihasítandó 20 méteres úttal szerves kapcsolatba jusson.

A szabályozás e részletének kidolgozása gondos tanulmányozást tett szükségessé, tekintettel egyrészt a nagy fekszíni különbségekre, másrészt ama törekvés biztosítására, hogy a tervezett úthálózat a kocsiforgalom lebonyolítására minél czélszerűbben legyen kiépíthető.

A székesfővárosi mérnöki hivatalnak a terepviszonyok helyszíni felvételén alapuló tervét elfogadtuk és megállapítottuk, mégis az utszínmagasságok olyatén módosításával, hogy az utak kiépítésénél 5%-nál nagyobb emelkedés ne álljon elő.

* * *

Serpentin-út
a Hidegkúti-
és Nagyková-
csi-út között.

Az I. ker. Hidegkúti-útnak az a szakasza, mely a közuti villamos vasut fölött levő áthidalástól a Nagykovácsi-utig terjed, 8:37 és 10:90%-os emelkedéssel van kiépítve, melyet a teherrel megrakott kocsik alig bírnak leküzdeni és e miatt már több ízben panaszok merültek fel.

Műszaki osztályunk a közlekedési nehézségen egy 10 m. széles serpentin-út beigtatásával óhajt segíteni, a mely serpentin-út csak 5%-os emelkedésű lenne. E mellett a Hidegkúti-útnak imént említett meredek szakasza is megmaradna a könnyebb közlekedés czéljára.

Minthogy a műszaki osztály javaslata szerint a serpentin-út kizárólag fővárosi erdőn vonulna keresztül, létesítése kisajátítást nem igényel.

Mielőtt a tervezet tekintetében állást foglaltunk volna, azt tárgyalás és nézetének közlése végett áttettük a székesfővároshoz.

* * *

Fővárosunk területén a Viziváros és a Tabán azok a városrészek, melyek szép és egészséges fekvésük daczára az általános fejlődéssel lépést nem tartanak, sőt attól határozottan elmaradtak. A Viziváros szabályozása.

Ez az elmaradottság készítette a székesfőváros hatóságát arra, hogy a Tabánban tabula rasa-utján egészen új, modern városrész kialakulását biztosítsa. A Viziváros fejlődését az az új szabályozási terv fogja hathatósan előmozdítani, melyet műszaki osztályunk e városrészre, kapcsolatosan a Vár és lejtőinek szabályozási tervével, még 1905-ben dolgozott ki és a mely tervnek egyrésze végleg a lefolyt évben lett megállapítva.

Ez a tervrészlet a II-ik kerületi belsőségnek azt a vidékét öleli fel, melyet a Duna, Királyhegy-utcza, Margit-körút, Batthyány-utcza, Iskola-utcza és Batthyány-tér határol.

Miként azt már az 1905. évi működésünkről szóló jelentésünkben előadtuk, - a műszaki osztály a tervben a vidék főutvonala gyanánt 13 öl szélességgel a Csalogány-utczát képezte ki, a mely közlekedési főér hivatva lesz egyszersmind a közuti villamos vasut mindkét vágányának a befogadására, illetőleg a villamos vasuti forgalom lebonyolítására is.

A terv vegyesbizottsági tárgyalása során Devecis Ferencz, volt székesfővárosi középítési igazgató a mellett az idea mellett foglalt állást, hogy a szóban levő vidék főutvonala 25 méter szélességgel a Szegényház-utcza és Vitéz-utcza irányában vezettessék, különös tekintettel a Margit-híd és Lánchíd között építendő egy, esetleg két Dunahidra.

A helyszínen szerzett tapasztalatok szerint e vidéken a Szénatértől a Lánchíd felé törekvő, valamint a fordított irányu forgalmat még mindig a Batthyány-utcza, illetőleg a Kapás-utczától kezdve a Széna-térig a Hattyu-utcza bonyolítja le.

A városrész tulsó északi szélén a közlekedés igényeit a Szénatérről kezdve a Margithid felé a Margit-körut elégíti ki.

Ebből folyólag, másrészt pedig számolva azzal is, hogy a várhegy idecsatlakozó lejtőin megtelepedett lakosság közlekedési igényeit szintén

ki kell elégíteni, tulajdonképpen a hegyoldal tövében haladó Batthyány-utca az a vonal, melynek irányában a legindokoltabb lenne a főutat létesíteni.

Ezt a kétségkívül leghelyesebb megoldást azonban mellőzni kell a Batthyány-utczában már létező végleges jellegű berendezkedések, a kedvezőtlen niveau-viszonyok és egyéb nehézségek miatt.

Ezek az okok indították műszaki osztályunkat ama javaslatának előterjesztésére, hogy főútvonal gyanánt a Batthyány-utczával párhuzamosan haladó első utca, azaz a Csalogány-utca képeztesék ki.

A volt középítési igazgatónak ezzel szemben álló tervezetére az a kifogás merült fel, hogy a Vitéz-utczai főútvonal igen közel jutna a Margit-körúthoz és az érdekelt lakosság zömének közlekedési igényeit nem szolgálhatná, mert a szabályozás és rendezés alá kerülő vidéknek ugyszólván a szélén haladna.

Másrészt mellőzendő volt az a gondolat, hogy a városrész főútja a Margithid és Lánczhid közötti új Dunahidak létesítésének alapulvételével állapittassék meg, mert arra semmi remény sincs, hogy a Dunán itt belátható időn belül akár csak egy hid is építtessék. Hiszen tudvalevő, hogy a Hungária-körút irányában Óbudára elhatározott Dunahid építésének ügye is ugyszólván a kezdet stádiumában van és ha ez a hid majd megépül, a tényleges közszükséglet kielégítésére újabb hidat a Boráros-tér irányában kell építeni, úgy, hogy a volt középítési igazgató szabályozási tervezetének kiindulási pontját képező további hidak eszméje belátható időn belátható időn belül már a nagy pénzáldozat miatt sem valósulhat meg.

Ez a tervezet továbbá, ha elfogadtatnék és végrehajtására sor kerülne, maga után vonná a hidfeljárók megépítését s ezzel a Margit-rakpart niveauinak lényeges emelését, ami a hidépítés elhatározása nélkül semmiképpen sem lenne igazolható.

Mindezeknél fogva a fent körülírt vidék szabályozására nézve a székesfőváros közönségével egyetértőleg, műszaki osztályunk tervét fogadtuk el és állapítottuk meg.

E szerint a vidék főközlekedési útja gyanánt 13 öl szélességben a Csalogány-utca fog kiképeztetni.

Részleteiben a tervet már az 1905. évi jelentésünkben ismertettük; a kisebb módosításokat, melyek a tervbe, a tárgyalások eredményéhez képest be lettek igtatva, a következőkben soroljuk fel:

A Gyorskocsi-utca, a Kacsa- és Királyhegy-utczák között egyenes folytatást nyer, de a Ganz-utca és Királyhegy-utca közötti szakasz csak a Ganz-féle gyártelep elköltözése után fog megnyittatni.

A Fazekas- és Batthyány-utczák sarkai a Donáti-utca irányában nagyobb mértékben letompittatnak.

A Vándor-utcza lépcsőzetes kiképzés mellett 6 öltre szélesítették.

A Csalogány-, Vándor-, Batthyány- és Téglá-utczák folytatásában új utca nyitattik, melynek szélessége a Margit-körút és Csalogány-utca között 8 ölben, míg a Csalogány és Hattyu-utca között 6 ölben van megállapítva.

A Kacsá-utca 8 öltre bővítették.

* * *

Egyes, konkrét építkezési ügyek tárgyalása során, figyelemmel az építésügyi szabályzat revíziójánál létrejött megállapodásokra, valamint a forgalmi érdekek időközben beállott szükségletére is – Óbuda szabályozási tervét némileg ki kellett egészíteniünk.

Szabályozás-
kiegészítés
Óbudán.

Nevezetesen az Ürömi-utca szélességét 8 öl helyett 10 ölben állapítottuk meg, mert ez az utca, mely a Zsigmond-térből indul ki és a Szépvölgybe vezető, szintén 10 öl széles főútvonalba torkol, maga is főútvonallá lesz kifejlesztve és rajta közuti villamos vasut fog haladni.

Kapcsolatosan elhatároztuk a Daru- és Repkény-utczáknak $4\frac{1}{2}$ ölről 5 öltre, a Mecset-utca folytatását képező Kilátás-utczának, valamint a Cserfa-utca egy szakaszának 6 öltre való kiszélesítését és revideáltuk ezeknek az utczáknak fekszeinét is.

A Kerék- és Majláth-utczák között egy új utca volt felveendő, melynek szélességét 12 méterben állapítottuk meg.

* * *

Miként azt már az 1909. évi működésünkről szóló jelentésünkben említettük, a Belváros szabályozási tervéből csak annak a részletnek a végrehajtása van hátra, mely a plébánia-templommal és a piaristák új rendházának elhelyezésével áll kapcsolatban s amely kérdés megoldása a székesfővárosra tartozik.

A belvárosi
templom kör-
nyékének ren-
dezése.

A székesfőváros közönsége a kegyes tanítórenddel megegyezésre jutván, a múlt év folyamán elének terjesztette a belvárosi templom és környékének szabályozása és rendezésére vonatkozó tervet, amely terv lényegében megegyezik azzal a szabályozással, melyet a Belvárosra vonatkozólag 1896-ban megállapítottunk.

Eltérés csak abban mutatkozik, hogy a főváros új tervezete a belvárosi plébánia-templomot a mai helyén meghagyja, a Dunapart felé eső azt a területet pedig, mely az 1906-iki szabályozási tervben az új templom számára volt kijelölve, a főváros javára értékesítendő építési telekké alakítja.

Kimondotta egyszersmind a székesfőváros, hogy a templom restaurálására, a plébáni-épületre, valamint a velük összefüggő építmények

miként leendő létesítésére s illetőleg azoknak a környezetbe való beillesztésére pályázatot fog hirdetni és e részletkérdések tekintetében csak a pályázat eredménye alapján kíván határozni.

A most említett fővárosi megállapodásokat megvitattván, a szabályozás-módosításához két észrevétellel járultunk.

Az egyik észrevétel vonatkozik a kegyes tanítórend részére kijelölt 1511·90 □-ölnyi telektömb Váczi-utczai homlokzatvonalára, melynél azt kívántuk, hogy az egyenes vonal helyett, főleg a már kiépített járdákra való tekintetből a Váczi-utcza szembenfekvő homlokzatvonalának megfelelően, töréssel vétessék fel, amely törés azután a telken áthaladó Kigyó-utcza boltozatos kiképzéséhez képest rizalittal lesz kiegyenlítendő.

A másik észrevételünk a Kigyó-utcza meghosszabbítását képező útvonal fekszínei ellen merült fel.

A székesfőváros terve ugyanis a Kigyó-utcza meghosszabbításában a fekszíneket akként oldja meg, hogy megtartva a Váczi-utczai kiindulás mai magasságát, innen csekély eséssel jut le a Galamb-utcza meghosszabbításában nyitandó utnak érintetlenül maradó fekszínére, e keresztezési ponttól azonban az Erzsébethid feljárójára a tervbeirt adat szerint 4·65%-os, a valóságban azonban 6·2%-os emelkedéssel viszi fel a folytatlagos Kigyó-utczát, a melynek ezen új szakaszában tehát az ellenkező irányu két emelkedés folytán a Galamb-utcza betorkolásánál mélyedés állana elő. Ennek elkerülése okából, másrészt, mert 6·2%-os emelkedés a közlekedés szempontjából hátrányos, továbbá, mert az itt megalakítandó fővárosi telkek beépítése szempontjából esztétikailag is kifogás alá esnék, részünkről a Kigyó-utcza folytatásának lejtészini viszonyait akként találtuk megoldandóknak, hogy a Váczi-utcza és a hidfeljáró lehetőleg egyenletesen köttessenek össze akként, hogy az emelkedés a Váczi-utczától a Galamb-utcza meghosszabbításáig 2·5%, innen pedig a hidfeljáróig 3% legyen.

A belügyminister úr, kihez a székesfőváros közönségének ismertetett határozata jóváhagyás végett fölterjesztetett, felhívta a székesfővárost, hogy a közmunkák tanácsa fenti kívánságait vegye tárgyalás alá.

Emellett a belügyminister ur, aki a belvárosi templomot illetőleg a vallás- és közoktatásügyi minister ur véleményét is kikérte, kimondotta, hogy mivel a belvárosi templom csakis a különböző korszakokban épült részeinek együttes fentartásával képez valóban értékes műemléket, ennél fogva szükségesnek tartja, hogy e templom a maga egészében a fennálló szabályozási és esztétikai nehézségek ellenére is, továbbra is fenntartassék s ebből a szempontból a templom előtti tér a Ferencz József-rakpartig a szabad kilátás biztosítása céljából egy síkban meghagyassék.

Ezt a ministeri leiratot a székesfőváros közönsége tudomásul vevén, a belvárosi templom környékének szabályozására új tervet dolgoztatott ki

és terjesztett elénk, melyben a piaristák részére átengedendő telek Váczi-utcza homlokzatvonalára a mi kívánságunkhoz képest van kiképezve. A Kigyó-utcza folytatásának fekszínei tekintetében a székesfőváros kívánságunkat azzal a változtatással vette figyelembe, hogy a kegyesrendiek által építkezésük alkalmával átboltozandó utcaszakasz a kívánt 2,5%-os emelkedés helyett csak mintegy 2%-os emelkedéssel bírjon; innen azonban a hidfeljáróig a 3%-os emelkedés van betartva.

A bemutatott újabb szabályozási és rendezési tervet elfogadtuk.

Hangsúlyoztuk azonban, hogy a Mária Valéria-utczából a hidfőhöz tervezett útösszeköttetést általános közlekedési szempontból szintén elengedhetetlenül szükségesnek találjuk, ami tekintettel a belügyminister urnak a templommal szemben kifejezett álláspontjára, egyelőre akként mutatkozik megoldhatónak, hogy a közlekedés a hidfeljáróra a templom előtti terület áthidalásával biztosíttassék.

Felkértük a székesfővárost, hogy a megoldásnak ezt az ideiglenes módját a megalakítandó építési telkek sarokpontjainak magassági viszonyaival együtt tanulmány tárgyává tenni és javaslatát előterjeszteni sziveskedjék.

* * *

A magánosok még 1898-ban beadványt intéztek hozzánk, kérve a A Reáltanoda-
utcza meg-
hosszabbítása IV. ker. Reáltanoda-utczának a Muzeum-körutig való meghosszabbítását.

Foglalkozva e kérelemmel, megállapítottuk, hogy a meghosszabbítás kívánatos lenne, mert így az Irányi-utczával kapcsolatosan olyan közlekedési ér létesülne, mely a Muzeum-körutat és környékét a Kossuth Lajos-utczával és az Eskü-úttal párhuzamosan újabb összeköttetésbe hozná. Mindazonáltal a kérelem tekintetében állást nem foglaltunk, hanem a beadványt, figyelemmel az utcanyitással kapcsolatos kisajátítás költségeire, megfontolás és határozathozal végett a székesfővároshoz tettük át.

E szabályozási kérdés eldöntését aktuálissá tette az a körülmény, hogy az utcameghosszabbításba eső telkek tulajdonosa az elmúlt évben konkrét építési engedélyért folyamodott.

Ennek folytán a székesfővárosi tanács az utcameghosszabbítás kérdését tárgyalás alá vette és úgy határozott, hogy a felmerült eszmét a maga részéről elejti, tekintve, hogy a Reáltanoda-utcza a közforgalom szempontjából nem mondható fontos utvonalnak és egyébként sem kívánatos, hogy a Muzeum-körut nagy kocsiforgalma még egy utcának ide torkolásával nehezítettessék.

Részünkről, számolva a kisajátítás jelentékeny költségeivel, a fővárosi tanács határozatához hozzájárultunk, figyelemmel arra is, hogy

az ekként beépíthetővé vált telkeken emelendő épületen keresztül a tulajdonos a gyalogközlekedés számára átjáró létesítését ajánlotta fel, a mely átjáró tekintetében kikötöttük, hogy azt a közönség használatára nyitva kell tartani és éjjelre meg kell világítani.

* * *

Tasi-utcza
kiszélesítése.

A VI-dik kerületnek az a külső része, mely egyfelől a Hungária-körúttól kifelé Rákospalota határáig terjed, másfelől pedig a rákosi rendező pályaudvar és a Béke-utcza között fekszik, állandó fejlődésben van. Tudvalevőleg itt épül a m. kir. államvasutak nagy szénpályaudvara is. Ez a körülmény a székesfővárost arra indította, hogy a Tasi-, most Reitter Ferencz-utczának 8 ölről 25 méterre kiszélesítését kezdeményezze, hogy az utca a közművek (csatorna stb.) és közúti-vasut befogadására is elegendő szélességgel bírjon.

Javaslatában a székesfőváros kiemeli, hogy a vidék a Tasi-utcza sulyvonalába esik, amennyiben egyrészt a Rákos-rendező pályaudvar és a budapest-wieni vasuti fővonal-, másrészt a Lehel-, Figyelő-, illetőleg a Béke-utcza között fekvő területet közepén metszi, következőleg ennek az utcának megfelelő méretben való kifejlesztésével lesz a cél elérhető.

Tárgyalásaink során nem tettünk elvileg észrevételt az ellen, hogy a Tasi-utcza a Hungária-körúttól a Balzsam-utczáig terjedő egész vonalán, még pedig az észak-nyugati oldalon 25 m-re kiszélesíttessék; kétségtelen ugyanis, hogy városrendezési és forgalmi szempontból csak előnyös a minél szélesebb utcák létesítése.

Constatáltuk azonban, hogy a ma 8 öl széles Tasi-utczától alig 350 m. távolságban, azzal párhuzamosan halad a Figyelő- és Béke-utcza, melyeknek szélessége már 14 ölben, azaz 26·55 méterben van megállapítva; a Tasi-utcza tulsó oldalán pedig, ettől mintegy 250 méterre, a Szegedi-út és a Balzsam-utcza között, a rákosi rendező- és a szénpályaudvar mentén egy 10 öl=19 m. széles út van. Ezért hasznosabb befektetés lenne az, ha az említett pályaudvarok mentén tervezett utca, a Hungária-körútig meghosszabbítva képeztetnék ki 25 m. szélességben, annyiival inkább, mert a székesfőváros által a Tasi-utczában tervezett $0\cdot80/1\cdot20$ m. méretű gyűjtő-csatorna ezen utcának jelenlegi 8 öl szélessége mellett is elhelyezhető, tehát ebből a szempontból, melyet a székesfőváros a kiszélesítés mellett elsősorban felhoz, a Tasi-utcza kiszélesítése nem okvetlenül szükséges. Viszont a szénpályaudvar mentén haladó útnak általunk javasolt kifejlesztése mellett az a fontos körülmény szól, hogy e pályaudvar egy második körúttal is összeköttetést nyerne és az ajánlott

megoldás telekrendezések s illetőleg építkezések alkalmával jóval kevesebb költséggel valósítható meg, mint a Tasi-utcza kiszélesítése.

Felkértük tehát a székesfővárosi tanácsot, hogy mindkét tervezetet együttesen vegye megfontolás alá és megállapodását velünk közölje.

* * *

A kereskedelemügyi minister úr még 1908-ban elrendelte, hogy a m. kir. államvasutak a budapest-balparti körvasuton, Rákosszentmihály község és a székesfőváros határán kitérő állomást létesítsenek.

Szabályozás
módosítás a
rákosszent-
mihályi kitérő
állomásról.

A közigazgatási bejáráson a székesfőváros képviselőivel egyetértőleg kifejezett kívánságunkhoz képest kimondta a minister ur, hogy az állomás tervezetét a szabályozási tervvel összhangba kell hozni.

Egyszersmind kilátásba helyezte a kereskedelemügyi minister ur annak a kívánságnak a teljesítését is, hogy a sugárut jellegű 14 öl széles Fogarasi-uton Rákosszentmihálynak a fővárossal való összeköttetése érdekében a jövőben aluljárót fognak létesíteni.

A kitérő állomás miatt szükségessé vált szabályozás-módosítást a székesfőváros a m. kir. államvasutakkal letárgyalván, egyetértő megállapodás jött létre az állomást magában foglaló vasuti birtoktest mentén, annak mindkét oldalán létesítendő 6, illetőleg 8 öl szélességű párhuzamos utak mikénti vezetésére, az állomás előtt szükséges tér alakítására, ugyancsak szintén az Öv-utcza eltolására vonatkozólag.

Az ügy tárgyalása során meggyőződünk arról, hogy a szóban levő megállapodások úgy a vasut üzem érdekeit, mint az állomás létesítésével a közforgalmi viszonylatokban előálló igényeket megfelelően kifogják elégíteni s ezért a megállapodásokat jóváhagytuk, mégis azzal a kiegészítéssel, hogy a pályaudvar mentén alakítandó tér ne végződjék a Fogarasi-útnál, hanem egészen a Tihanyi-utczáig terjedjen.

A tér kívánt nagyobbítására ugyanis azért van szükség, mert Rákosszentmihály község ugynevezett Főfasor-útjának a Fogarasi-úttal való szerves kapcsolata nagyon kívánatos és ez csak a tér segítségével érhető el.

A szóban levő állomás érdekében az államvasutak folyamatba tevén a kisajátítási eljárást, a kisajátítási terv megállapítása során vitássá vált az a kérdés, hogy az államvasutak az utak és terek céljára szükséges területek megszerzését milyen mértékben tartoznak foganatosítani, illetőleg, hogy a szabályozás végrehajtásának terheit minő mértékben kötelesek viselni?

E tekintetben a belügyminister ur kikérte véleményünket és részünkről javaslatba hoztuk, hogy a m. kir. államvasutak felső fokon úgy a párhuzamos utak félszélességének, valamint a vasuti birtoktest mentén a tér céljára szükséges 4 öl széles területsávnak a megszerzésére

is köteleztessenek, ama szabályerejü elv alapján, hogy a szabályozás által nyert új homlokzatért a telektulajdonos a jelzett mértékű szolgáltatással tartozik.

Az államvasutaknak felmentése e kötelezettség alól a főváros megterhelését jelentené, a mi sem igazságos, sem méltányos nem lenne, már azért sem, mert a szóban forgó kötelezettség az államvasutakra is kiterjed éppen úgy, mint más jogi személyre.

Ezen felül az Öv-utca eltolásának költségeit is az államvasutak terhére kértük kimondani, mert ez a szabályozás-módosítás is szintén a vasut miatt, annak terjeszkedése és megfelelő berendezkedése érdekében vált szükségessé.

* * *

A Thököly-út
kiszélesítése.

Az a forgalmi torlódás, mely a VII. kerületi Thököly-úton, annak a keleti pályaudvar mentén elvonuló szakaszán, különösen lóversenyek idején tapasztalható, szükségessé tette ezen út Baross-tér és Verseny-utca közti szakaszának kiszélesítését.

A székesfőváros előterjesztésére, a m. kir. államvasutak igazgatóságával létrejött megállapodáshoz képest elhatároztuk, hogy a Thököly-út említett szakasza az államvasuti parkterületből 6 méteres területsávnak igénybevételével kiszélesíttessék. Ez által a kocs út a jelenlegi 14·58, illetőleg 14·69 méterről 21·70 méterre bővül, s a járda a park mentén 5 méter széles lesz.

E szabályozás-módosítás következtében a szűkített park tengelyvonala a Baross-szobortól dél felé fog esni, minek folytán a szobor szimmetrikus helyzete változást szenved.

Az a kérdés azonban, hogy a szabályozás módosítás folytán a szobor környékén milyen további parkrendezés szükséges, vagy esetleg nem kell-e a szobrot áthelyezni, – majd csak az útszélesítés tényleges végrehajtása után lesz eldöntendő.

* * *

A Gizella-út
szabályozása.

A VII. kerület Egressy-út, Hungária-körút és Stefánia-út közti területére vonatkozólag a szabályozást akkép módosítottuk, hogy a Gizella-útnak az Egressy-úton túl, a Stefánia-út felé tört irányban haladó szakasza hagyassék fel és helyébe a Gizella-útnak a Stefánia-út és Besnyői-út találkozásáig terjedő 8 öl széles és közel egyenes vonalú új folytatása vétessék fel a szabályozási tervbe, végül, hogy az Ilka-utca 6 öl szélességben hosszabbíttassék meg a Stefánia-utig.

Az Ilka-utca kihosszabbítása s ezzel kapcsolatban a Gizella-út törtvonalú szakaszának felhagyása főleg azért lett kimondva, hogy a

székesfővárosnak itt fekvő 2671/a. hrsz. nagy telke czélszerűbben és gazdaságosabban legyen felhasználható. Utóbb azonban a helyzet úgy változott, hogy a székesfőváros telkét osztatlan egészben kívánta eladásra bocsátani, miért is a székesfőváros kezdeményezésére az említett két útvonal tekintetében az eredeti szabályozási terv fentartását határoztuk el azon esetre, ha a 2671/a. hrsz. fővárosi telek tényleg osztatlan egészben kerül eladás alá.

A székesfőváros a 2671/a. hrsz. telkét egészben adta el s telekkönyvileg tulajdonjogi korlátozás alakjában biztosította, hogy a vevő a telket csak egy tagban, feloszthatatlanul használhatja.

Eunek folytán végleg megállapítottuk jelentettük ki azt, hogy az Ilka-utcza folytatásaként a 2671/a. hrsz. telken át a Stefánia-útig hat öl szélességgel felvett utca a szabályozási tervből törlendő, viszont a Gizella-útnak az Egressy-úttól a Stefánia-utig terjedő megtört irányu az a szakasza, a mely előzőleg felhagyandónak mondatott ki, megmarad a szabályozási tervben.

A székesfőváros által kezdeményezett azt a másik szabályozásmódosítást, hogy a Gizella-út közel egyenes vonalu folytatásában, az Egressy-úttól a Stefánia-út és a Besnyői-utcza találkozásáig 8 öl szélességgel felvett útvonal a Besnyő-utczánál keletre eltolt vonalvezetéssel és bizonyos sarokletompításokkal állapittassék meg, nem fogadtuk el, mert annak folytán, hogy a Gizella-útnak az Egressy-úttól délnek hajló szakasza a fentiek szerint megmarad a szabályozási tervben, megszűnik annak a szüksége, hogy ugyanazon kiinduló pontból, a Gizella-út irányának folytatásaként még egy útvonal vitessék ki a Stefánia-útra, továbbá, mert a főváros részéről javaslatba hozott út szükség nélkül és kedvezőtlenül változtatja meg a Stefánia-út és Besnyői-utca sarkán fekvő 2570/b. és 2570/2. hrsz. közmunkatanácsi telkeket, a melyek épen most nyertek telekkönyvileg is rendezést, nem is tekintve azt, hogy az út vonalozása a Stefánia-uti és Besnyői-utcai kitorcolásban nem mutatkozik szerencsés megoldásnak.

E helyett a magunk részéről azt találtuk indokoltnak, hogy az Egressy-úttól a Stefánia-út és Besnyői-utca találkozásáig haladva, a Gizella-út folytatásában 8 öllel tervezett útvonal is töröltessék.

* * *

Az Első katonai biztosító intézet által a VII. ker., Károly-körút és Dohány-utca sarkán fekvő telken tervbe vett intézeti ház építési ügye actualisá tette a végleges elhatározást a Rákóczi-út belső torkolatában, valamint ezzel összefüggőleg a Károly-körúton tervezett szabályozásmódosítás kérdésében.

Rákóczi-út –
Károly-kör-
úton szabá-
lyozás el-
ejtése.

A kérdést ujólag is megfontolás alá vevén, elfogadtuk a székesfővárosi tanács azon előterjesztését, hogy a Károly-körútnak a keleti oldalon tervezett kiszélesítése, a katonai biztosító intézeti telek további letompítása, úgyszintén a Kossuth Lajos-utcza és Muzeum-körút sarkán, valamint a Kossuth Lajos-utcza és Károly-körút sarkán fekvő két sarok telek letompítása is mellőztessék és e tekintetben tartassék fenn a mai állapot.

Ezek a szabályozási correctiók ugyanis a közlekedést lényegesen nem javítanák, míg ellenben a terjedékek kisajátítása a mai rendkívül felszökött telekárak mellett aránytalanul nagy áldozatot róvna a közpénztárra.

Ami pedig magának a Rákóczi-út belső torkolatának a szabályozását illeti, a székesfővárosi tanács előterjesztéséhez képest itt is mellőztük azt az eszmét, hoy a nemzeti színház telke a Rákóczi-út területéből egészítettessék ki, viszont az út a tulsó oldalon, magánterület kisajátításával szélesbítettessék.

A Rákóczi-út sarkainak letompítása mindaddig, míg a nemzeti színház mi módon való építése el nem dől, nem actualis; ezért ezt a kérdést a napirendről levettük.

* * *

A Calvin-tér
kiképzése.

Több mint száz éve annak, hogy a volt szabad kir. Pestváros közönsége, a helytartó tanács jóváhagyásával a pesti helvét hitvallásu egyházközségnek – templom, paplak és iskola céljára adományozta azt a telket, melyen jelenleg a Calvin-téri ref. templom és paplak áll.

Kikötötte azonban Pestváros tanácsa és a tulajdonjognak az egyházközség javára történt bekebelezése alkalmával telekkönyvileg is biztosította, hogy az adományozott telek örökidőig csak ref. templom, paplak és iskola céljára szolgálhat s más célra használható ne legyen, továbbá fentartotta a szabad rendelkezési jogát a templom és a volt Rottenbiller-féle, jelenleg a főváros tulajdonát képező ingatlan között levő átjáró tekintetében.

A budapesti ev. ref. egyházközség, arra való tekintettel, hogy a Calvin-téri paplak és iskolaépület az igényeket és a modern kor követelményeit ma már semmiképpen sem elégitheti ki s a régi, rozoga épületek úgy közegészségi, mint tűzrendészeti és közbiztonsági szempontból egyaránt kifogás alá esnek, a Calvin-tér keretébe pedig már régóta nem illenek be – bejelentette a székesfővárosnak, hogy telkén a templom meghagyása mellett, teljesen új, modern palotát óhajt emeltetni és mert anyagi viszonyai azt kívánják, hogy a telek jobban kihasználtsassék, nevezetesen, hogy az emelendő új palotában egyházi hivatalokon felül

hasznot hajtó üzleti és esetleg lakóhelyiségek is legyenek – azt kérte a székesfővárostól, hogy az 1885-ben különben is két részre osztott telkeiről a fentemlített tulajdonjogi korlátozásokat töröltesse.

Az egyházközségnek ez a beadványa időszerűvé tette, hogy a hatóságok a Calvin-tér szabályozásának kérdését napirendre tűzzék.

Ide vonatkozólag már régebben a főváros kebelében az az eszme merült fel, hogy a Calvin-tér a templom felőli ovális határvonal lényeges módosításával szabályoztassék. Ez a megoldás, ha csupán a forgalmi szempontokat tekintjük, üdvös lett volna ugyan, azonban erről le kellett mondanani, mert az említett szabályozás mellett a templomot is le kellett volna bontani és a közpénztárra rendkívül nagy pénzáldozatok nehezedtek volna, mindezekon felül pedig a Calvin-tér, mely a főváros legeredetibb terei közül való, sajátos karakterét teljesen elvesztette volna.

A tér, mint a sokféle irányból jövő nagyforgalmi útvonalak gócpontja, sajátos módon alakult ki s jellegének kidomborításához tartozik a szabálytalan elhelyezésű templom, mely a tér hangulatát uralja.

Ezen indokoknál fogva a székesfőváros a tér mai keretének lényeges szabályozás-módosítással való megbolygatását mellőzte és a már kialakult állapotokra való tekintetből elejtette a javaslatba hozott azt a szabályozás módosítását is, hogy a Vámház-körút a jelenlegi 14 ölről 16 öltre, a Ráday-utcza kezdete pedig a mai 8 ölről 13 öltre szélesítették ki.

E helyett a székesfőváros a tér architektonikus kiképzésére helyezte a főszűrt és ezért tárgyalást kezdett a budapesti ev. ref. egyházközséggel abban az irányban, hogy a Calvin-tér, Ráday-utcza, Oroszlán-utcza és Lónyay-utcza által határolt telektömb, melybe az egyházközségi telkeken felül, a Ráday-utcai oldalról a székesfővárosnak is két telke esik, – az épületek homlokzatának egységes kiképzésével, monumentálisan és művésziileg építtessék ki.

A megegyezés az egyházközséggel létre is jött olyan értelemben, hogy a tömb a telkek mai határvonalainak fentartásával építtessék be és csupán az Oroszlán-utcza szélesítették ki 6 öltre.

A templom főtömegében változatlanul megmarad s legfeljebb a torony lesz átépítendő. Kivánatosnak mondták ki azonban, hogy a torony is jelenlegi állagában lehetőleg megmaradjon, s a templom az ujonnan beépítendő telektömböt, valamint az egész tér hangulatát továbbra is uralja.

Hogy a szóban levő városrendezési és szépítési feladat minél tökéletesebben legyen megoldható, a székesfőváros a tömb beépítésére a saját költségén eszmei pályázatot irt ki.

Részünkről a székesfőváros elhatározását örömmel fogadtuk és ahhoz készséggel adtuk meg hozzájárulásunkat.

Park a kő-
bányai izr.
templomnál.

A Kőbányai Izraelita Hitközség azzal a kérelemmel fordult a székesfővároshoz, hogy a X. ker., Cserkesz- és Román-utczák sarkán épített monumentális új templomának jobb érvényesülése céljából a székesfőváros szerezzze meg a templommal szemben fekvő magántelket és ezen a 430.360 □-öl kiterjedésű területen nyilvános parkot létesítsen.

A hitközségnek ezt az óhaját részünkről, egyetértve a fővárosi középítési bizottsággal, városrendezési, közegészségi és szépészeti szempontból elvileg melegen pártoltuk, egyszersmind pedig felkértük a székesfővárosi tanácsot, hogy amennyiben a szóban levő telek a jelzett célra tényleg megszerezhetik, ebben az esetben a tér keretére, kiképzésére, valamint a kapcsolatos szabályozás-módosításra vonatkozólag megfelelő terv kapcsán részletes javaslatot tenni sziveskedjék.

II.

ÉPÍTÉSÜGYI SZABÁLYZAT.

Már előző jelentésünkben közöltük, hogy az építésügyi szabályzat revíziójának előkészítésére kiküldött bizottság a terjedelmes anyagot teljesen letárgyalta, de a szabályzat új tervezete döntésünk alá még sem kerülhetett, mert a székesfőváros tanácsa lényeges módosításokat hozott javaslatba.

A revizionális bizottság ennél fogva az egész anyagot a székesfővárosi tanács javaslatával együtt újból tárgyalás alá vette és a tervezetet átdolgozta.

E munkából már csak a gépek, motorok engedélyezése körüli eljárás revíziója, valamint a gyári övezet kijelölése és a gyárak építési módjainak meghatározása van hátra, melylyel a bizottság még ez évben fog foglalkozni úgy, hogy az új építésügyi szabályzat remélhetőleg a jövő év folyamán életbe léphet.

A felmerült telekfelosztási és építkezési ügyek intézésénél mindazonáltal továbbra is már az új szabályzat tervezetének tárgyalása során kialakult irányelvek szemelőtt tartásával jártunk el, figyelembe véve a méltányos igényeket, melyek kielégítése elől már közgazdasági szempontból sem térhettünk ki.

* * *

Az építkezéseket érdeklő egy fontos elvi kérdés — be nem várva az új szabályzat életbeléptét — a ma érvényben levő szabályzat 151. §-ának módosításával, novelláris uton nyert új szabályozást.

Novelláris
intézkedés.

A szabályzat most idézett §-a ugyanis a fővárosban építendő házak magasságát és emelet-számát bizonyos utcaszélességekhez mérten állapítja meg és kimondja, hogy III emeletes házat 10 méternél, IV emeletes házat pedig 15 méternél keskenyebb utcában építeni nem szabad.

Ebből folyólag az olyan utcákban, melyeknek az egyik oldalon való kiszélesítése a város szabályozási tervbe felvételét, e szabályozás végrehajtása előtt az utca tulsó oldalán csak a tényleges utcaszélességnek megfelelő magasságu házat volt szabad építeni s tehát a házak magassága tekintetében a még csak tervezett utcaszélesség nem vétett irányadoul.

A székesfőváros tanácsa azonban azzal az előterjesztéssel fordult hozzánk, mondanók ki, hogy jövőben az építendő házak magasságára nézve a szabályozási tervbe felvett utcaszélesség legyen a mérvadó, tekintet nélkül arra, vajjon a kiszélesítés megtörtént-e, vagy sem.

Engedve a székesfővárosi tanács kívánságának, az építésügyi szabályzat 151. §-át, az 1870:X. t.-cz. alapján ehhez képest módosítottuk és a módosítást a belügyminister ur tudomásulvétele után törvényszerűen kihirdettük.

* * *

Méltányosság
az épületek
vakolásánál.

A Magyar Építőmesterek Egyesülete azzal a kéressel fordult hozzánk, hogy tekintettel az építkezési tevékenység nagy fellendülésére, a lakásszükségre, az építési anyagok szállítása körül felmerült nehézségekre, valamint a munkáshiányra, – a vakolási tilalmat ideiglenesen függeszszük fel.

Méltányolva az előadott rendkívüli körülményeket, az előző évek gyakorlatához képest az építésügyi szabályzat függeléke 6. §-ának azt a rendelkezését, mely a november elsején tul terjedő időszakban az épületek vakolását tiltja, az 1911. évben megkezdett építkezésekre felfüggesztettük olyan értelemben, hogy azokon az épületeken, melyeknél a szabályszerű száradási határidők 1911. november 15-dike előtt már leteltek, a külső vakolást november 15-én tul is szabad folytatni mindaddig, mig azt az időjárás megengedi. A belső vakolást ahhoz a feltételhez kötöttük, hogy a helyiségek a hideg, illetőleg a fagy behatása ellen kellően védve legyenek.

III.

ÚTÉPÍTÉS.

Az a fejlődés, mely néhány év óta a főváros útépítésének terén megindult s a melyre megelőző évi jelentéseinkben reá mutattunk, a lefolyt évben is megtartotta emelkedő irányzatát.

A hazai bazaltkoczkakő és aszfaltkocsiút burkolatok területe fokozatosan növekedett; — az 1910. évben feltűnően mellőzött keramit burkolatok pedig, a lefolyt évben elérték alkalmazásuknak olyan mértékét, a mely mértékben ezt a tetszetős külsejű burkolatnemet a régebbi években fölkarolták.

Jelentékeny, több, mint 35·000 m² területű kocsíúttestet láttak el az ú. n. bazaltkiskőburkolattal is, a mely kis kőburkolat a külföldön, főként *Németországban* kiválóan jónak bizonyult és ezért nagyon elterjedt.

A lefolyt évben a bazalt koczkakövezetű kocsíút burkolatok területe 97·50%-al; az aszfaltkocsiút burkolatok területe 45·57%-al; — a keramit kocsíút burkolatok területe pedig 366·66%-al nagyobb mértékben növekedett, mint a megelőző (1910-ik) évben.

A székesfőváros útépítő szakközegeivel együtt, a szokásos próbaburkolatokat állandó megfigyelésben részesítettük és a rendszeres megvizsgálásukra kiküldött bizottságokban résztvettünk, hogy a legjobb útburkoló anyagokat megismerhessük, oly czélből, hogy azok a főváros érdekében minél előnyösebben legyenek felhasználhatók.

Ily vizsgálataink tárgyául szolgáltak a *Váczi-körúton*, a *Szent István bazilika* előtt lefektetett *ragyolczi*, *somosujfalusi*, *badacsonyi*, *nagydaróczi*, *ajnácskői*, *somosujfalu-medveshegyi*, *alsórákosi*, *korláti*, *lukareczi*, *fülekrátkai*, *bolgáromi* és a *csomai* bazaltkoczkakő, továbbá a *vosdocsvölgyi* és a *kishalmágyi gránitit*, a *zsidóvári granitopirit* és a *mauthauseni gránit* próbaburkolatok, melyek már 8—15 évig terjedő

idő óta vannak lefektetve és teljesen jó karban vannak, noha eddig csak egyikét-másikat és csupán alig számbavehető mértékben kellett javíthatni.

Bizottságilag megvizsgáltuk még az *Oktogon-téren* lefektetett vörös fenyő próbaburkolatot, továbbá az *Üllői-úton* lefektetett keramit próbaburkolatot, az ugyanott lefektetett *somosujfalusi*, valamint a *korláti* bazalt fejkő, a *csomai* bazalt $\frac{3}{4}$ -es koczkakő, a *daróczi* és a *csomai* bazalt koczkakő próbaburkolatokat is, a melyek mintegy 3 év óta vannak lefektetve és eddig csupán a keramitot kellett jelentékenyebb mértékben javíthatni.

A lefolyt évben a székesfőváros több ezer m³ területű gyalogútján megkezdték, a külföldön is jól bevált, kátránnyal itatott trachit zúzalék kővel való járdakavicsolás rendszeres alkalmazását, a mi a lehető legkedvezőbb eredményekkel járt.

A fővárosi makadamszerű kocsitűt felületi kátrányozását, a fentartásos munkálatokkal kapcsolatban, a kísérletezéseket meghaladó mértékben folytatták és a *Nagy János-utcában* újabb kísérleteket tettek az ú. n. belső kátrányozó eljárással.

A lefolyt évben a *Szent Margitsziget* 2 km. hosszú makadamszerű kocsitűtját *csomai* bazalt zúzott kővel átépítettük és a nagyobb arányu feltöltések által nyert területtel bővített új szigeti részen át, mészkő alapzattal és csomai bazalt zúzott kővel 370.00 m. hosszú, 7.00 m. széles makadamszerű új utat építettünk, mely a régi út nagyobb elhajlásának két pontját egyenes vonalban köti össze. – Ugyanekkor az út felületét kátrányozó gép segélyével, kátrányborítással láttuk el, a mi által sikerült a sziget leglátogatottabb évszakában, az úton, a por és a sár képződését megakadályozni.

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

Kerület	Utak, utcák és terek
I.	<p><i>Abel Jenő-utcza</i> (Villányi-út – Lenke-út közt), <i>Aranykakas-utcza</i> (iskola körül), <i>Árok-utcza</i>, <i>Átlós-út</i> (Fehérvári-út – Lenke-út közt), <i>Bercsényi-utcza</i> (Verpeléti-út – Váli-út közt), <i>Ráth György-utcza</i> (Kékgolyó-utczától 9803. hrsz. telekig), <i>Budafoki-út</i> (Lágymányosi-utcza – Lenke-út közt) és (Gellért-tér – Lágymányosi-utcza közt), <i>Csurgói-út</i> (Fehérvári-út – Mohai-út közt), <i>Elek-utcza</i> (Villányi-út – Diószegi-út közt), <i>Etele-út</i> (Budafoki-út – Dunapart közt), <i>Fehérsas-tér</i>, <i>Gellértrakpart</i> alsó sikja (a műegyetem előtt), <i>Gellért-tér</i>, <i>Karolina-út</i> (Diószegi-út – Lenke-út közt), <i>Kelen-utcza</i>, <i>Kelenhegyi-út</i>, <i>Kemenes-utcza</i>, <i>Krisztina-körút</i> (Maros-utcza – Széna-tér közt), <i>Kruspér-utcza</i>, <i>Lágymányosi-utcza</i> (Fehérvári-út – Budafoki-út közt), <i>Mátrai-utcza</i> (Lógody-utcza – Várfok-utcza közt), <i>Névtelen-utcza</i> (Németvölgyi-út – Törpe-utcza közt), <i>Névtelen-utcza</i> (Ráth György-utcza – Istenhegyi-út közt), <i>Serleg-utcza</i>, <i>Szarvas-tér</i>, <i>Tigris-utcza</i> (Naphegy-utcza – Ág-utcza közt), <i>Váli-utcza</i> (Fehérvári-út – Bercsényi-utcza közt), <i>Városmajor-utcza</i> (Krisztina-körút – Csaba-utcza közt), <i>Verpeléti-út</i> (Budafoki-út – Bercsényi-utcza közt), <i>Zsolt-utcza</i> (Mészáros-utcza – Aladár-utcza közt).</p>
II.	<p><i>Hattyu-utcza</i>, <i>Julia-utcza</i> (Budakeszi-út – Pasaréti-út közt), <i>Lövőház-utcza</i> (Széna-tér – Garas-utcza közt), <i>Pasaréti-út</i>, <i>Szász Károly-utcza</i> (Margit-körút – Szegényház-utcza közt), <i>Vándor-utcza</i>.</p>
III.	<p><i>Bécsi-út</i>, <i>Miklós-tér</i>, <i>Névtelen-út</i> (Zaránd-utcza – Nánási-út közt).</p>

Kerület	Utak, utcák és terek
IV.	<i>Petőfi-tér.</i>
V.	<p><i>Csanády - utca</i> (Pannónia-utca – Csáky - utca közt), <i>Dráva - utca</i>, <i>Ipoly - utca</i> (Pozsonyi-út – Kárpát-utca közt), <i>Katona József - utca</i> (Pannónia-utca – Csáky-utca közt) és (Pozsonyi-út – Ujpesti rakpart közt), <i>Kárpát-utca</i> (Vág-utca – Dráva-utca közt), <i>Pannónia-utca</i> (Tutaj-utca – Berzenczei-utca közt) és (Vigszínház-utca – Sziget-utca közt), <i>Rudolf-tér</i>, <i>Sziget-utca</i> (Pozsonyi-út – Ujpesti rakpart közt) és (Pannónia-utca – Csáky-utca közt), <i>Tátra-utca</i> (Lipót-körúti torkolata), <i>Ujpesti rakpart</i> (Rudolf-tér – Sziget-utca közt).</p>
VI.	<p><i>Aradi-utca</i> (Gyár-utca – Csengery-utca közt) és Vörösmarty-utca – Felső erdősor-utca közt), <i>Bajnok-utca</i>, <i>Bulcsu-utca</i> (Váczi-út – Lehel-utca közt), <i>Csángó-utca</i> (Lehel - utca – Fóthi-út közt), <i>Fáy - utca</i> (Váczi-út – Lomb-utca közt), <i>Forgách-utca</i> (Váczi-út – Röppentyü-utca közt), <i>Fóthi-út</i>, <i>Hungária-körút</i> (Lehel-utca – Szt. László-út közt), <i>Kmetty-utca</i> (Sziv-utca – Bajza-utca közt), <i>Liszt Ferencz-tér</i> (Mozsár-utca – Hegedüs Sándor-utca közt), <i>Lomb-utca</i> (Forgách-utca – Fáy-utca közt), <i>Névtelen - utca</i> (Komáromi-út – Balzsam - utca közt), <i>Petneházy-utca</i> (Hajdu-utca – Béke-utca közt), <i>Szegfü-utca</i>, <i>Szegszárdi - utca</i> (Váczi-út – Palotai - út közt), <i>Szerecsen-utca</i>, <i>Szt. László-utca</i> (Hungária - körút – Tahi-út közt), <i>Tahi-út</i> (Szent László-út – Máv. szénteleg közt), <i>Thököly-út</i> (Baross-tér – Verseny-utca közt).</p>
VII.	<p><i>Balázs - utca</i>, <i>Bethlen - utca</i> (Baross-tér – Damjanich-utca közt), <i>Bethlen-tér</i>, <i>Columbus-utca</i>, <i>Dalnok-utca</i>, <i>Dongó - utca</i> (Fogarasi-úttól a 2523. hrsz. telekig), <i>Egressy-út</i> (Stefánia-út – Gizella-út közt), <i>Erzsébet-körút</i> (Royal - szálló előtt), <i>Fűrész - utca</i>, <i>Gyarmat - utca</i></p>

Kerület	Utak, utcák és terek
VII.	<p>(Mexikói-út – Hajtsár-út közt), <i>Hajtsár-út</i> (Telep-utcza – Erzsébet királyné-út közt), <i>Határ-út</i>, <i>Löcsei-út</i>, <i>Miskolczi-utcza</i>, <i>Murányi-utcza</i> (Garay-tér – István-út közt), <i>Névtelen-utcza</i> (Herminamezőn 1871 – 74. hrsz. telken át), <i>Óv-utcza</i>, <i>Pillangó-utcza</i> (Dongó-utcza – Kerepesi-út közt), <i>Rákospatak-utcza</i>, <i>Rombach-utcza</i>, <i>Rottenbiller-utcza</i>, <i>Szentes-utcza</i>, <i>Szövetség-utcza</i> (Rákóczi-út – Dob-utcza közt), <i>Stefánia-út</i> (Andrássy-út – Thököly-út közt), <i>Telep-utcza</i> (Amerikai-út – Columbus-utcza közt), <i>Thököly-út</i> (Mexikói-út – Hajtsár-út közt), <i>Városligeti-Arena-körút</i> (Stefánia-úttól a Fasorig).</p>
VIII.	<p><i>Aggteleki-utcza</i> (Népszínház-utcza – Bezerédi-utcza közt), <i>Balassa-utcza</i>, <i>Légszesz-utcza</i> (Luther-utcza – Köztemető-út közt), <i>Ludoviceum-utcza</i> (Üllői-út – Örömvölgy-utcza közt), <i>Nagytemplom-utcza</i> (Nap-utcza – Üllői-út közt), <i>Szigony-utcza</i> (Üllői-út – Staffenberger-utcza közt), <i>Staffenberger-utcza</i> (Szigony-utcza – Balassa-utcza közt), <i>Tisza Kálmán-tér</i> (Népopera körül).</p>
IX.	<p><i>Drégely-utcza</i>, <i>Gubacsi-út</i>, <i>Hungária-körút</i> (Üllői-út – Gyáli-út közt), <i>Illatos-út</i>, <i>Ipar-utcza</i> (Mester-utcza – Soroksári-út közt), <i>Kispesti határ-út</i> (Gyáli-út – Üllői-út közt), <i>Névtelen-út</i> (Gyáli-út – Üllői-út közt) és (Ferenczvárosi tornaclub – állami munkáskórház közt), <i>Vaskapu-utcza</i> (gróf Haller-utcza – Dandár-utcza közt), (Tóth Kálmán-utcza – Vágóhid-utcza közt) és (Ipar-utcza – Liliom-utcza közt).</p>
X.	<p><i>Asztalos Sándor-utcza</i>, <i>Festetich-utcza</i> (Mosonyi-utcza – Baross-tér közt), <i>Füz-utcza</i>, <i>Mosonyi-utcza</i> (Köztemető-út – Festetich-utcza közt), <i>Petrőczy-utcza</i> (Kelemen-utcza – Alkér-utcza közt), <i>Simor-utcza</i>, <i>Szápáry-utcza</i>, <i>Vasgyár-utcza</i>.</p>

A székesfőváros részéről 1911-ben tervezett összes útburkoló munkák mennyisége négyszögméterben a következő:

<i>Makadamszerű kociút</i>	189,007. —
<i>Bazalt koczkakövezetű kociút</i>	79,880. —
<i>Bazalt ³/₄-es koczkakövezetű kociút</i>	9,354. —
<i>Bazalt fejkövezetű kociút</i>	27,328. —
<i>Bazalt kis kőburkolatu kociút</i>	35,392. —
<i>Régi trachit koczkakövezetű kociút</i>	8,435. —
<i>Trachit terméskő kociút és folyóka</i>	42,914. —
<i>Kociút átkövezés</i>	9,761. —
<i>Keramit kociút</i>	28,381. —
<i>Aszfalt kociút</i>	48,306. —
<i>Fakoczkaburkolatu kociút</i>	950. —
<i>Járdaszegélyezés</i>	76,368. —
<i>Járdakavicsolás</i>	126,677. —
<i>Járdakavicsolás kátrányozással</i>	4,760. —
<i>Trachit kövezetű járda</i>	44,564. —
<i>Aszfaltjárda</i>	20,976. —
<i>Járdaátkövezés</i>	7,570. —
<i>Szegélykőátkövezés</i>	2,880. —

IV.

VASUTAK.

A lefolyt évben a *m. kir. államvasutak* építkezései több ízben foglalkoztattak bennünket.

Elkészült az *északi teherpályaudvar* és a *Budapest – zimonyi vonal* 30/61 szelv. között engedélyezett pályaáthelyezés, illetőleg sülyesztés, a mely létesítmények műtanrendőri bejárásán résztvettünk.

A „*Kelenföld*“ állomás bővítése dolgában folytatott tárgyalások során már 1909-ben és ujabban is azt kívántuk, hogy a pályaudvar nyugati oldalán, az építési telkek és a pályaudvar közt, az általános szabályozási terv értelmében egy 15 méter széles út létesíttessék, olyképpen, hogy az a pályaudvar két végén már meglevő ugyanily jellegű utat kösse össze.

Reá mutattunk továbbá arra, hogy az *Átlós-út* a jövőben, a *M. Á. V.* pályatestén keresztül, áthidalás segélyével lesz meghosszabbítandó; – az *Andor-utczánál* pedig aluljáró lesz létesítendő.

A *m. kir. államvasutak* a most kívánt párhuzamos út létesítését ellenezték és a kereskedelemügyi minister ur is, kívánságunk teljesítését mellőzendőnek találta.

A kereskedelemügyi minister urhoz intézett felterjesztésünkben e párhuzamos út szükségességét kimerítően kifejtettük; kértük egyúttal, hogy magánterületek a helyi hatóságok meghallgatása nélkül a központi telekkönyvbe ne vitessenek át és hogy az ily műveletek csakis előző közigazgatási bejárás és az illető terület rendeltetésének megállapítása után legyenek keresztül vihetők.

Ugyanis az eddigi gyakorlat, melylyel a *M. Á. V.* a magántelkek egész tömegét a saját céljaira foglalja le, a nélkül, hogy e tényének városszabályozási következményei levonatnának, ellentétben áll a különböző közérdekek összhangzatos kezelésének követelményével.

A *m. kir. államvasuti összekötő Dunahid* átépítésének tárgyalásakor, a székesfőváros képviselőivel egyetértőleg azt kívántuk, hogy az építkezés a jelenlegi hid északi oldalán eszközöltessék, hogy ily módon a *Hungária-körút* irányában, annak idején létesítendő közuti Dunahid falazatai a *Hungária-körút* tengelyének nagyobb mérvű eltolása nélkül, a vasuti hid falazataihoz legyenek hozzáépíthetők. A földmivelésügyi és a kereskedelemügyi miniszter urak a már meghosszabbított vasuti hidpilléreknek még tovább leendő megnyújtását nem tartották megengedhetőnek s aképpen döntöttek, hogy e helyen a *Hungária-körutat* majdan egyetlen nyílásu hiddal kell a *Dunán* átvezetni, vagy pedig a közuti hidpályát a vasuti vágányok fölé kell helyezni.

* * *

Hozzájárulásunkkal engedélyt nyert a *m. kir. államvasutak* igazgatósága arra, hogy „*Budapest – Lipótváros*“ állomását ismét bővíthesse. A megtartott közigazgatási bejárásán megállapított, hogy az állomás északi végén tervezett csonkavágány a leendő *Hungária-körúti* felüljárót ne érintse; – a *Vágány-utczával* és a *Bodor-utczával* való kereszteződésben szabályszerű útátjárók létesítendőek; – az állomás déli részén pedig a *Révész-utczai* útátjáró megnagyobbítandó.

* * *

Hozzájárultunk ahhoz, hogy a *m. kir. államvasutak* igazgatósága, a *jobbparti körvasutat* az *esztergomi h. é. vasutal* összekötő vonalon levő *Szentendrei-úti* áthidalás eddigi 5 m-es nyílását 9·30 m-re megnagyobbíthassa, hogy abban a *Szentendrei h. é. vasut* második vágánya is keresztül vezethető legyen.

Hozzájárultunk továbbá ahhoz, hogy a *m. kir. államvasutak Budapest – Kelenföld – Adonypusztaszabolcsi* vonalának második vágánya, a „*Kelenföld*“ állomás területén levő egyik vágányból kiágazólag, a *fiumei* vágány mellett 4·75 m., az állomáson kívül, a főváros határában és azon túl 3·60 m. tengelytávolsággal, mindig a *M. Á. V.* pályatestén vezettessék és hogy ezzel kapcsolatban a vasut 9/10. szelv. közt az *Andor-utczai* útátjáró átalakíttassék.

* * *

A *m. kir. államvasutak* igazgatósága a lefolyt évben az *István-telki* főműhely mögött, a *Komáromi-út* és *Szent László-út* között megállapított *határút* elejtését kérte. Mivel a *M. Á. V.* az elejtendőnek kért *határút* közvetlen közelében új 15 m. széles utat épített, mely a *határút* e szakaszát mellőzhetővé teszi és mert az elhagyandó út mentén levő ingatlanok államvasuti területek: – ennél fogva kimondtuk, hogy a *határút* e része fölhagyassék.

Építkezések a budapesti helyiérdekű vasutakon.

A *Budapest – Szentendrei vonal* második vágányának engedélyezése dolgában folytatott tárgyalások során e vágány elhelyezésére nézve egyetérő megállapodások nem jöttek létre és ezért a kereskedelemügyi minister ur akként döntött, hogy ez a második vágány a székesfőváros határában ideiglenes jellegű és a szabályozás végrehajtásakor áthelyezendő.

Hozzájárulásunkkal ugyanezen vonal 4/16 szelv. közt a második vágány helye annyiban módosított, hogy a *Szentendrei – állami-út* és a jelenlegi pályatest között, a *Budapesti h. é. v. r. t.* területén levő régi római kőoszlop maradványok megkimélhetők legyenek.

Hozzájárulásunkkal megadatott az engedély arra, hogy a *B. H. É. V. r. t.* «*Óbuda – Filatorigát*» állomását olyképen bővítse, a mint azt már az 1910. évi jelentésünkben ismertettük.

* * *

A *Budapest – Czinkota – Kerepesi h. é. vasutnak* villamos üzeműre való átalakítására beterveztett építési tervekhez hozzájárultunk. A *Budapest – Czinkotai* vonalrész átalakítása csakhamar megtörtént és az átalakított vonalrész a lefolyt évben, közreműködésünkkel, forgalomba helyeztetett.

Hozzájárulásunkkal engedélyt nyert a vasutársaság arra, hogy a *Budapest – Kerepesi* vonal »*Ferencz József-laktanya*« és »*Rákosfalva*« állomását bővítse, továbbá, hogy *Rákosszentmihályon* forduló vágányt építhessen és hogy a 12/13 szelv. közt, a *VII. ker. Kerepesi-uton*, az *Aréna-út* torkolatánál levő útátjárót kiszélesíthesse.

Hozzájárulásunkkal megadatott az engedély a *Budapest – Czinkotai* vonal és a *M. Á. V. Kőbánya alsó pályaudvar* közötti összekötő vágánynak felső vezetékes villamos üzemű berendezésére. Továbbá két kitérő vágány létesítésére; 120 m² alapterületű iroda és őrház építésére, valamint 8 m. széles makadamszerű útnak az előállítására. Mindezek a lefolyt évben elkészültek és a forgalomnak átadattak.

* * *

Hozzájárultunk ahhoz, hogy a vasutársaság a *Budapest – Dunaharaszti* vonal »*Vágóhid*« állomásának teherpályaudvari részét, valamint az állomásról a *M. Á. V. dunaparti teherpályaudvarára* vezető összekötő vágányát, nemkülönbén a *Soroksári-uti* fővonalából kiágazó 1. a »*Helvey*«-gyárba; 2. a *fegyvergyárba*; 3. a *lőszőrfontógyárba*; 4. a *növényzsir-*

gyárba; 5. a *Kollár-féle* telepre vezető iparvágányokat villamos üzeműre átalakíthassa és fölszerelhesse, a mely munkálatok a lefolyt évben el is készültek és e létesítmények a használatnak át is adattak.

* * *

A *Budapest – budafoki h. é. v. részvénytársaság* az *I. ker. Gellértéri* végállomásán, hozzájárulásunkkal engedélyezett forduló vágányát, továbbá a *Budaörs-törökbálinti h. é. vasuti* második vágányát is megépítette, úgy hogy azok a lefolyt évben forgalomba helyeztetek.

Az *I. ker. Fehérvári-út és Andor-utca* sarkán a *h. é. vasúttársaság*, hozzájárulásunkkal, egy ideiglenes várócsarnokot állított föl.

A *Budapest – Szentlőrinczi h. é. v. részvénytársaság*, hozzájárulásunkkal engedélyt nyert arra, hogy az *Üllői-úton* a *M. Á. V.* hidja alatti 2 vágányát a belső pillér felé 2 m. tengelytávolsággal eltolhassa, oly czélból, hogy az aluljáró szélső pillére és a szomszédos vágány között, a katonaság lovas közlekedésére elegendő hely maradjon.

A közlekedés biztonsága érdekében kikötött feltétel értelmében pedig, a vasúttársaság bebetonozott 1'25 m. magas szögvasorklátot állított fel.

Hozzájárultunk még ahhoz, hogy e vasúttársaság, a *Vágóhid-utczában*, a *Gyáli-úton* és az *Üllői-úton* forduló vágányt; – az *Üllői-úton*, valamint a *Sárkány-utczai* kiágazásnál várócsarnokot építhessen.

Építkezések a Budapesti közuti vaspálya társaság vonalain és telepein.

A vasúttársaság a lefolyt évben nagy munkásságot fejtett ki egyrészt meglévő vonalainak átépítésében és a forgalom növekedésével szükségessé vált további berendezésében, másrészt pedig újabb vonalak tervezésében is.

Az *I. ker., Villányi-úton* a *Fehérvári-úttól* kezdve, a *Kelenföldi* vonalból kiágazólag a *Budaörsi-úton* és az *Alkotás-utczán* át, a *Krisztina-körútig* tervezett vonal létesítése érdekében szükséges területet megszereztük.

E vasut közigazgatási bejárásán legczélszerűbbnek jeleztük azt, hogy a tervezett villamos vasutat a végleges útszinmagasságban és a végleges helyén fektessék le, olyképen, hogy a vágányokat úgy a 18°=34'14 m. széles *Villányi-úton*, mint a 12°=22'76 m. széles *Budaörsi-úton* és a 10°=18'96 m. szélességűnek megállapított, de a *Királyhágó-*

utcza és az *Enyedi-utcza* között ezidőszerint 9 öltre sőt 8·5 öltre keskenyedő *Alkotás-utczában* is 3 m. egymástóli tengelytávolsággal, az uttest közepén helyezték el.

A bizottság a helyi viszonyokra való tekintettel abban állapodott meg, hogy a *Villányi-úton* a vágányok, ideiglenes jelleggel, *Vignol* sinek alkalmazásával, az út közepén, egymástól 3·8 m. tengelytávolsággal helyezendők el; az útkereszteződéseknél pedig kövezett útátjárók létesítendők.

A *Budaörsi-úton* és az *Alkotás-utczában* a vágányok ugyancsak az út közepén egymástól 3 m. tengelytávolsággal véglegesen beton alapzatu *Haarmann* felépítménnyel állítandók elő.

Az utóbbi 2 útvonal kocsijának bazalt kis kővel való burkolását a közuti vaspályatársaság vállalta magára és késznek nyilatkozott arra, hogy a *déli vasuti aluljárónak* annak idején való kiszélesítésére szükséges költségekhez is hozzá fog járulni.

* * *

A *Baross-téri* forgalom csökkentése érdekében, a vasuttársaság, a *Köztemető-úti* és a *Rákóczi-úti* vonala között a VIII. ker., *Dologház-utczán*, a *Tisza Kálmán-téren* és a *Luther-utczán* át; – továbbá a *Rákóczi-úti* és *Rottenbiller-utczai* vonala között, a *Huszár-utczán*, a *Szegényház-téren* és az *Óvoda-utczán* át kerülő vágányokat tervezett.

Mivel e kerülő vágányok a *Rákóczi-úton* és a *Baross-téren*, mint főútvonalakon, a közlekedés rendezésének kérdését nem oldják meg, ellenben kedvezőtlen módon, új vonalakat foglalnak le; ennél fogva e kerülő vágányok engedélyezéséhez nem járultunk hozzá és fölkértük a székesfővárost, hogy a vasuttársaság kérelmét ejtse el.

* * *

A *Nyugati pályaudvari* közlekedési góczpont zavartalan forgalmának biztosítása céljából a *Visegrádi-, Csanády-,* illetőleg *Wahrmann-utczák* felhasználásával tervezett forduló vágány közigazgatási bejárásán azt kívántuk, hogy a mennyiben a villamos városi vasut társaság vonalai a jövőben ehhez a forduló vágányhoz csatlakoznának, e forduló vágány együttes használatának joga (peage) a villamos városi vasut részvénytársaság részére biztosítsassék. – Egyebekben e vasut engedélyezéséhez hozzájárultunk.

* * *

A vasuttársaság a *Margithidi* forgalom zavartalan lebonyolíthatása végett, az V. ker., *Váci-körutről* a *Markó-utczán* és a *Nádor-utczán* át a *Lipót-*

körutig kettős vágányu kerülő vonalat kívánt lefektetni, melyet a *Váci-köruttól* kezdődőleg mintegy 200 m. hosszban alsó, további 100 m. hosszban alsó és felső és a még hátralevő 700 m. hosszban csakis felső vezetékesnek kívánt berendezni.

Az előzetes tárgyalások során utaltunk arra, hogy a *Lipót-köruton*, a *Szemere-utcza* és a *Váci-körut* között már építettek ugyanilyen czélú vágányokat; – a *Visegrádi*-, *Csanády*- és *Wahrmann-utczák* bevonásával pedig hozzájárulásunkkal, forduló vágányok engedélyeztettek; – a *Lipót-köruton* és a *Szemere-utczában* a felső vezetékes rendszer is kiterjesztett. Szükségtelennek jeleztük tehát azt, hogy a *Nádor-utczát* vágányokkal foglalják el, a mely útvonalat egyébként szükség esetén a *Nádor-utczai*, meglevő vonal esetleges meghosszabbítására kell fenn tartani. A *Markó-utczában* tervezett vágányok lefektetése pedig az ott székelő *Mentőegyesület* nagyfontosságú működését meg nem engedhető módon hátráltatná, a minthogy máris különleges intézkedések váltak szükségessé oly célból, hogy a *Markó-utcza* torkolata előtt elhuzódó *Váci-köruti* vágányon közlekedő villamos vasuti kocsik a kivonuló és a vágányt keresztező mentőkocsikat fel ne tartóztathassák.

Mindezekre való tekintettel a vasutársaság idevonatkozó tervezetéhez nem járultunk hozzá és felkértük a székesfővárost, hogy a társaság kérését mellőzze.

* * *

A vasutársaság az *Óbuda – Fő-tér – Vörösvári-utczai* vonalának a III. ker., *Fő-tér* és *Flórián-tér* közötti egyvágányu szakaszát, a *Serfőző-utcza*, *Polgár-tér* és *Tavasz-utcza* igénybevételeivel, kettős vágányuvá kívánta átalakítani. Mivel azonban egyrészt a *Serfőző-utcza* ezidő szerint csak 7.65 m. széles, sőt egyes részein ennél is keskenyebb, másrészt pedig a tervezett vágány lefektetése esetén a III. ker., *Lajos-utczában* kedvezőtlen vágány átalakításokat kellene végezni és mert a *Hungária-körut – Óbudai Duna-hid* a szóban levő útirányban lesz elhelyezendő, ezért a tárgyalások során annak adtunk kifejezést, hogy ezt az útirányt mindenestre fenn kell tartani annak a vasuti vállalatnak, mely a *Hungária-köruti* egységes villamos vasutat fogja megépíteni és *Óbudára* átvezetni.

Reá mutattunk továbbá arra, hogy a kérdés helyes megoldását a fővárossal egyetértőleg abban kell keresni, hogy a *Tavasz-utczában* a *Lajos-utczáig* való megnyitását akadályozó *Szentlélek-téri 12. sz.* telek kisajátításával a második vágány a *Tavasz-utczában* építtessék meg. Ennél a megoldásnál is biztosítandó az, hogy a vágány a *Hungária-körut-ről* majdan ide átvezetendő villamos vasut létesítését ne akadályozhassa; ebből folyólag kívántuk, hogy a tervezett vonal itt is csak ideiglenes jellegű legyen.

* * *

A vasuttársaság a *kőbányai* vonalának a *m. kir. államvasutak czeplédi* vonalával való pályaszinbeni kereszteződésének kiküszöbölhetése végett, ettől 8 m.-el északra létesítendő áthidalást tervezett.

A közigazgatási bejáráson kívánságunkra, szépészeti és közlekedési okokból megállapított, hogy ezt az áthidalást és annak feljáróit nyitott vasszerkezettel kell előállítani. Csupán a két feljárónak az útszinéhez simuló kiindulásától 1·5 m. magas nyilású részéig terjedő, mintegy 30 m. hosszban kell támasztó falat építeni.

A hozzájárulásunkkal megállapított terv szerint a *X. ker. Kőbányai-út* felőli feljáró a közuti vasut jelenlegi, egyenes meghosszabbításában emelkedik a *m. kir. államvasutak* négy vágánya fölé, áthidalván a *Pongrácz-utat*, az *Alsó vaspálya-utcát* és azután 30 m. sugaru ívvel a *Liget-tér* délkeleti oldalához kanyarodik és azzal párhuzamos egyenesben haladva, a tér északkeleti sarkáig jut, a hol a lejáró az út színéhez csatlakozva végződik.

A felüljáróról itt levezető vágányok 30 m. sugaru ellenivekkel fognak a *Jászberényi-uti* vágányokhoz csatlakozni.

A felüljáró 7·60 m. szélességű lesz, melyen a két vágány 3·60 m. egymástóli tengelytávolsággal akként lesz elhelyezendő, hogy a felüljáró korlátja két oldalt, a vágány tengelyétől 2 m.-re legyen.

A hidpálya 0·80 m. magas szerkezetének alsó éle 5 m.-el lesz magasabban a *m. kir. államvasutak* vágányai fölött. Az államvasuti vágányok fölötti hidtól két oldalt, a *Pongrácz-ut* és az *Alsó vaspálya-utca* fölötti áthidalásban a pálya 20‰, illetőleg 25‰ lejtéssel; a *Kőbányai-út* felőli oldalon pedig a pálya 50‰ lejtéssel jut le az utca színére.

Megállapított továbbá, hogy a jelenlegi gyalogfelüljáró továbbra is megmarad, csupán a *Kőbányai-út* felé eső alsó lépcsős karja lesz áthelyezendő.

* * *

A vasuttársaság a *Thököly-út – Zuglói* vonalának a *m. kir. államvasutak czeplédi* vonalával való pályaszinbeni kereszteződésének kiküszöbölésére ugyancsak felüljáró létesítését tervezte.

Erre a célra a *Hungária-körut* északnyugati sarkán levő 1823 hr. sz. magántelket és a *m. kir. államvasutak* területét kívánta igénybe venni, olyképen, hogy áthidalás följárói közterületet nem érintenének és a felüljáró nemcsak a *m. kir. államvasutak* vágányait, hanem a *Francia-utat* is áthidalná.

A terv szerint az államvasuti vágányok fölötti hid 12·20 m.; a *Francia-út* fölötti hid 17·60 m. hosszú lenne.

A *Thököly-uti* két vágány 3·60 m. egymástóli tengelytávolsággal, 30 m. sugaru ellenivekkel a *Hungária-körut* sarkán, nyugati irányba kanyarodva, mintegy 80 m. hosszban, a *Hungária-köruton* helyzetetnék el. Ezután a közuti vasuti vonal a tervezett vasszerkezetű hidakon a *m. kir. államvasutak* vágányai fölé jutna, a 8 öl széles *Gyarmat-utczáig* és ebben az utczában, valamint a 6 öl széles *Columbus-utczában*, a *Thököly-útig* haladva, a két végény a mai vágányokba csatlakoznék. A közigazgatási bejárás, hozzájárulásunkkal megállapított, hogy az áthidalás följáróinak a *Hungária-körut* felé 45‰ a tulsó oldalon pedig 47‰ lejtésünek kell lenniök, továbbá, hogy a *m. kir. államvasutak czeplédi* vonalának pályaszine az áthidalás alatt 50 cm-el, a *Francia-út* pedig 1 m-el sülyesztendő.

Egyebekben a kikötött feltételek szerint, a *Hungaria-körut* jelzett igénybevétele a *Hungaria-köruti* egységes vonal akadályául nem szolgálhat; – ezenkívül az egész létesítmény, tekintettel a budapesti pályaudvarok nagyszabásu rendező műveleteire, ideiglenes jellegű és a 3 öl széles *Francia-út* kiszélesítésekor ugyancsak, megfelelően átalakítandó lesz.

* * *

Hozzájárultunk ahhoz, hogy a VII. ker., *Thököly-útnak* a *Baross-tér* mentén levő szakaszában, a közuti vasuti és a keleti pályaudvar felé irányuló forgalom érdekében, a mai 14·58 – 14·69 m. széles kocsíút 21·70 m-re szélesbbitessék és hogy a közuti vasut egyik vágánya a park járdaszélétől 1·50 m-re; a másik vágány pedig az elsőtől 3·50 m-re áthelyeztessék.

* * *

A *Kőbányai* közuti vasuti vonalból kiágazólag a *Belső Jászberényi-úton* és a *Fehér-úton* át a *Kerepesi-útig*; majd pedig azt keresztezve, a *Rákosfalvai Vezér-utczán* át tovább a *Füredi-utczáig* tervezett vasuti vonalra vonatkozó előzetes tárgyalásainkat az 1902. és 1906. évi jelentéseinkben ismertettük.

A lefolyt évben résztvettünk e vasut engedélyezési tárgyalásán és hozzájárulásunkkal, e vasut megépíthetésére, a helyhatósági építési engedély is megadatott, azzal a kikötéssel, hogy a vonal 0/7 szelv. közt 36·3 kg-os *Haarmann-féle*; a többi részében 30·00 kg-os *Vignol* sinek fektetendők le; a sinillesztéseknél pedig külön sinsaruk alkalmazandók.

* * *

A vasuttársaság tervezetet terjesztett elő arra, hogy egyrészt az *Orczy-úti* vonalból, kiágazólag a X. ker., *Család- és Szápáry-utczák* felhasználásával, másrészt a *Hungária-köruti* vonalból kiágazólag a *Kendeffy-utca, Rezső-tér, Szápáry- és Héderváry-utczák* igénybevételével, *Népligeti* végállomásán kettős forduló vágányt létesíthessen.

A közigazgatási bejárás, kivánságunkra megállapított, hogy az *Orczy-ut* és *Elnök-utca* sarkán megfelelő vágányösszeköttetés létesítendő, továbbá, hogy az eredetileg tervezett kétszeres forduló vágányok helyett, a *Kendeffy-utczának*, valamint a *Szápáry-utca Rezső-téri* szakaszának felhasználásával, csupán egyszeres forduló vágány létesíttessék. E szerint a *Kendeffy-utczában* a vágány a kaszárnya felőli oldalon a házvonaltól 5·40 m.-re; a *Rezső-téren* pedig a park határvonalától 8·80 m.-re lesz lefektetendő.

* * *

Hozzájárulásunkkal a helyhatósági építési engedély megadatott arra, hogy a X. ker., *Jászberényi-úti* végállomáson, a forgalmi telep vágányzatának némi átalakításával, továbbá a IX. ker., *Soroksári-úti, Közvágóhídi* végállomáson, a *Budapesti h. é. v. r. t.* tulajdonát képező területen, valamint az *állatkerti* vonal végállomásán, – utóbbi helyen, az *Ártézi-fürdő* építésére való tekintettel ideiglenes jelleggel, – egy-egy forduló vágány létesíttessék, melyek a *kelenföldi* végállomás forduló vágányával együtt, a lefolyt évben meg is épültek és a forgalomnak átadottak.

* * *

Hozzájárulásunkkal engedélyt nyert a vasuttársaság arra, hogy az I. ker., *Fehérvári-ut*, – *Verpeléti- és Átlós-ut* találkozásánál levő téren átfutó közuti vasuti és a *budafoki h. é.* vasuti vágányok célszerűbb elrendezése érdekében, a közuti vasuti vágányokat áthelyezhesse.

Miután a helyhatósági építési engedély megadatott, a vágányelrendezést végrehajtották, a melybe célszerűen lesz a *Villányi-úti* vonal két vágánya is beleilleszthető.

E szerint a kifelé menő balvágány az 5 m. széles járdától 3·50 m. tengelytávolsággal a teret megkerülve csatlakozik a *budafoki h. é.* vasut külső *Fehérvári-ut* két vágányához, melyek az uttest két oldalára kerültek, akként, hogy most a 6 m. széles járdától 4·50 – 4·50 tengelytávolságra fekszenek. Az *Átlós-utról* a *Fehérvári-ut* belső szakaszába irányuló befelé menő jobb vágány továbbra is megmarad a tér nyugati oldalán, míg a teret átszelő régi 3 vágány eltávolított.

* * *

Hozzájárulásunkkal megadott helyhatósági építési engedély alapján a vasutársaság megépítette az I. ker., *Ferencz József-híd – Kelenföldi* vonal 20/21. szelv. közti szakaszában, a *m. kir. államvasutak budaörsi* aluljárója alatti második vágányát; továbbá a VI. ker. *Hermina-utnak* az *István-ut* és a *Thököly-ut* közti szakaszának második vágányát, mely utóbbi helyen a kocsit 10 m.-re szélesítette és kisköbörkolattal látta el. Felépítményül 30/60 cm-es beton alapzatu, 190 mm. magas 36.33 kgrmos Haarmann-sineket fektetett le.

* * *

A vasutársaság, hozzájárulásunkkal, a *Százház – kis zuglói* és az *Aréna-úti* alsó áramvezetékű vonalát; továbbá a *Köztemető-úttól* a *Rottenbiller-utcáig* húzódó *Baross-téri* vágányokat felső vezetékkel látta el. Ezáltal a *Köztemető-út – Thököly-út – Aréna-úti* viszonylatban, a kocsik most már áramszedő váltás nélkül közlekedhetnek; a *Köztemető-út – Rottenbiller-utcai* viszonylatban pedig, az áramszedő váltás most már a *Rottenbiller-utca* előtt teljesíthető.

Ily módon a *Köztemető-út* és *Baross-tér* sarkán mutatkozott kocsitorlódások elkerülésével, az áramszedő váltások számát mintegy a felére lehetett leszállítani.

* * *

A közlekedési viszonyok javítása végett, hozzájárulásunkkal engedélyt nyert a vasutársaság arra, hogy V. ker., *Lipót-köruti* vonalán a felső vezetékét a *Váci-körut* torkolatáig meghosszabbíthassa és bevihesse néhány 100 méterrel a *Szemere-utczába* is; – továbbá, hogy a *Lipót-köruti* fővágányok mellé, mindkét oldalon, a 23–29. és a 24–30. sz. házak előtt, egy-egy kerülő vágányt építhessen.

* * *

A vasutársaság, hozzájárulásunkkal, a *Kerepesi-uton*, a *Czinkotai h. é. vasut* fölveteli épülete előtt vágányösszeköttetést létesített, hogy az utazó közönség érdekében, a közuti vasutnak, a helyi érdekű vasutig meghosszabbított vágánya kellőképpen használható legyen.

* * *

A *Rákóczi-ut* és a *Károly-körut – Múzeum-körut* kereszteződésében levő vágányokon tapasztalt forgalmi zavarok elhárítása, valamint a közlekedés biztonsága érdekében, a vasutársaság itteni vágányainak átalakításával, újabb kerülő vágányok létesítésére kért engedélyt.

Mivel azonban a vasúttársaság terveit nem találtuk célravezetőnek, ezért az itteni vágányok áthelyezésére és a 4 utcásarkon szükséges kerülő vágányok beillesztésére alkalmas tervet készítettünk, melyhez a közigazgatási bejárásón a bizottság is hozzájárult.

E szerint a kerülő vágányok a fővágányok és a járda széle közt, utóbbtól 1·32 m. tengelytávolsággal helyezendők el; – a *Rákóczi-ut* fővágányaiból a *Kossuth Lajos-utca* felé vezető csonkavágányok pedig a keresztezésekkel és váltó kiágazásokkal együtt eltávolítandók. Megállapított továbbá, hogy felépítményül beton alapzatos 36·33 kg-os Haarmann sinek; a sinillesztéseknél pedig Melaun-féle sinsaruk alkalmazandók.

* * *

A vasúttársaság, a *Rákóczi-ut – Károly-körut – Múzeum-köruti* vágányainak átépítése tartamára, – a forgalom megosztása végett, – hozzájárulásunkkal – a *Károly-köruti* vonalából kiágazólag a *Dohány-utcán* és a *Sip-utcán* át, a *Rákóczi-uti* vágányokhoz való csatlakozással, ideiglenes kerülő vágányokat épített.

E vágányok egyikét a *Dohány-utca* déli oldalán, a járda szélétől 3·50 m.; – és ettől a második vágányt 3 m. tengelytávolsággal fektették le.

A *Sip-utczába* való bekanyarodásnál a déli vágányt a megkeskenyített járda szélétől 1·50 m. tengelytávolsággal kellett lefektetni.

* * *

A vasúttársaság a forgalom simább lebonyolíthatása és kedvezőbb föntartási eredmények elérhetése érdekében, teljesen átépítette a *Rákóczi-uti*, a *Fővám-tér – nyugati pályaudvari*, a *Lipót-köruti*, az *Üllői-uti*, az *Elnök-utczai*, a *Váczi-uti* (Ferdinánd-tér – Rákospatak közötti), a *Thököly-uti* (a m. kir. államvasutak és a Róna-utca közötti), a *Vigszínháztól a Margithidon* át a *Zsigmond-utczáig* terjedő, valamint a *Pálffy-tértől az óbudai Lujza gőzmalomig* terjedő, továbbá a *Ferencz József-híd – Szarvas-tér* közti vonalait.

Ezeken a vonalakon a régi 20·8 kgrmos Haarmann-sineket 36·33 kgrmosakkal; az alsó vezetékes szakaszokban pedig a régi 23·4 kgrmos csatornasineket 31·6 kgrmosakkal cserélte ki.

A »Haarmann«-sineket 30/60 cm. méretű betonlapzatra, 2–3 cm. vastag öntött aszfalt közbeiktatásával, – helyezték el és a sinillesztéseknél a »Melaun«-féle sinsarukat alkalmazták. A *Margithidon* a régi telített faburkolatot, a vágányokban és azok mentén, *ausztráliai* bükkfaburkolattal cserélték ki.

A *zugligeti*, *hüvösvölgyi*, *farkasréti*, *állatkerti*, *köztemető-uti* és a *kőbányai* vonalakon, valamint a *kelenföldi* forduló vágányban a »Vignol«

rendszerü felépítmény eddigi sinillesztései helyett, a »Melaun«-féle szabaddalmazott sinillesztések rendszerét alkalmazták.

Ez a »Melaun«-féle sinsaru kovácsolt aczélból áll, melyet az illesztésnél összeérő két sinszál végein, a sintonalpakra reá hajlitanak, reá kovácsolnak és reá szögelnek.

Ezután egy közbeiktatott aczéllemez és ék segítségével a hevedereket és a sinszátat annyira merevítik, hogy az illesztéseknél egyébként előforduló egyenetlenségek és ütődések kiküszöbölhetőkké válnak.

A *Margit-körut – Krisztina-köruti* vonalnak *Pálffy-tér – Kis rókus-utcza* közti szakaszában, a budai körvasuti »*Vignol*«-rendszerü vágányokat beton alapzatos, nagy szelvényü, »*Phönix*«-rendszerü felépítménynyel; a *Kis rókus-utcza – Csaba-utcza* közti szakaszában pedig az új rendszerü »*Haarmann*« felépítménynyel cserélték ki.

A felsorolt vonalakon a felépítmény kicserélésének tartamára, a forgalom zavartalan föntarthatása végett, hozzájárulásunkkal, ideiglenes kerülő vágányokat fektettek le.

* * *

A vasutársaság, hozzájárulásunkkal, a *Rákóczi-uti* vonalában – az alsó vezetékes csatorna víztelenítésére – 64 drb.; a *Károly-köruti* és a *Váci-köruti* balvágányában további 24 drb. betoncső aknát épített.

A *Zugligeti* vonal *Csiga-uti* aluljárójában – a vízfolyás okozta közlekedési akadályok megszüntetése végett – a környékbeli érdekeltség kívánságának megfelelően – hozzájárulásunkkal – a vízlevezető árkot keresztbe rakott keményfa padlókkal; a *zugligeti* árok irányába eső vízlevezető árkot pedig vasráccsal födték le.

* * *

Hozzájárulásunkkal engedélyt nyert a vasutársaság arra, hogy alsó vezetékes vonalain az áramvezetőket felfüggesztő, szigetelő tartókat kedvezőbb szerkezetüvé alakíthassa át; továbbá, hogy a *Pálffy-utczai* áramfejlesztő telep *Tölgyfa-utczai* oldalán kiindulólág a *Tölgyfa-utczán* és a *Pálffy-utczán* át, a *Pálffy-téri* szivattyutelepig 2 drb. egyenként $3 \times 10 \text{ mm}^2$ keresztmetszetü, nagyfeszültségü kábelt fektethessen le.

* * *

Hozzájárultunk továbbá ahhoz is, hogy a vasutársaság a VII. ker. *Dembinszky-utczai* áramfejlesztő telepéből kiindulólág a *Pálffy-utczai* áramfejlesztő telepéig 2 drb. $3 \times 130 \text{ mm}^2$ rézkeresztmetszetü, forgó áramu, 5500 V. üzemfeszültségü, földalatti, szigetelt, pánczélos ólomkábelt fektethessen le.

A jóváhagyott tervek szerint ezek a kábelek a *Dembinszky-utczai* telep *Bethlen-utczai* oldalán kiindulva, a *Dembinszky-, Wesselényi-, Vörösmarty-utczák*, a *Hunyady-tér, Vörösmarty-, Aradi-, Gyár-utczák* és a *Lipót-körut* irányában, a már meglévő kábelek mellé, azoktól egy álló téglasorral elválasztva, 15 cm. vastag homokrétegbe fektetve és egymás fölötti két sor téglával lefödve, az ut színétől 1.20 méterre helyezendők el.

A *Margithidon* e kábelek számára szélesebb csatorna létesítendő, a mely körülmény miatt, a régi csatorna mellett párhuzamosan haladó gázcső is áthelyezendő.

Ezek az új kábelek, ezután, a *Margit-köruton* és a *Tölgyfa-utczán* át jutnak be a *Pálffy-utczai* telepbe.

* * *

Hozzájárulásunkkal engedélyt nyert a vasutársaság arra, hogy a *Pálffy-utczai* áramfejlesztő telepétől a *Ferencz Józsefhidi* felső vezetékes szakaszig 2×3700 fm. = 7400 fm. hosszú 600 mm^2 rézkeresztmetszetű tápláló és visszavezető, pánczélos ólomkábel fektethessen le, a mely berendezések a *Ferencz Józsefhid - Vámház-köruti* szakasznak felső vezetékes rendszerre való berendezése és a budai viszonylatokban beállott forgalom-emelkedés következtében váltak szükségessé.

A jóváhagyott tervek szerint ezek a kábelek a *Pálffy-utczai* áramfejlesztő telep *Tölgyfa-utczai* oldalán kiindulva, a *Pálffy-utczán*, a *Pálffy-téren* át a *Margitrakpart Duna* felé eső oldalán, a járdában folytatódnak, egészen a *Lánczhidig*, ahol a vasuti aluljárót megkerülve, a *Várkert-rakparton* tovább huzódnak az *Ybl-tér* déli oldaláig. Innen az *Apród-utczán* és az *Attila-köruton* át a *Döbrentei-térre* jutnak és a *Gellértrakpart dunafelöli* járdájában haladnak a *Ferencz Józsefhidig*, a hol a két elosztó szekrényből a két kábelt a tápláló pontokra fölcsatolják és azok a *Fehérvári-út* 1. sz. háznál végződnek.

Ezek a kábelek nagyrészt a kelenföldi vonal táplálására lefektetett 600 mm^2 -es kábel árkában találnak helyet, egyébként kikötetett, hogy e kábelek 80 cm. mély gödörben, homokágyzatba fektetendők le és a mechanikai sérülések ellen téglaboritással látandók el.

* * *

Hozzájárultunk ahhoz, hogy a vasutársaság a VII. ker. *Thököly-út* és *Ilka-utcza* sarkán, továbbá a *kelenföldi* vonalán, az I. ker. *Átlós-uti* alóljárónál, úgyszintén a *hüvösvölgyi vonal* 32/33 sz. szelv. közt, az I. ker. *Völgy-utcza* 30. sz. telek előtt feltételes megállóhelyeket létesítsen. Engedélyt nyert még a vasutársaság arra, hogy a *hüvösvölgyi* és *zug-*

ligeti vonalak elágazó pontjánál levő megállókat a várócsarnok közelébe áthelyezhesse és itteni átszálló állomását villamos világítással elláthassa, a várócsarnok körüli területet rendezhesse.

* * *

Hozzájárulásunkkal engedélyt nyert a vasutttársaság arra, hogy az *ujpesti* forgalmi telepen 50 kocsi befogadására és a *zuglói* forgalmi telepen 40 kocsi befogadására szolgáló, vasbeton szerkezetű kocsiszintoladékokat építhessen; továbbá, hogy a II. ker. *Széna-téri* várócsarnokát átalakíthassa és a II. ker. *Margitraparton*, a *Lánczhid* mellett levő várócsarnokot eltávolíthassa; az üzemi telefont innen a *Lánczhid budai* hidfőjének szivattyu kamrájába áthelyezhesse.

Ugyszintén engedélyt nyert arra, hogy az újrendszerű áramszedők tárolására, egyelőre négy helyen, nevezetesen a *Károly-köruton*, egyfelől a *Kossuth Lajos-utca* sarkán, másfelől a *Rákóczi-ut* sarkán, valamint a *Calvin-téren* és a *Szemere-utca – Lipót-körut* sarkán egy-egy tárolófülkét állíthasson fel.

* * *

Hozzájárultunk ahhoz, hogy a vasutttársaság a *Pálffy-utczai* telepét tovább bővíthesse, nevezetesen, hogy e telepen 2 db. 10.000 eff. lóerő teljesítményre méretezett gőzturbinát és ezekkel közvetlenül kapcsolt 2 db. háromfázisu, egyenként 7000 eff. K. W. teljesítményű turbogenerátort állíthasson föl, a szükséges nagyságu gerjesztő gépekkel együtt.

Továbbá, hogy 2 db. 1500 K. W. és 1 db. 375 K. W. teljesítményű mótordynamót is állíthasson fel, a háromfázisu 5500 V. feszültségű áramoknak 550 V. feszültségű egyenárammá való átalakításához, a szükséges kapcsoló és indító berendezéssel együtt.

Engedélyt nyert a vasutttársaság cellarendszerű távkapcsolásra szolgáló nagyfeszültségű kapcsoló berendezés létesítésére és a VII. ker., *Dembinszky-utczai* telepen 2 db. 700 K. W. teljesítményű mótordynamó fölállítására, a három fázisu 5500 V. feszültségű áramnak 550 V. feszültségű egyenárammá való átalakításához, a szükséges kapcsoló és indító berendezéssel együtt.

* * *

Végül hozzájárulásunkkal intézkedések tétettek az iránt is, hogy a vasutttársaság további 35 db. mótorkocsit, 25 db. pótkocsit, 2 db. teher szállító mozdonyt, 1 db. hószállító mozdonyt, 3 db. hóseprőgépet 1 db. teherszállító automobilt és 2 db. sinszállító kocsit szerezzen be.

A Budapesti villamos városi vasut részvénytársaság vonalainak kiterjesztése és e vasuttársaság egyéb építkezései.

A vasuttársaság kérelmére, a székesfővárosi törvényhatóság közgyűlési határozattal engedélyt adott arra, hogy a *Király-utczai* vonal végállomásán, a *városligeti műcsarnok* mellett forduló vágányt építhessen.

A tárgyalások során azonban azt kívántuk, hogy a műcsarnok rendeltetésére való tekintettel, szépészeti szempontból, e középület közvetlen közelében vágányt ne vezessenek. Nehogy azonban a *Király-utczai* vasuti vonalnak „*Szabadság-tér – Városliget*“ szakaszán, a legutóbbi időben tetemesen megnövekedett forgalom lebonyolításában zavarok álljanak elő; – a mennyiben a forgalom zavartalan lebonyolítása más elrendezéssel megnyugtatólag nem volna biztosítható, – kényszerüsből hajlandók voltunk belenyugodni abba, hogy az *Aréna-uti* vonalnak az *Andrássy-ut* kereszteződésében levő kezelő vágányai a rendes személyforgalom céljaira is használhatók legyenek.

Az ezután megtartott közigazgatási bejáráson is megállapított, hogy a vasuttársaság által tervezett, a főváros közönsége által elfogadott forduló vágány a kitűzött cél elérésére nem alkalmas. E helyett a kiküldött bizottság azt javasolta, hogy a *városligeti végállomáson*, a parktól rácszal elkerített területen, fordító korong létesíttessék, az *Aréna-uti* vágányok az *Andrássy-ut* keresztezésével meghosszabbíttassanak és a *műcsarnok* hátsó homlokzata mögött egy forduló vágány létesíttessék.

Miután ezt a megoldást a kereskedelemügyi minister ur elfogadta és a belügyminister ur a közgyűlés határozatát feloldotta, maga a székesfőváros is, újabb közgyűlési határozatával, korábbi határozatát hatályon kívül helyezte.

Ennek következtében a vasuttársaság, az előadottak értelmében újabb terveket terjesztett elő, ezekhez a székesfőváros hozzájárult s határozatát további törvényszerű tárgyalás végett nekünk megküldötte.

A székesfőváros idevonatkozó közgyűlési határozatát és a terveket a kereskedelemügyi minister urhoz terjesztettük föl és ekkor kiemeltük azt, hogy az *Aréna-ut* két szakaszában levő vágányoknak az *Andrássy-uton* keresztül való összeköttetését, továbbá a *műcsarnok* mögött tervezett forduló vágány létesítését elegendőnek tartjuk arra, hogy a forgalom kellő lebonyolításának feltételeit biztosítottnak lássuk és ezért feleslegesnek, a műcsarnokra és a mellette levő parkozott területre való figyelemmel pedig, városrendezési és szépészeti szempontból mellőzendőnek jeleztük azt, hogy a műcsarnok mellett még külön, fordító korong is létesíttessék.

A *Népszínház-utczai* vonalból kiágazólag az *Aggteleki-utczán*, *Tisza Kálmán-téren*, a *Légszesz-*, *Mosonyi- és Festetich-utczákon* át a *M. Á. V. keleti pályaudvaráig* s innen folytatólag a *Thököly-ut* keresztezésével a *Bethlen-utczán* át a *Damjanich-utczáig* tervezett kettős vágányu villamos vasut tárgyalásai során azt kívántuk, hogy ez a vonal alsó vezetékes berendezésű legyen; de mivel a belügyminister ur akként döntött, hogy a *Népszínház-utczai* vonal is felső vezetékes berendezésű maradjon, ennél fogva a kereskedelemügyi minister ur e kiágazó vonalat is felső vezetékesnek állapította meg. Ilyen értelemben, hozzájárulásunkkal e vasut helyhatósági építési engedélye is kiadatott.

E vonalnak a *Bajza-utczán* át a *Podmaniczky-utczáig* tervezett folytatását elleneztük, az *Andrássy-ut* újabb keresztezésének elkerülése végett, de mivel a vasuttársaság késznek nyilatkozott arra, hogy e vonalnak a *Damjanich-utcza – Podmaniczky-utcza* közti részét alsó vezetékesnek rendezze be és mert továbbá e vonalrész megépítését az *Andrássy-ut* környékének lakossága is kívánta, ezért az engedélyezési tárgyaláson résztvett hatóságok többségének állásfoglalása következtében is, a belügyminister ur, méltányolta ugyan az *Andrássy-ut* keresztezése tekintetében felhozottakat, ezekkel szemben azonban döntő súlyuaknak tekintette a közforgalmi szempontokat és a kereskedelemügyi minister urral egyetértőleg e vasuti vonal engedélyezése mellett döntött. A belügyminister urhoz intézett újabb fölterjesztésünkben ismételten reá mutattunk arra, hogy a *keleti és nyugati pályaudvar* közötti összeköttetés elérhető a *Tisza Kálmán-tér – Népszínház-utcza – Nagyköruti vonallal*, amely még rövidebb lenne, mint a *Bajza-utcza – Podmaniczky-utczai* vonalvezetés, avagy pedig elérhető akként is, hogy az új vonal a *Városligeti-fasortól* kezdve az *Aréna-uti* vonalba kapcsolatnék.

Miután azonban a belügyminister ur föntartotta álláspontját és a székesfőváros kívánságára készített újabb tervezet szerint a vasuttársaság késznek nyilatkozott arra, hogy e vonalat a *Fasortól* kezdve a *Bajza-utcza* folytatása helyett, a *Lövölde-tér – Felső erdősonon* át vezesse a *Podmaniczky-utczáig*: ennél fogva e módosított terveket mi is elfogadtuk.

* * *

A *Népszínház-utczai* vonal »*Rókus*«-kórházi végállomásából kiágazólag a *Rökk Szilárd-*, *Stáhly-*, *Gyöngytyuk-* és *Nyár-utczákon*, a *Klauzál-téren* és a *Csányi-utczán* át a *Király-utczai* vonalig és onnan vissza az *Akácza-*, *Dob-* és *Klauzál-utczán* át tervezett vonal, valamint a *Nagy körut* két végpontján tervezett forduló vágányok engedélyezésének tárgyalásait 1909. évi jelentésünkben ismertettük. Miután e vonalakra az engedély megadatott, azok a múlt évben megépültek és forgalomba helyeztetek.

* * *

Hozzájárulásunkkal engedélyt nyert a vasutttársaság arra, hogy a *Népszínház-utczai* vonalból kiágazólag a *Karpfenstein-, Örömvölgy-, Kőrís-, Golgota- és Delej-utczán* át a *Simor-utczáig*, úgyszintén a *Simor-utczában* tervezett vonalát megépíthesse.

* * *

Hozzájárultunk ahhoz is, hogy a vasutttársaság a *Hungária-körut – Üllői-ut* sarkán, a *Ferenczvárosi Tornaclub* sporttelepe előtt, a *Hungária-köruton* 170 m. hosszú; az *Üllői-uton* 130 m. hosszú kerülő vágányt építhessen, oly czélból, hogy e sporttelep tömeges forgalma a *Hungária-körut – Mester-utczai*, a *Vágóhid-utcza – Mester-utczai*, a *Hungária-körut – Simor-utcza – Baross-utczai*, vagy a *Népszínház-utczai* vonalnak, valamint a *Szentlőrinczi vonalnak* fölhasználásával, czélszerűen lebonyolítható legyen.

* * *

Az *Irányi- és Veres Pálné-utcza* sarkán legutóbb végrehajtott szabályozás következtében előállott kedvezőbb helyi viszonyok miatt lehetségessé vált az, hogy a vasutttársaság itteni vonala előnyösebb elhelyezést nyerjen; ezért – hozzájárulásunkkal – megadott engedély alapján a vasutttársaság e vonalrészét átépítette, oly módon, hogy a jelzett sarkon, az ellengörbékét kiküszöbölte. A forgalom zavartalansága érdekében pedig ugyancsak az *Irányi-utczában*, a *Ferencz József-rakpart* sarkán levő vágányösszeköttetést 6 m.-rel az utcza belsejébe áthelyezte.

* * *

Engedélyt nyert a vasutttársaság arra, hogy az *Országház-tér – Nádor-utcza* sarkán, második összekötő vágányt építhessen és hogy *Podmaniczky-utczai* vonalát a *nyugati pályaudvari* forduló vágánnyal összeköthesse; továbbá, hogy *köztemetői vonalát* »Melaun«-féle heveder-szerkezetekkel láthassa el.

* * *

Hozzájárultunk ahhoz, hogy a vasutttársaság a *M. Á. V. Ferenczvárosi pályaudvarból* kiágazólag a IX. ker. *Hungária-körut – Lenkey-utcza* sarkán levő, vasutüzleti czélokra bérelt székesfővárosi telekhez iparvágányt vezethessen, a mely iparvágány az engedély megadása után, a lefolyt évben megépült és forgalomba helyeztetett.

Az ekkor megtartott műtanrendőri bejárásón adatott át a közforgalomnak a *Markusovszky-utczai* vonal is, melyre vonatkozó tárgyalásainkat az 1909. évi jelentésünkben adtuk elő.

* * *

Hozzájárulásunkkal engedélyt nyert a vasutársaság arra, hogy a X. ker. *Asztalos Sándor-utcában* bérelt székesfővárosi telken levő új forgalmi telepéhez, a *Hungária-köruti* vonalából kiágazólag, a *Százados- és Asztalos Sándor-utca* között fekvő 15·17 m. széles névtelen-utcában, a kocsiót közepén 3 m. tengelytávolsággal kezelő vágányokat építhessen.

* * *

Engedélyt nyert a vasutársaság arra, hogy a *Podmaniczky-utcái* vonalának táplálására, a VI. ker. *Bulyovszky-utcái* áramátalakító alállomástól a *Podmaniczky-utcaig*, mintegy 140 m. hosszban 4 drb. egyenként 300 mm² rézkeresztmetszetű páncélos ólomburkolatu földalatti kábelt fektethessen le; továbbá, hogy az V. ker. *Országház-téri* alsó vezetékes táplálási szakaszba két kábelelosztó szekrényt építhessen be.

* * *

Hozzájárultunk ahhoz, hogy a *köztemetői* vonalon, a X. ker. *Asztalos Sándor-utcánál* és a *Gránát-utcánál* egy-egy feltételes; a X. ker. *Kerepesi temető – Salgótarjáni-utcái* új kapunál, a *Gubacsi-uton*, az *illatosároknál*, úgyszintén a VIII. ker. *Baross- és Mária-utca* sarkán egy-egy rendes megállóhely létesíttessék, továbbá, hogy a IX. ker. *Közraktár-utcában*, a *Bakáts-utca* sarkán, valamint a X. ker. *Maglódi-uton* az *Akna-utca* sarkán levő feltételes megállóhelyek rendes megállóhelyekké átalakíttassanak.

* * *

Hozzájárulásunkkal engedélyt nyert a vasutársaság arra, hogy az V. ker. *Dráva-utcái* vonalának a *M. Á. V. körvasuttal* való kereszteződésében, a *Pannónia-utcában*, forgalombiztonsági berendezésekkel, 3 m. hosszu, 1·5 m. széles, 2·75 m. magas, vasbeton szerkezetű, üvegezett őrbódét helyezzen el.

* * *

Hozzájárultunk ahhoz, hogy a vasutársaság a VII. ker. *Kertész-utca* 12. sz. a. levő áramfejlesztő telepen három emeles házat építhessen és hogy azt a *Kertész-utca* 10. sz. a. levő igazgatósági épülettel kapcsolatba hozhassa.

* * *

Hozzájárulásunkkal engedélyt nyert a vasutársaság arra, hogy az *Arena-utí* alállomáson 2 drb. egyenként 350 K. W. teljesítményű mótordynamót; a X. ker. *Kolozsvári-utcái* őrházi alállomáson 1 drb. 500 K. W. teljesítményű motordynamót állíthasson fel; továbbá, hogy az

Ujpesti-rakparton levő áramfejlesztő telepét bővítse; gépberendezésének bővítése végett pedig, 1000 V. feszültségű három fázisu áramfejlesztésére 2 drb. *Zolly*-rendszerű gőzturbinából és egy vele közvetlenül kapcsolt forgó áramu dynamógépből álló 4000 K. W. = 5600 lóerős turbo-generatort, 4 drb. egyenként 340 m² fűtőfelületű, gőztulhevitővel és füstemésztő, önműködő láncrostélylyal ellátott *Babcok Willkox* rendszerű, vizcsöves gőzkazánt; 1 drb. 600 m² fűtőfelületű *Green* rendszerű csöves tápvizmelegítőt (economiser) állíthasson fel.

Hozzájárultunk ahhoz is, hogy a vasutársaság ugyanezen az áramfejlesztő telepen, az üzembiztonság fokozása végett, tartalék szivócsövet helyezhessen el és egy gőzturbinával hajtott forgó szivattyút állíthasson föl.

Építkezések a Budapest – Ujpest – Rákospalotai villamos közuti vasuton.

A vasutársaságnak a *m. kir. államvasutak* főmühelytelepéhez vezető szárnyvonalából kiágazólag, az *ujpesti Rózsa-utca* folytatásában épülő új úton az *ujpesti határutig* tervezett 2 vágányu szárnyvonalnak, valamint e szárnyvonalból kiágazólag a *m. kir. államvasutak* „*Budapest – Angyalföld*“ pályaudvarához tervezett összekötő vágánynak közigazgatási bejárásán, a *Rózsa-utca* irányába tervezett vonal engedélyezéséhez csak is oly feltétellel járultunk hozzá, hogy a peage-jog biztosítható annak a közuti vasutnak a számára, mely az *ujpesti Rózsa-utca* irányába eső *budapesti Szent László-utca* vonalában fog annak idején megépülni.

* * *

Résztvettünk a vasutársaság *ujpesti* áramfejlesztőtelepén levő gép és kazánteleg bővítése, a VI. ker., *Béke-utca* folytatásába eső aluljáró mentén a vasutársaság saját telkén egy új kocsiszin építése, valamint újabb forgalmi eszközök beszerzése dolgában tartott engedélyezési tárgyaláson és a bizottsági megállapodásokhoz hozzájárultunk.

* * *

A vasutársaság, a lefolyt évben, hozzájárulásunkkal, a vasuti vonalai mentén a főváros területén 102 db.; *Ujpest* területén 140 db. még meglevő faoszlopát vasoszlopokkal cserélte ki, a VI. ker., *Béke-utca*, *Máglya-utca* sarkán pedig feltételes megállóhelyet létesített.

Különböző vasuti ügyek.

Kugler Mihály budapesti lakos *Budapesttől Budaörsön át Török-bálintig* h. é. vasutat tervezett.

E vasut közigazgatási bejárásán, a vonal iránya a következőképen állapított meg:

Műgyetemi-rakpart, Gellért-tér, Budafoki-ut, Lenke-ut. A Fehérvári-utnak és a *Budafoki h. é. villamos vasutnak* keresztezése után ismét *Lenke-ut, Átlós-ut*. Az *Átlós-uti* közuti villamos vasut keresztezése után *Lenke-ut, Laufenauer-utcza*, egészen a *M. Á. V. budai összekötő vágány* töltéséig, melyet a tervezett vasut aluljáróban szelne át. Ezután a vonal a *déli vasut* itteni aluljárójának 4 m.-rel való szélesítésével, a *Budaörsi-utra* tér, melyen a *Kőérberki-utig* halad. A *Kőérberki-uttól* kezdve, az u. n. *Hosszu réten* kisajátítandó területen, külön pályatesten halad a vonal a 80-ik szelvényig, a hol ismét a *Budaörsi-utra kanyarodik* ki s azon jut el a főváros határáig.

Az eddigi tárgyalásokon azt kívántuk, hogy e vasut csakis közuti vasut gyanánt engedélyeztessék, azzal a további feltétellel, hogy az igénybe veendő utvonalakon esetleg építendő más, közuti vasutaknak akadályául nem szolgálhat és a vállalat köteles legyen arra, hogy ezeken az utvonalakon majdan létesítendő közuti vasutaknak peage-jogot adjon.

* * *

Dr. Henyey Vilmos, dr. Neuschloss Kornél és társai, a lefolyt évben emlékiratot nyújtottak be, azzal a kívánsággal, hogy a *Rózsadombon* át *Hidegkutig* villamos vasut létesíttessék.

Mivel e vasutra vonatkozólag részletes terveket nem mutattak be, e vasut ügye érdemleges tárgyalás alá még nem kerülhetett.

* * *

A *Gfrerer, Schoch* és *Grossmann* budapesti cég által, a *Gellért-hegy* északi lejtőjén, a *Szerpentin-uttól* a *Szirtes-utig* tervezett, siklóvasut ügyében, a lefolyt évben megtarott engedélyezési tárgyaláson, hozzájárulásunkkal megállapították a kiadandó engedély feltételei.

* * *

Hozzájárultunk ahhoz, hogy a *Pusztaszentmihályi közuti vasut r. t.* a X. ker., *Határ-uton* levő vonalának 6/7 szelv. közt kitérő vágányt építhessen. — Miután e kitérő vágány a lefolyt évben megépült, a használatba vételére szóló engedély is megadatott.

* * *

A lefolyt évben *Kelecsényi Ferencz* törökbálinti lakos, hozzájárulásunkkal engedélyt nyert arra, hogy az I. ker., *Krisztinavárosi Lógody- és Mikó-utczák* sarkától, a *várbeli Szentháromság-utcza* torkolatáig a „*Gránit-lépcső*“ fölött, – mult évi jelentésünkben ismertetett megállapodások szerint, – villamos üzemű, keskenyvágányu, sodronykötél berendezésű sikló vasutat építhessen.

* * *

Hozzájárultunk ahhoz, hogy a *Ferencz József földalatti villamos vasut Gizella-téri* állomásán, a régebben odaépített lejáró házikók eltávolíttassanak és azok helyébe kőmellvédek létesíttessenek.

Ezekon kívül eljárásunk tárgyát képezte még:

1. A *m. kir. államvasutak „Budapest – Angyalföld“* állomásából kiágazólag a „*Phöbus villamossági vállalat*“ *Ujpesti* áramfejlesztő telepére tervezett iparvágány.

2. A *m. kir. államvasutak „Budapest – Czeplédi“* vonalával párhuzamosan haladó vontató vágányból kiágazólag *Zucker H.* nagykereskedő X. ker., *Gyömrői-uti* 8492 hr. sz. edény és üveg raktártelepére tervezett iparvágány.

3. A *m. kir. államvasutak „Budapest – Lipótváros“* pályaudvarából kiágazólag a *Lord és társa* cég 1437/b. hr. sz. fatelepére tervezett iparvágány.

4. A *m. kir. államvasutak „Budapest – Lipótváros“* állomásából kiindulólag *Abeles Emil* vaskereskedő V. ker., *Visegrádi-utczai* 1390 – 91 hr. sz. telepére vezető kézi, illetőleg lóüzemű iparvágány.

5. A *m. kir. államvasutak „Budapest – Lipótváros“* állomásából a „*Schlick-féle vasgyár* r. t.“ telepére vezető iparvágányból kiágazólag *Kohn A. M.* fémnagykereskedő cég *Esztergomi-uti* telepére tervezett iparvágány.

6. A *m. kir. államvasutak „Budapest – Lipótváros“* állomásából kiágazólag a „*Mac Cornick Harvesting Machine Company*“ cég V. ker., *Visegrádi-utczai* telepére tervezett iparvágány.

7. A „*Pesti Viktoria gőzmalom*“ r. t. V. ker., *Kárpát-utcza* 1263 – 65. hr. sz. alatt fekvő telepén levő iparvágányának vontató berendezéssel való ellátása.

8. A „*Pesti Viktoria gőzmalom*“ r. t. V. ker., *Ujpesti-rakparti* telepén levő iparvágány hálózatának bővítése.

9. A „Ganz – Danubius gyár“ r. t. iparvágányából kiágazólag a „Budapesti kőgyár Hämmerle és Rzymann“ czég V. ker., Meder-utczai telepére vezető iparvágány.

10. A m. kir. államvasutak „Ferenczváros“ rendező pályaudvarából kiágazólag a „Budapesti villamos városi vasut“ r. t. X. ker., Gubacsi-uti vágányainak keresztezésével – „Melocco Péter czeментáru gyár és építési vállalat“ r. t. telepére, továbbá a „Magyar építőmesterek anyagtermelő és elárusító szövetkezetének“ telepére vezető iparvágány.

11. A „Reichel és Heiszler gépgyár, rézáru, gőzkazángyár és fémöntöde“ vegyipari czég X. ker., Noszlopy-utczai telepére tervezett második iparvágány.

12. A „Kőbányai polgári serfözde“ r. t. X. ker., Maglódi-uton levő iparvágányának meghosszabbításában, a „Haggenmacher kőbányai és budafoki sörgyárak“ r. t. kőbányai telepére tervezett iparvágány.

13. A m. kir. államvasutak „Budapest – Ferenczváros“ pályaudvarának kihuzó vágányából az állami munkásházakhoz vezető keskenyvágányu gőzüzemü iparvasutnak a munkástelep területére való áthelyezése.

14. A m. kir. államvasutak „Kelenföldi dunaparti vontató vágányának“ 12/13. szelv. közt az Albert-utczánál való kiágazással, a Grünfeld-féle üvegyári raktárhoz vezetőleg tervezett iparvágány.

15. A m. kir. államvasutak „Budapest Lipótváros“ állomásából kiágazólag a „Vasgerendákat árusító r. t.“ Esztergomi-ut mentén levő ipartelepére tervezett iparvágány.

16. A m. kir. államvasutak „Kelenföld – dunaparti vontató vágányából“ kiágazólag a „Felten és Guillaume kábelsodrony és sodronykötélgyár“ r. t. kelenföldi telepére vezető iparvágány.

17. A m. kir. államvasutak „Kelenföld-dunaparti vontató vágányából“ a „Pesti hengermalom társaság“ I. ker., Etele-utca és a Dunapart sarkán levő gyártelepére vezető iparvágány és rakodóállomás.

18. A m. kir. államvasutak balparti körvasutjának 140/141. szelv. közt kiágazólag a Magyar aczéláru gyár r. t.“ telepére vezető iparvágány, valamint e létesítendő iparvágány $\frac{1}{2}$ szelv. közti kiágazással – az V. ker., Csáklya-utczában, továbbá a Váczi-ut átszelésével, a Fáy-utczán át „Eisele József réz,- érczmű- és gőzkazán gyártelepére“ vezető iparvágány.

19. A m. kir. államvasutak balparti körvasutjának „Angyalföld – Lipótváros“ vonalából kiágazólag a Roessemann és Kühnemann czég V. ker., Váczi-uti telepére tervezett szabványos nyomközü iparvágány és ezzel kapcsolatban a Fövény-utca két oldalán levő gyártelepet összekötő 600 mm. nyomközü iparvágány.

20. A m. kir. államvasutak kőbányai vontató vágányából kiágazólag a „Magyar keramiai gyár r. t.“ X. ker., Gyömrői-ut mentén levő gyártelepére vezető iparvágány.

21. A *m. kir. államvasutak balparti körvasutjából* kiágazólag a »*Magyar Sangerhausen-i gépgyár r. t.*« V. ker. *Csáklya-utca* 1440. 41. 43/3. hrsz. telepére tervezett iparvágány.

22. A »*Magyar keramiai gyár*« iparvágányából kiágazólag a »*Magyar radiator gyár r. t.*« X. ker. *Kőbánya, Gyömrői-ut* 8527 és 8528. hrsz. gyártelepére vezető iparvágány.

23. A *m. kir. államvasutak jobbparti körvasutjának Margit-köruti* vonalából a *Ganz-féle villamossági gyárba*, valamint a *Kis rókus-utcán* át a »*Seenger*«-féle gyárba vezető gőzüzemű iparvágányból kiágazólag, a *székesfővárosi gázművek budai fiókgázgyarába* vezető ideiglenes, kézi, illetőleg lőüzemű iparvágány.

24. A »*Budapest – Esztergomi h. é. vasut*« »*Óbuda*« állomásából kiágazólag a »*Budapesti téglá- és mészégetőgyár*« III. ker. *Bécsi-uti* gyártelepére vezető iparvágány.

25. A »*Budapesti h. é. vasutak r. t.*« *szentendrei* vonalának »*Óbuda*« állomásából az »*Ujlaki téglá- és mészégetőgyár r. t.*« III. ker. *Bécsi-uti* telepére vezető iparvágánynak 13/14 szelv.-ből kiágazólag a »*Bohn M. és társa*« III. ker. *Bécsi-uti* téglagyár telepére vezető iparvágány.

26. A »*Budapesti h. é. vasutak r. t.*« *szentendrei* vonalának »*Óbuda*« állomásából az »*Ujlaki téglá- és mészégetőgyár r. t.*« III. ker. *Bécsi-uti* telepére vezető iparvágányából kiágazólag a *m. kir. honvéd élelmező raktárhoz* vezető iparvágány.

27. Az *óbudai* hajógyári hid előtt levő, a cs. és kir. haditengerészeti különítmény tulajdonát képező iparvágánynak az *első cs. és kir. szab. Duna-gőzhajózási társaság óbudai* hajógyára által való használhatására vonatkozó engedély.

28. A »*Meister testvérek faárugyár*« czég VII. ker. *Pillangó-utcai* telepeit összekötő kézi üzemű iparvágány.

29. A »*Magyar-belga fémipargyár r. t.*« VI. ker. *Teve-utcai* gyártelepei között épített kézi üzemű iparvágány.

30. *Forbáth Ernő és társai* építési vállalkozók által a X. ker. *Czeplédi-ut* és *Zágrábi-ut* mentén épített munkásházakhoz vezető ideiglenes munkavágány.

31. A *m. kir. államvasutak Budapest – Marcheggi és Budapest – Czeplédi* vonalán át, a *Hermina-ut* irányában tervezett gyalog felüljáró.

32. A *m. kir. államvasutak Budapest – Ferencváros* rendező pályaudvara bővítésével kapcsolatban, az állomás déli végén létesített kihuzó vágányoknak az »*Illatosárok*« mellett elvezető úttal való keresztezésénél 8 m. széles útátjáró.

33. A »*Magyar köztisztviselők fogyasztási szövetkezetének*« a X. ker. *Czeplédi-ut* 8629/1/1/3. hrsz. szénraktár telepe előtt, a *Kőbányai iparvasut r. t.* itteni vágányán keresztül tervezett útátjáró.

34. A »*polgári serfözde r. t.*« X. ker. *Maglódi-ut* 17. sz. előtti iparvágányán, valamint a »*Budapesti villamos városi vasut r. t.*« *köztemetői* vonalán és a *Haggenmacher sörgyár* iparvágányán át tervezett útátjáró.

35. A »*Budapesti közuti vaspályatársaság*« *kőbányai* vonalán keresztül, a *m. kir. államvasuti gépgyár* X. ker. *Kőbányai-ut* 7301 — 7302/5. hrsz. telkei előtt létesített 6·5 m. széles útátjáró.

36. A »*Budapesti közuti vaspályatársaság*« *zugligeti* vonalának két vágányán keresztül, az I. ker. *Budakeszi-ut* 8696/2a és 8697/2a hrsz. telkek előtt létesített kövezett útátjárók.

37. A »*Budapesti közuti vaspályatársaság*« *hüvösvölgyi* vonalán keresztül, a II. ker. *Hidegkúti-ut* 5. sz. ház előtt létesített 4 m. széles útátjáró.

38. A »*Budapesti közuti vaspályatársaság*« *kőbányai* vonalának 38/41. sz. szelv. közt a székesfővárosi barakkalakások előtt három útátjáró létesítése.

39. A »*Budapesti közuti vaspályatársaság*« *farkasréti* vonalának 23 + 80. sz. szelvényénél útátjáró létesítése.

V.

VIZMŰ.

A dunajobbparti vízműkibővítés I. szakaszához tartozó Budakeszi-uti és Óra-uti átemelő telepek építési munkálatait az elmúlt évben folytatták és megkezdték az év október havában az ujlaki vízmű kibővítési munkálatait is.

Az ujlaki vízmű kibővítése, hasonlóan az előző évben munkába vett és múlt évi jelentésünkben ismertetett Budakeszi-úti és Óra-úti átemelő telepekhez, a dunajobbparti vízművek kibővítési munkálatai első szakaszába tartozik. Ezek a munkálatok felölelik egyrészt a vízmű termelő-képességének növelését, másrészt a vizellátás fejlesztését a szállító berendezés kiegészítésével és kiterjesztésével.

A dunajobbparti vízmű termelő-képességének növelesét czélozzák az ujlaki vízművek az elmúlt év október havában megkezdett bővítési munkálatai. Ezen czél elérésére az ujlaki vízmű gépházától a Duna mentén lefelé terjedő mintegy 400 méter hosszú partvonal kiaknázására hasonlóan az 1898-ban befejezett kibővítéshez, három kut és egy gyűjtőakna terveztetett.

Jelenleg csak két kutat és egy gyűjtőaknát kell építeni, mert a harmadik kut már rendelkezésre áll. Ez a kut ugyanis 1893-ban épült, de 1900. óta szünetelő kiegészítő vízműnek szolgáltatta a vizet és mint ilyen bő vízszolgáltatásával jól bevált. A két új kut szerkezet, méret és építési mód tekintetében megegyezik a káposztásmegyeri kutakkal és vascaissonjuk 3–3 szűrő gyűrűt tartalmaz.

A 3-ik meglevő vascaissonja eltér a jelenlegi kutszabványtól, amennyiben 6 drb. ca 0·5 m. magas 2·5 métertől 3·0 méterig növekedő átmérővel bíró szűrő gyűrűkből áll.

A kut vonalában a kék agyagréteg a gyűjtőkutnál – 10·6 m., az első kutnál – 9·18 m., a másodiknál – 7·77 m. és a harmadik kutnál – 6·18 m. Duna sempont alatti mélységben kezdődik; a vizező

kavicsréteg felső határa pedig $+1,0$ m. és $-1,0$ m. Duna semponthoz viszonyított magasságok között váltakozik.

A három kut által szolgáltatott vizet szifoncsöveken keresztül a gépház közelében lesülyesztett $4,00$ m. belső átmérőjű, vascaisson nélküli, fenékkal ellátott gyűjtőakna fogadja magába, melynek lesülyesztése azért szükséges, hogy a szivattyuk nagy mélységben fekvő szivócsövei megfelelő betorkolást kapjanak.

A $0,45$ m. falvastagságu gyűjtőakna magában foglalja a kutak szifonvezetékének és szivattyuk szivócsövének betorkolását. A zárótolattyúval ellátott szifoncső alsó éle $-5,50$ m., a szivócső alsó éle $-5,70$ m. Duna sempont alatti magasságban van. A két betorkolást egymástól a kut fenekén elhelyezett és merőlegesen álló bádoglep választja el, hogy a szifoncsövön keresztül a gyűjtőaknába jutó légbuborékok a szivócső nyílásától távol tartassanak. A gyűjtőkut fölé a könnyebb hozzáférhetés lehető tétele céljából kis házikószerű felépítményt terveztek.

A kutakat összekötő szifonvezeték befogadására szolgáló $1,5$ m. magas és ugyanolyan széles betoncsatorna a legalsó kuttól kiindulva a gyűjtőaknáig az elágazások beleszámításával mintegy 415 meter hosszban épülne a kutak vonala és a Szt. Endrei helyi érdekű vasut pályatestje között $0,5$ m. emelkedéssel a gyűjtőakna felé, amely megegyezik a szifon csővezeték emelkedésével. A csatornafenek $+0,65$ méterről $+1,15$ m.-re emelkedve, átlag $+0,90$ m. Duna sempont feletti magasságban vezetve a Lukács és Sajka-utcák folytatásában kitorkoló vészkiömlő csatornák alatt szelvényének megszükitésével (magasság $0,92$ m.) halad el. A csatornában elhelyezendő öntöttvas karmantyus szifoncsövek a gyűjtőakna felé növekedőleg 400 , 450 és 500 mm. átmérővel terveztettek.

A gyűjtőaknát a szivattyúval összekötő szivóvezeték 500 mm-es öntött vas csővezeték és az annak elhelyezésére szolgáló betoncsatorna a szifoncsőcsatornával egyezően $1,5$ m. szélességgel és $1,5$ m. magassággal bír.

A kutba nyuló szifoncsövek 400 mm. átmérővel birnak és tolózárakkal vannak ellátva; alsó élük a három kutban $-5,64$, $-5,32$, $-4,50$ m. Duna sempont alatti mélységben torkol be.

Az egymástól mintegy 150 m. távolságban levő kutaknak, valamint a csatornák lejáró aknáinak a terep fölé emelkedő $+9,20$ m. Duna sempont feletti magasságig felépített felső részei árvíz vagy jégzajlás által okozható sérülések elleni védelem céljából kövezett földkuppal vétetnek körül.

A dunajobbparti vizellátás fejlesztését szolgálja a Budakeszi-úti és Óra-úti átemelő telepekkel együtt az ujlaki vízmű kibővítésével egyidejűleg vállalatba adott Istenhegyi torony-medence is, amely az Óra-úti átemelő telep közvetítésével nyert vizének a Svábhegy legmagasabb, az Istenhegyet és a Széchenyi hegyet magában foglaló, zónáját fogja ellátni.

A medence helyéül a br. Eötvös-út és Fülemlé-út keresztezésében kihasítandó kör alakú tér közepe jelöltetett ki. A tér +371·00 m. Duna szempont feletti átlagos felszíne felett a medence fenék 19·00 m. magasságban (+390·00 m.), a tulfolyás pedig 4·00 m. vízmagasság mellett 23·00 m. magasságban (+394·00 m.) állapított meg.

A viztorony valamint a centralis kettéosztású és 200 m³ befogadó képességű medence vasbetonból készül; a közepét elfoglaló közlekedő hengeren keresztül a medence köpenyterébe, valamint a torony tetejére való feljutás biztosítva van.

A két új átemelő telep és az Istenhegyi toronymedence építésével egyidejűleg a vízvezetéki csőhálózat is jelentékeny átalakításokat szenved. Részben kicserélik a régi csővezetékét nagyobb átmérőjűvel, részben új csöveket fektetnek az átemelő telepek és a medencék táplálására. Másrészt a meglévő Svábhegyi, Orbánhegyi, Mártonhegyi és Farkasréti hálózatnak az új övezetek szerinti elkülönítése, valamint az elkülönítés keresztülvitele végett új összeköttetéseket és elosztó vezetékeket létesítenek.

Bár jelenleg a kedvezőtlen utviszonyok miatt az új táplálási övezetek elhatárolását és csőelosztását nem lehet teljes következetességgel keresztül vinni, a fentebbiekben ismertetett munkálatok révén mégis elérhető lesz, hogy az egyes övezetekben fellépő víznyomás felső határa a 8·5 atmoszféránál nem lesz nagyobb. Ez a maximum a vidék fejlődésével és rendezésével a jövőben remélhetőleg 7·5 atmoszférára leszállítható lesz.

Az elmúlt 1911. év végéig, a bővítési munkálatokból az Óra-uti átemelő telep medencéje elkészült, a medence-csőnek bebetonozását megkezdették, a gépház teljesen elkészült, kivéve a falburkolat és a csövek aláfalazását, a gépberendezést felszerelték; a gépek festése és a nyomóvezeték egy darabjának bekötése még hátra volt. Az olajtartány és a lakóház építését befejezték, a telep külső rendezéséhez még nem fogtak hozzá.

A Budakeszi-úti átemelő telep medencéje elkészült, a gépház építését befejezték, a gépeket és csővezetékeket teljesen felszerelték és csupán a gépek festése volt még hátra. Az olajtartány és a lakóház elkészült és a telep külső rendezési munkálatai is folyamatban voltak.

Az ujlaki vízműtelep új szivócsatornája mintegy 200 méter hosszban elkészült és a gyűjtőakna építését is megkezdették.

A különböző tápláló és elosztó csővezetékek teljesen elkészültek, kivéve az Istenhegyi toronymedence nyomóvezetékét.

Az Istenhegyi toronymedence építéséhez még nem fogtak hozzá.

A dunabalparti vizellátás keretében az elmúlt esztendőben lényegesebb változásról nem számolhatunk be.

Az 1911. év folyamán engedélyezett vízvezetéki csövek a következő helyeken voltak lefektetendők.

Kerület	Utak és terek
I.	Kutvölgyi-út, Sárbogárdi-út, Völgy-utcza, Zuhatag-út, Avar-utcza, Istenhegyi-út és Ráth György-utcza közötti névtelen út, Kis svábhegyi névtelen út, Ráth György-utcza, Csaba-utcza, Karap-utcza, Tóth Lőrincz-utcza, Székács-utcza, Csemegi-utcza, Daruváry-utcza, Győri-út, Krisztina-körut, Berényi-utcza, Budaörsi-út, Hidegkuti-útból kiágazó névtelen út, Mészáros-utcza, Farkasréti temető, Kis svábhegyi-út, Abel Jenő-utcza, Budafoki-út, Fürj-utczából kiágazó névtelen út, Hunyadomra vezető névtelen út, Lejtő-út, Mátray-utcza, Tárogató-útból kiágazó névtelen út, Fehérvári-útból kiágazó névtelen út, Serleg-utcza, Bercsényi-utcza, Csiga-utcza, Pethényi-utcza és attól kiágazó névtelen út, Szirtes-út, Diószegi-út és azzal párhuzamos névtelen út.
II.	Fény-utcza, Hattyu-utcza, Debrői-útból kiágazó névtelen út, Szalonka-út, Bimbó-utcza.
III.	Selmeczi-utcza, Vályog-utcza, Timár-utcza, Eszter-utcza, Tövis-utcza.
IV.	–
V.	Pannónia-utcza, Ujpesti rakpart, Sziget-utcza, Csanády-utcza, Csáky-utcza, Tátra-utcza, Kárpát-utcza, Párkány-utcza, Rudolf-tér, Ügynök-utcza, Berzenczey-utcza, Vág-utcza, Rudolf-rakpart, Balaton-utcza.
VI.	Szegszárdi-utcza, Bajnok-utcza, Bulcsu-utcza, Lomb-utcza, Teve-utcza, Agyag-utcza, Gyöngyössi-út, Tomori-utcza, Frangepán-utcza, Reitter Ferencz-utcza.

Kerület	Utak és terek
VII.	Szövetség-utcza, Gyarmat-utcza, Korong-utcza, Laky Adolf-utcza, Amerikai-út és Korong-utcza közötti névtelen út, Thököly-út, Alsó rákosi rétek.
VIII.	Nagytemplom-utcza, Visi Imre-utcza, Ludoviceum-utcza.
IX.	Soroksári-út, Vaskapu-utcza, Mester-utca, Hungária-körút.
X.	Százados - utcza, Alkér utcza, Óhegyi-út, Ihász-utcza, Sörgyár-utcza, Rákosi-út, Zsivora-utcza folytatását képező névtelen út, Kerepesi-út, Hajtsár-út, Zalán-utcza, Álmos-utcza, Remény-utcza, Zsivora-utcza, Szigligeti-utcza, Lengyel-utcza, Mogyoródi-út.

Az engedélyezett csővonalak hossza:

26 mm. belső átmérőjű cső	425 méter
30 " " " "	250 "
50 " " " "	2350 "
75 " " " "	5935 "
100 " " " "	5290 "
125 " " " "	9295 "
150 " " " "	9645 "
250 " " " "	310 "
<hr/>	
Összesen	33500 méter

VI.

CSATORNÁZÁS.

Az elmúlt év folyamán elkészült a dunabalparti főgyűjtőcsatorna hálózatában a dunaparti főgyűjtőcsatorna VI. és VII. szakaszának hátralevő része a Révész- és Párkány-utczában a Hungária-körutig. Kiépült továbbá a III. sz. főgyűjtőcsatornába torkoló kőbányai gyűjtőcsatorna kiegészítéseként az Üllői-úton a Czeglédi-úttól a város határáig 1000 m. hosszban $\frac{1.50}{1.00}$ m. szelvényü, 1‰ esésü, a folytatólagos 600 méter hosszban pedig $\frac{0.90}{0.60}$ m. szelvényü 2‰ esésü gyűjtőcsatorna.

Az előző évben jóváhagyott III. ker. főgyűjtőcsatorna építését az elmúlt évben sem kezdték meg; az egész év eltelt a munkálatok vállalatba adásának előmunkálataival. Ugyszintén nem haladt előbbre a budai-hegyvidéki nyaraló terület és a kültelkek csatornázásával kiegészített budai általános csatornázási terv kidolgozása sem.

Az 1911. év folyamán a következő útvonalak csatornázásához adtuk meg hozzájárulásunkat.

Kerület	Utak és terek	Csatorna-hossz méterben
I.	Hantos-út, Tárogató-út, Szajkó-utca, Birsalma-utca, Csaba-utca, Ráth György-utca, Daruváry-utca, Tóth Lőrincz-utca, Székács-utca, Csemegi-utca, Karap-utca, Berényi-utca, Istenhegyi-út, Somlói- és Ménesi-út közötti névtelen út, Ugocsa-utca, Bercsényi-utca,	6584·00

Kerület	Utak és terek	Csatorna hossz méterben
I.	Csörsz - utcza, Törpe - utcza, Mozdony - utcza, Törpe-utcza és Németvölgyi-út közötti névtelen utakon, Budafoki-út, Tigris-utcza, Februári-út, Diószegi-út és azzal párhuzamos névtelen-út, Krisztina-körut, Budafoki-út és Stoczek-utcza közötti névtelen út, Ráth György-utcza és Istenhegyi-út közötti névtelen út. Döbrentei-tér.	6584·00
II.	Szemplőhegy-utcza, Vérhalom-utcza, Felvinczi-utcza, Linczi-lépcső, Gyorskocsi-utcza, Apostol-utcza, Kacsa-utcza, Batthyány-utcza, Rókus-hegyi-út, Fazekas-utcza, Szilfa-utcza, Csupaki-utcza, Felvinczi-út, Borbolya-utcza, Garas-utcza.	3091·00
III.	Szemplőhegy-utcza, Szépvölgy-utcza, Zápor-utcza, Föld-utcza.	988·00
IV.	Szép-utcza, Hajó-utcza.	126·00
V.	Országház-tér, Rudolf-tér, Ujpesti-rakpart, Katona József-utcza, Pannonia-utcza, Sziget-utcza, Tutaj-utcza, Berzenczey-utcza, Vajkay-utcza.	1811·00
VI.	Gömb-utcza, Bulesú-utcza, Petneházy-utcza, Szegszárdi-utcza, Taksony-utcza, Tüzér-utcza, Csángó - utcza, Fövény - utcza. Teve - utcza, Forgách-utcza, Hungária-körut, Lomb-utcza, Fáy-utcza, Petneházy-utcza, Béke-utcza, Agyag-utcza.	4773·00

Kerület	Utak és terek	Csatorna hossz méterben
VII.	Kerepesi-út, Komócsy-utcza, Hajtsár-út, Lócsei-út, Szugló-utcza, Laky Adolf-utcza, Fűrész-utcza, Amerikai-út, Telep-utcza, Columbus-utcza, Hajtsár-út, Alsó rákosi rétek, Komócsy-utcza, Egressy-út, Kövér Lajos-utcza, Lócsei-út.	6637·00
VIII.	Eszterházy-utcza, Mária Terézia-tér, Szigony-utcza, Visi Imre-utcza.	640·00
IX.	Vaskapu-utcza, Kén-utcza, Üllői-út, Mester-utcza, Gyáli-út.	2376·00
X.	Százados-utcza, Szlávy-utcza, Kendeffy-utcza, Vasgyár-utcza, Villam-utcza, Salamon-utcza, Ihász-utcza.	1700·00
	Összesen	28726·00

Az engedélyezett csatornavonalak keresztzelvények szerint:

5733	m.	hosszu	0·3	m.	szelvényel
3430	"	"	0·4	"	"
246	"	"	$\frac{0\ 75}{0\ 50}$	"	"
17477	"	"	$\frac{0\ 90}{0\ 60}$	"	"
840	"	"	$\frac{1\ 20}{0\ 80}$	"	"
1000	"	"	$\frac{1\ 50}{1\ 00}$	"	"
<hr/>					
Összesen	28726 m. hosszban.				

VII.

KÖZVILÁGITÁS.

A főbb utvonalak intenzivebb megvilágítása érdekében az elmúlt évben a Kossuth Lajos-utczában, a Kigyó-téren, Eskü-uton, Eskü-téren, Lipót-köruton, Teréz-köruton, Erzsébet-köruton, József-köruton, Ferencz-köruton, Boráros-téren, Váczi-köruton, Deák-téren, Károly-köruton, Muzem-köruton, Calvin-téren, Vámház-köruton és Vámház-téren összesen 341 darab 15 amperes villamos ivlámpa állított fel. Ugyancsak 6 drb. 10 amperes villamos ivlámpás állított fel a Párisi-utcza, Váczi-utcza és Koronaherczeg-utcza közötti szakaszában.

Az 1911. év folyamán engedélyezett légszeszcső fektetések és lámpás felállítások:

Kerület	U t a k é s t e r e k
I.	<p>Átlós-út, Fadrusz-utcza, Fehérvári-út, Birsalma-utcza, Csaba-utcza, Ráth György-utcza, Daruváry-utcza, Tóth Lőrincz-utcza, Székács-utcza, Csemegi-utcza, Karap-utcza, Hieronymi-út, Krisztina-körut, Gellért-tér, Rezeda-utcza, Völgy-utcza, Karolina-út, Etele-út, Elek-utcza, Bercsényi-utcza, Váli-út, Szegszárdi-utcza, Labancz-út, Böszörményi-út, Verpeléti-út, Ménesi-út, Törpe-utcza és Németvölgyi-út közötti névtelen utak, Lágymányosi-utcza, Városmajor-utcza, Zsolt-utcza, Berényi-utcza, Tigris-utcza, Sárbogárdi-út, Balogh Tihamér-utcza, Lógody-utcza, Mátray-utcza, Daróczi-út, Serleg-utcza, Halmi-utcza, Bán-utcza, Tétényi-út, Villányi-út, Zuhatag-út.</p>

Kerület	U t a k é s t e r e k
II.	Páfrány-utcza, Hattyu-utcza, Pasaréti-út, Ákos-utcza, Füge-utcza, Julia-utcza, Szász Károly-utcza, Eszter-utcza, Bogár-utcza és a kettő közötti névtelen út.
III.	Miklós-tér, Timár-utcza, San Marco-utcza, Kenyeres-utcza, Szőlő-utcza.
IV.	Váczi-utcza, Ferencziek-tere, Egyetem-utcza.
V.	Országház-tér, Pannónia-utcza, Tutaj-utcza, Berzenczey-utcza, Markó-utcza, Zápolya-utcza, Rudolf-tér, Ujpesti rakpart, Katona József-utcza, Sziget-utcza, Csanády-utcza, Ipoly-utcza, Kárpát-utcza, Báthory-utcza, Bank-utcza.
VI.	Liszt Ferencz-tér, Hungária-körut, Tahi-utcza, Bajnok-utcza, Fóthi-út, Bulcsu-utcza, Úteg-utcza, Forgách-utcza, Lomb-utcza, Fáy-utcza, Petneházy-utcza, Szegfü-utcza, Gyár - utcza, Nagymező-utcza, Reitter Ferencz-utcza, Csángó-utcza.
VII.	Columbus-utcza, Szövetség-utcza, Dongó-utcza, Pillangó-utcza, Bethlen - tér, Laky Adolf - utcza, Telep - utcza, Amerikai - út, Gyarmat - utcza, Egressy - út, Hajtsár - út, Alsó rákosi rétek, Lőcsei-utcza, Fűrész-utcza, Balázs-utcza, Rákos patak mindkét oldala, Szentesi - utcza, Miskolczi-utcza, Öv-utcza.
VIII.	Nagytemplom-utcza, Ludoviceum-utcza, Visi Imre-utcza, Szeszgyár-utcza, Tisza Kálmán-tér.

Kerület	U t a k é s t e r e k
IX.	Gubacsi-út, Illatos-út, Ipar-utcza, Vaskapu-utcza, Drégely- utcza, Bakáts-utcza, Czuczor-utcza.
X.	Apaffy - utcza, Petrőczy-út, Liget-utcza, Halom-utcza, Asztalos Sándor-utcza, Zalán-utcza, Kerepesi-út, Remény- utcza, Vezér-utcza, Megyeri-utcza, Szápáry-utcza, Vas- gyár-utcza.

Az engedélyezett lámpások száma:

Egész éjjeli	569
Fél „	660

42 féléjjeli az egész éjjeliek közé soroztatott.

92 lámpás pedig áthelyeztetett.

Felszereltetett továbbá 2 drb. négyágu és 2 drb. háromágu kande-
laber, 232 drb. egyes invert lámpás, 103 drb. kétágu invert lámpás,
1 drb. háromágu invert lámpás, 4 drb. négyágu invert lámpás, 6 drb.
préselt gázlámpás.

Az 1911. év folyamán engedélyezett kőolajlámpások:

Kerület	U t a k é s t e r e k
I.	Lágymányosi-utcza, Szajkó-utcza, Torbágyi-út, Villányi-út, Galgóczy-utcza, Kutvölgyi-út, Szarvas-út, Istenhegyi állomás körüli tér, Tárogató-útból kiágazó névtelen út, Németvölgyi-útból kiágazó névtelen ut, Csurgói-út, Avar-utcza, Tárogató-út, Kutvölgyi-út, Tigris-utcza, György Aladár-utcza, Mogyoró-utcza folytatását képező névtelen ut.
II.	Cséry- és Kapy-utakat összekötő névtelen ut, Zöldmáli és Pasaréti-út közötti névtelen ut, Bogár-utcza.
III.	Csalma-utcza, Dózsa-utcza, Drugeth-utcza, Emőd-utcza, Keve-utcza, Petur-utcza, Zaránd-utcza, Szerűskert-utcza, Vályog-utcza.
IV.	-
V.	-
VI.	Babér-utcza, Jász-utcza, Máglya-utcza, Tahy-utcza, Rákospatak melletti utak, Szegedi-ut és Tahy-utcza közötti névtelen ut, Öv-utcza.
VII.	Öv-utcza
VIII.	-

Kerület	Utak és terek
IX.	-
X.	Füz-utcza, Beleznay-utcza, Lengyel-utcza, Jerney-utcza, Csernyus-utcza, Vezér-utcza, Kalocsai-utcza, Mogyoródi-ut, Hajtsár-ut, Vasgyár-utcza folytatásába eső névtelen ut.

Az engedélyezett lámpások száma :

Egész éjjeli 206

Fél éjjeli 106

Azonkívül 16 lámpás áthelyeztetett és 29 féléjjeli lámpás az egész éjjeliek közé soroztatott.

**A magyar villamossági részvénytársulat az 1911. év folyamán
a következő vonalakon fektetett kábeleket:**

Kerület	T e r e k é s u t a k
I.	Kékgolyó-utcza, Karácsonyi-utcza, Tárnok-utcza, Verpeléti-ut, Bertalan-utcza, Bors-utcza, Attila-körut, Lógody-utcza, Villányi-ut, Jolán-utcza, Fehérvári-ut, Budafoki-ut, Avar-utcza, Zsolt-utcza, Somlói-ut, Istenhegyi-ut, Lipótmezei - ut, Hidegkuti - ut, Rezeda - utcza, Szirtes - utcza, Gaál-utcza, Győri-ut, Tigris - utcza, Vinczellér-utcza, Csaba-utcza, Győző-utcza, Törpe-utcza, Attila-utcza, Krisztina-körut, Mozdony-utcza, Naphegy-utcza, Uri-utcza, Szentháromság - utcza, Fortuna-utcza, Lisznyay-utcza, Pauler-utcza.
II.	Ilona-lépcső, Lövőház-utcza, Iskola-utcza, Kapás-utcza, Zárda-utcza, Fő-utcza, Toldy Ferencz-utcza, Zivatar-utcza, Tudor-utcza, Batthyányi-utcza, Ostrom - utcza, Verbőczy-utcza, Retek-utcza, Szegényház-utcza, Nyul-utcza, Oszlop-utcza, Hunfalvy-utcza, Mész-utcza, Fhg. Albrecht - ut, Tölgyfa - utcza, Irma-tér, Margit-körut, Szilágyi Dezső-tér, Rét-utcza, Kapás-utcza, Vándor-utcza.
III.	Zsigmond-tér, Pacsirtamező-utcza, Bécsi-út, Timár-utcza, Kiskorona-utcza, Kavics-utcza, Florián-tér, Sajka-utcza, Zsigmond-utcza, Lajos-utcza, Szt. Endrei-út, Fő-tér.
IV.	Molnár-utcza, Sarkantus-utcza, Váczi-utcza, Veres Pálné-utcza, Királyi Pál-utcza, Irányi-utcza, Szarka-utcza, Vámház-körut.
V.	Visegrádi-utcza, Garam-utcza, Vág-utcza, Géza-utcza, Szalay-utcza, Pannonia-utcza, Ügynök-utcza, Wahrmann-utcza, Arany János-utcza, Maros-utcza, Csanády-utcza, Zápolya-utcza, Súlyom-utcza, Váczi-út, Lipót-körut, Honvéd-utcza.

Kerület	T e r e k é s u t a k
VI.	Nagymező-utcza, Aréna-út, Bajnok-utcza, Révay-utcza, Kárpát-utcza, Erzsébet királyné-útja, Dalnok-utcza, Szondy-utcza, Hunyady-tér, Gr. Zichy Jenő-utcza, Hajós-utcza, Szabolcs-utcza, Révay-utcza, Bajza-utcza.
VII.	Elemér-utcza, Akácza-utcza, Józsika-utcza, Nyár-utcza, Dohány-utcza, Hársfa-utcza, Bálint-utcza, Murányi-utcza, Nefelejts-utcza, Almássy-tér, Dob-utcza, Mexikói-út, Wesselényi-utcza, Csengery-utcza, Nagydiófa-utcza, Barsay-utcza, Damjanich-utcza, Kertész-utcza.
VIII.	Conti-utcza, Tavaszmező-utcza, Teleky-tér, Nap-utcza, Futó-utcza, Népszínház-utcza, Vay Ádám-utcza, Bezerédi-utcza, Baross-utcza, Fhg. Sándor-utcza, József-utcza, Mária utcza, Hunyady-utcza, Karpfenstein-utcza, Práter-utcza, Tisza Kálmán-tér, Lujza-utcza, Visi Imre-utcza, Mátyás-tér.
IX.	Ipar-utcza, Remete-utcza, Ráday-utcza, Tüzoltó-utcza, Kinizsy-utcza, Viola-utcza, Tompa-utcza, Bokréta-utcza, Drégely-utcza, Soroksári-út, Márton-utcza, Vaskapu-utcza.

A magyar villamossági társulat által lefektetett kábelek árok-hossza 20942·90 m.

**A budapesti általános villamossági részvénytársaság az 1911. év
folyamán a következő vonalakon fektetett kábeleket:**

Kerület	Utak és terek
I.	Pauler-utcza, Fehérvári-ut.
IV.	Váci-utcza, Semmelweiss-utcza, Képiró-utcza, Királyi Pál-utcza, Egyetem-tér, Szerb-utcza, Hajó-utcza, Sarkantyus-utcza, Veres Pálné-utcza, Só-utcza, Sütő-utcza.
V.	Nádor-utcza, Garam-utcza, Vadász-utcza, Pannonia-utcza, Lipót-körut, Tátra-utcza, Honvéd-utcza, Nagykorona-utcza, Zoltán-utcza, Sziget-utcza.
VI.	Hegedüs Sándor - utcza, Izabella - utcza, Rózsa - utcza, Sziv-utcza, Kmetty-utcza, Szondy-utcza, Munkácsy-utcza.
VII.	István-ut, Ilka-utcza, Sip-utcza, Kisdiófa-utcza, Garay-utcza, Barcsay - utcza, Elemér - utcza, Bethlen - utcza, Dembinsky-utcza, Peterdy-utcza, Garay-tér, Munkás-utcza, Miksa-utcza, Dohány-utcza, Hernád-utcza, Cserei-utcza, Kertész-utcza.
VIII.	Tisza Kálmán-tér, Berzsenyi-utcza, Kun-utcza, Teleki-tér, Karpfenstein-utcza, Szigetváry-utcza, Örömvölgy-utcza, Kőrös-utcza, Staffenberger-utcza, Szigony-utcza, Baross-utcza, Fecske-utcza, Kálvária-tér, Madách-utcza, Kenyérmező-utcza, Szeszgyár-utcza, Eszterházy-utcza Práter-utcza.
IX.	Tüzoltó-utcza, Kinizsi-utcza, Telepy utcza, Bokréta-utcza, Mester-utcza, Bakács-utcza, Közraktár-utcza, Gyep-utcza, Angyal-utcza, Ferencz-tér, Ferencz-utcza, Mátyás-utcza, Szvetenay-utcza.

A budapesti általános villamossági részvénytársaság által 1911. év folyamán fektetett kábelek árokhossza 11560·88 m.

VIII.

TÁVIRÓ, TÁVBESZÉLŐ.

Az 1911. év folyamán következő táviró és tévbeszélő vonalak képezték közigazgatási bejárás, illetőleg engedélyezés tárgyát:

IX. ker. Koppány-utczában kifeszültségű elektromos légvezeték.

Az I. II. V. VI. VII. VIII. IX. és X. kerületekben távbeszélő tömbcsatornák, kábelesatornák, pánczélos kábelek és légvezetékek.

Az 1911. év folyamán végrehajtott építkezések és kábelfektetések révén az 1911. év végéig a föld alá elhelyezett távbeszélő kábelek hossza 95056·00 méterrel 471681·00 méterre, a kábelek elhelyezésére szolgáló betontömbök vonalhossza 3046·63 méterrel 71267·15 méterre, az elosztó csővezeték hossza 7001·04 méterrel 85786·00 méterre emelkedett; a felvezető pontoktól az előfizetők állomásáig vezető légvezetékek hossza 2206650 méterrel 14955823 méterre csökkent.

A légvezetékek fokozatos kiküszöbölése folytán az év végéig 6681 távbeszélő állomás kizárólag földalatti vezeték által volt a központtal összekötve.

IX.

SZENT-MARGITSZIGET.

Az 1909. év elejével birtokunkba jutott sziget kezelésénél, — miután a múlt év folyamán a nagy fürdőépületet, a vizgyógyintézetet s a szállodákat is az azokat bérlő részvénytársaságtól saját kezelésünkbe vettük át, — a lefolyt esztendőben arra törekedtünk, hogy a sziget berendezéseiben és felszereléseiben tapasztalt hiányok pótlásával, valamint tetemes új befektetéssel a szigetnek, mint gyógy-, üdülő- és sétahelynek színvonalát emeljük.

A sziget nyugati szélén haladó kocsitát alaposan helyreállítottuk, különös figyelemmel a porképződés meggátlására is, a sziget alsó részén pedig azon a területen, amelyet a Duna medréből feltöltve, már hozzácsatoltunk a szigethez, egy új utszakaszt építettünk; jókarba helyeztük az egész lóvonatu sín pályát, kiváltva a szükséges helyeken a sinszálakat és ujjakkal cserélve ki az összes váltókat és kitérőket; új csatornahálózattal láttuk el a sziget közepén levő kertészeti telepet, a sziget alsó részén pedig a régi csatornahálózatot olyképen alakítottuk át, hogy kitorrolása a Dunába lejjebb került.

Ez a hálózat fogja fel a vízmű új gépházának, a vendéglőnek, kávéháznak és gazdasági épületeknek szennyvizeit. Javitottuk a sziget villamos világítását az alsó és felső szigeti épüle csoportoknál az ivlámpák szaporításával, a kocsitát világítására pedig izzólámpákat alkalmaztunk. A kertészeti telep munkásházát szükséges kiegészítésekkel láttuk el; az alsó szigeti nagy fedett folyosó új fedést és mázolás t kapott; kiegészítettük a kezelésünkbe vett szállodák és fürdők felszerelését; a fürdőintézet ttel kapcsolatosan modern rádium-inhalatoriumot rendeztünk be.

Lényegesen átalakítottuk az artézi forrás víz üzemtelepét; nem szenved ugyan kétséget, hogy ezt a telepet a sziget teljes rendezésének keretében czélszerűbb lesz a felső szigetről az alsóra helyezni, de ez a megoldás még bővebb tanulmányokat igényel és addig az átalakítással

várni nem lehetett, mert gondoskodni kell arról, hogy az artézi gyógy- és üdítőviz iránt fokozódó arányban mutatkozó keresletet kielégíthessük. Ez a cél az üzem régi, kezdetleges berendezésével nem volt elérhető.

Ezért az artézi víz üzemtelepét toladékkal bővítettük és az egész üzemet modern új hűtő-, szénsavtelítő- és töltőgépekkel szereltük fel. E gépek révén az üzem termelőképesége tetemesen emelkedett, mert míg a régi avult, kézi üzemű gépek- és primitív jég-hűtés mellett a termelés napi 2–3000 liter volt, addig az új, villamos erővel hajtott gépekkel, a melyek a hűtéstől kezdve a palaczkozásig minden munkát végeznek, a napi termelés 20–25.000 literre fokozható; emellett pedig teljes mérvben érvényesülnek a hygiénia követelményei is, a mi a víz minőségére lényeges kihatással van.

A sziget közepét elfoglaló kertészeti telep, mely a parkszerű fenntartás tetemes költségeinek egy részét a kereskedelmi kertészet útján szolgáltatni van hivatva – szintén modern létesítménnyel gyarapodott. A nagy üvegház három ága által közbefogott, kezdetleges kivitelű növénytenyésztő és melegágyak ugyanis nem voltak már tovább fenntarthatók, egyrészt rozoga állapotuk, csekély és ki nem használható befogadó képességük, másrészt trágyaüzemük miatt, a mi a sziget kellő közepén tisztasági és egészségi szempontból alapos kifogás alá esett. A sziget és a kertészeti üzem érdeke kívánta tehát, hogy a kertészeti üzemberendezés e hátrányos részét eltávolítsuk; helyébe teljesen modern, téglafalú és vasszerkezetű üvegházat (rosarium) építettünk, központi melegvízfűtéssel. Ennek kapcsán a régi négy növényházat és a szaporító ágyakat is új melegvízfűtéssel láttuk el s e berendezés – már a gazdaságosság érdekében is – célszerűen összekapcsoltatott az új rosarium fűtőberendezésével.

Legjelentősebb a sziget beruházásai és új létesítményei közt az új vízmű, a mely magán a szigeten termelt vízzel látja el a sziget szükségleteit. Előző évi jelentésünkben vázoltuk azokat az okokat, a melyek mellőzhetetlenné tették az elhelyezésében, avult üzemében és berendezésében célszerűtlen s elégtelen régi vízműnek felhagyását és egy minden tekintetben rendeltetésének színvonalán álló új vízműnek létesítését.

A szigeti új vízmű 1911. évi november hó 24-én helyezettett üzembe; annak főbb részeit vázlatosan a következőkben ismertetjük:

A vízmű víztermelő részét a sziget nyugati oldalán, az alsó hajóállomás alatt, közvetlenül a Duna partján a káposztásmegyeri kutszabvány szerint épített kut képezi. E helyen a kékagyagréteg – 6,6 m. Duna szempont alatti mélységben kezdődik és felette mintegy 13,0 m. vastagságú, éles homokkal vegyes kavicsréteg terül el, a mely a Duna medrét képező kavicsréteggel közvetlen összeköttetésben lévén, kiválóan alkal-

mas nagyobb mennyiségű egészséges, tiszta víz termelésére. A lesüllyesztett kut vascaissonja 3 darab átlukasztott falu, 5 m. átmérőjű gyűrűből áll és annak vágóéle – 4·6 m. Duna-sempont alatti mélységig sülyesztett le. A kutkarima felső síkja + 9·2 Duna-sempont feletti magassággal bír.

A kut és a mögötte levő gépház között épült 18 méter hosszban a 400 mm.-es szivócső elhelyezésére szolgáló $\frac{1\cdot5}{1\cdot5}$ m. szelvényű betoncsatorna, a mely a gépház felé vízmentes elfalazással bír.

A gépház a vízmű gépészeti berendezésén kívül a szigeti gőzmosodát – amelyet a legmodernebb új gépekkel szereltünk fel –, egy kis műhelyt, továbbá két gépészlakást foglal magában. Az épületnek nyugati része, mely a 14·5 m. hosszú és 5·9 m. széles belvilágú szivattyuházat képezi, mélyen a föld színe alá nyulik és földalatti részében vasbetonból készült határfalai pedig külön szigetelő réteggel bírnak.

A szivattyuház + 2·2 m. Duna-sempont feletti padlóján állnak a víz emelésére szolgáló, elektromotorral közvetlenül kapcsolt turbina-szivattyúk.

A magasnyomású, négylépcsős turbina-szivattyúkkal közvetlenül kapcsolt elektromotorok egyfázisú váltakozó áramú indukciós motorok, a melyek 200 Volt áramfeszültség, 42 periodus szám és 1240 fordulatszám mellett egyenként 59 lóerőt fejtenek ki.

A szivattyuházban jelenleg két turbina-szivattyú áll és minthogy egy szivattyú szállító képessége óránként 62 méter szállítomagasság mellett 160 köbméter viznek felel meg, a két szivattyú óránként 320 köbméter vizet képes 62 m. szállítási és surlódási magasság leküzdésével a csőhálózatba, illetőleg a sziget felső részében elhelyezett vízmedenczébe szállítani.

A sziget jövő fejlődésére való tekintettel a szivattyuházban még egy harmadik gépegységre szükséges hely is fentartatott és a berendezés úgy készült, hogy a harmadik gépegység nagyobb átalakítások nélkül abba beleilleszthető legyen.

A szivattyuházban van még elhelyezve a megszíváshoz szükséges vacuum előállítására szolgáló, elektromotorral kapcsolt légszivattyú és a helyiségben összegyűlemlő víz eltávolítására szolgáló, ugyancsak elektromos hajtású fenékszivattyú, valamint az ezek tartalékát képező vizejectorok; fel van szerelve a gépház egy a mennyezet alatt végigmenő futódaruval is. Végül a szivattyuház el van látva a villamos áram bevezetésére, elosztására, mérésére és biztosítására szolgáló összes felszerelési tárgyakkal és segédeszközökkel.

A turbina-szivattyúk a kutból felemelt vizet 350 mm. belső átmérőjű közös nyomócsövön át nyomják a szigeti vízcsőhálózatba, melynek 250 mm.-es főnyomócsöve a toronymedenczébe vezet. Ez a főnyomócső

szolgál egyszersmind téli vezetékül is és tél idejére az öntöző hálózattól úgy elzárható, hogy csupán az épületekbe szolgáltatja a vizet; az öntöző hálózat pedig vízteleníthető.

A szigeti régi vízcsőhálózat egy része bekapcsoltatott az új csőhálózatba. Részben a régi csővezeték eltávolításával lefektetett új csővezeték hossza, 50–350 mm.-ig terjedő belső átmérő mellett mintegy 6000 métert, a felhasználható régi csövekből lefektetett csővezeték hossza, 50–100 mm.-ig terjedő belső átmérő mellett mintegy 400 métert tesz ki.

A nyomás szabályozására szolgáló vízmedencze, a mely víztartalmával a vízvételben mutatkozó egyenetlenségeket kiegyenliti és üzembiztosít, 600 köbméter ürtartalommal és 4,5 méter vízszint magasság mellett + 43,0 m. Duna szempont feletti felső vízszint magassággal épült meg. Ez a vízszint magasság 30–35 méter víznyomást biztosít a sziget egész területére, a mely nyomás a szivattyutelep működése közben még fokozódik a torony-medenczétől a szivattyutelep felé eső területen. Hogy a gépkezelő a szivattyuházban a medencze vízállásáról mindig tájékozva legyen, a medencze villamos távjelző készülékkel láttatott el.

A vízmű üzembe helyezése óta nem merült fel annak szüksége, hogy mind a két szivattyu egyidejűleg használtassék. Egy szivattyu működése közben a csővezetékben fellépő csekélyebb surlódási ellentállás folytán a szivattyu óránként 160 m³ helyett 200 m³ vizet szállít, a mely vízmennyiség ez ideig kielégítőnek bizonyult. Az eddigi legnagyobb víztermelés az idei nyár folyamán elérte a 14 órai üzemidő alatt termelt napi 2800 köbmétert és e teljesítmény mellett a kutban 2,6 m. depressio mutatkozott, a mi a kut nagyfokú termelőképességéről tesz tanúságot.

A vízmű által termelt víz vegyileg és bakteriologiaiailag megvizsgálva, teljesen kifogástalan jó minőségűnek és ivásra alkalmasnak találtatott. Hőmérséklete + 6° C. és + 16° C. között váltakozik.

A szigeti új vízmű egyik előnyös kihatása az is, hogy a nagyszálló mellett volt régi gépház megszüntetésével a sziget felső része, a hol a gyógyfürdői és gyógyhelyi jelleg domborodik ki, mentesítve van a szénrel kapcsolatos tisztátalan üzemtől.

A sziget egyéb ügyeit illetőleg megemlítve, hogy a felső vendéglő bérletét Klecker Alajosnak, aki azt a szigetről távozott bérlő részvénytársaságtól bírta, engedték át, az alsószigeti vendéglő és kávéház új bérlője pedig Kovács Mátyás Emil lett, aki azokat egy teraszos kioszkkal egészítette ki, – továbbá hogy a Magyar Athletikai Club, mint az alsószigeti sporttelep bérlője, az elmúlt télen korcsolyapálya nyitásával

élénkítette a sportéletet: még a szigeti nagy fürdőépületről és a sziget területi kifejlesztéséről kell szólnunk.

Amily igazolt a féltő gonddal való örködés, hogy a nagy fürdőépület, Ybl mester e bájos alkotása – amely elhelyezésével, arányai-
val és kiképzésével harmonikusan illeszkedik bele a sziget képébe és ennek a legjellegzetesebb műalkotása lett –, változatlanul fenntar-
tassék: époly szükséges, hogy a fürdőépület ne csak mint látkép legyen disze a szigetnek, hanem megfeleljen a modern balneologia fokozott követelményeinek is.

E követelményeket pedig a fürdőépület avult, számos részletében rozoga s az épület állagára is káros állapotba jutott belső berendezésével és felszerelésével immár nem volt képes kielégíteni és külseje is halaszthatatlan gyökeres helyreállításra szorult.

Szükséges volt tehát, hogy a fürdőház úgy külsejében, mint belsejében alapos restaurálás alá vétessék.

Felöleli e munkálat a homlokzaton az elpusztult sóskuti kövek kicserélését, a tetőzet ács-, bádogos- és uj palafedő munkáit, az épületnek vaskeretbe foglalt, nyitható szárnyu uj ablakokkal ellátását, diszes, szines üvegezéssel, a belső berendezésnek és felszerelésnek teljesen uj és modern kiváltását, végül az épületnek – hogy egész éven át üzemben legyen tartható – központi melegvízfűtéssel felszerelését.

A fürdőépületnek e modern színvonalra emelése kereken 500.000 korona költséget igényel s a munkálatok két csoportban, úgy osztattak be, hogy a fürdőüzem a nyári évad alatt zavartalan maradjon.

Ami a szigetnek területi kifejlesztését, jelesen a szabályozási vonalak szerint a Duna medréből a szigethez hozzácsatolandó területek feltöltését, az így képződő uj partok biztosítását és burkolását illeti, e részben kidolgoztuk a munkálat terveit, amelyek szerint a kivitel költségei kereken 3 és fél millió koronát tesznek.

A sziget e területi bővítésének szükségét és jelentőségét részletesen fejt ki alább közölt ama felterjesztésünk, amelyet a magas kormányhoz intéztünk, a fürdőépület gyökeres helyreállítására és a sziget kibővítésére szükséges költségek fedezhetése végett négy millió korona állami előleg engedélyezését kérve.

7557.
1911. sz.

Nagyméltóságú

Ministerelnök Ur!

Mai napon tartott ülésünkől 7337. sz. alatt bemutattuk Nagyméltóságodnak az 1912. évre tervbe vett közmunkákra vonatkozó programunkat s jelezni bátorzkodtunk, hogy e programnak a Szent Margitszigetre vonatkozó két pontja, jelesen az ottani nagy fürdőház helyreállítása és a sziget vízterületeinek feltöltése tárgyában külön előterjesztéssel járulunk Nagyméltóságod elé.

Az Ybl Miklós tervei szerint negyven évvel ezelőtt épült nagy fürdőház, melyet a szigeten volt fürdőrészevénytársaság bérletéből a f. év tavaszán vettünk át saját kezelésünkbe a fürdőüzemmel együtt, nemcsak külsejében, hanem belső részében s különösen felszereléseiben – részint a természetes avulás, részint a fentartásnak évek során át hiányos teljesítése következtében – olyan állapotban van, hogy nemcsak ama közegészségi és balneologiai követelményeknek nem felel meg, amelyeket a gyógyulást kereső közönség méltán támaszt, hanem az épület állékonysága, használhatósága és a fürdőüzem zavartalan ellátása szempontjából komoly aggodalomra ad okot és figyelembe véve, hogy e fürdő legfőbb tényezője a sziget gyógyfürdőhelyi jellegének s egyuttal jövedelmi tárgya is a szigetnek, – mai szerfelett elhanyagolt állapotában a sziget erkölcsi és anyagi érdekeinek súlyos sérelme és az állam tekintélyének csorbitása nélkül nem hagyható.

Közvetlen meggyőződést szereztünk arról, hogy az orvoslás halaszthatatlan és más mód erre nincsen, mint a fürdőépület gyökeres helyreállítása és belső berendezésének teljes megújítása a modern igények szerint, ami a megejtett szaktanulmányok és számítások eredményéhez képest, kerekösszeget véve, mintegy 500.000 korona költséget fog okozni.

A renoválás nagyterjedelmű munkáit a fürdőévad megzavarása nélkül, oly beosztással óhajtjuk foganatba venni, hogy az épület külső helyreállítása 1912. év tavaszára befejeztessék, a belső átalakítás és felszerelés pedig úgy készítettessék elő, hogy az 1912-iki fürdőévad zárultával nyomban megindítható és 1913. tavaszára rendeltetésének már át is legyen adható.

Áttérve a sziget feltöltésére, tájékozásul bemutatjuk a 1/2. alatti helyszínrajzot, melyen piros vonal jelzi a Duna szabályozási vonalát.

E szerint a szigethez úgy a pesti, mint különösen a budai oldal felől jelentékeny területek csatolandók, melyek azonban ma még víz alatt állanak és tenyészhelyét képezik a szunyogoknak.

Az 1870:X. t. cz. 3. §-ának d) pontjából következőleg, ennek az állapotnak a Duna szabályozásával már rég meg kellett volna szünnie. S ha a Duna sziget mentén való szabályozását illetőleg az eddigi késelelem némi mentségre talál is abban a körülményben, hogy a sziget magántulajdont képezett, a halogatás nem látszik igazolhatónak azon tul, hogy a törvényhozás a szigetet köztulajdonná tette.

Természetes, hogy ezzel a sziget hivatása is lényegesen változott. Előbb a közfelfogás hálával adózott és méltán, a tulajdonosnak, hogy a közönség a szigetet egyáltalán használhatta és élvezhette. Ma felszabadulva a magántulajdon feszélyező hatásától, az állami tekintély követelményének minősíti, hogy a sziget mint gyógy- és üdülőhely a modern igények színvonalán álljon.

Az a három év, a mióta a sziget kezelésével hivatásszerűen foglalkozunk, teljes mértékben meggyőzött bennünket arról, hogy a sziget iránt támadt fokozott igények kielégítésében kell a követendő irányt keresnünk.

A sziget vételére fordított nagy tőke, ezen tul az újabb kiadások és befektetések, mely utóbbiak közül itt főleg a költséges új vízműre, a csatornázásra stb. kívánunk utalni, már gazdasági szempontból arra ösztönöznek, hogy e nagy értéket képviselő vagyon megfelelő, vagy legalább elérhető gyümölcsözésének előfeltételeit megteremtsük, annál inkább, mert mai jövedelme messze mögötte marad azon évi 210.000 koronának is, melylyel az 1908:XLVIII. t.-cz. a fővárosi pénzalapot megterhelte és ez a helyzet a jövedelmezőség hatványozott fokozására alkalmas új beruházások nélkül idővel fokozatosan és szükségkép csak rosszabbra válhatnék.

Hozzátenni kívánjuk ehhez, hogy a pénzügyi okoknál még nagyobb nyomatóka van előttünk a sziget sajátképeni rendeltetésének, mert kétségtelen, hogy ezt absolut öncélnak kell minősíteni és tehát semmi szín alatt nem lehet lemondani arról, hogy a természetnek ez a nagybecsü ajándéka a szenvedő emberiség javára, a székesfőváros és az ország közönségének üdülésére a lehetőség végső határáig kihasználtság, felruházva azon vonzó erővel is, mely áttörve az ország határait, a Szent Margitsziget mint gyógy- és üdülőhely iránt a külföld érdeklődését felkeltse, állandóan ébren tartsa és növelje, ezen az uton pedig a főváros és az ország jó hírnevének oly tényezőjévé legyen, mely az erkölcsi sikeren tul gazdasági téren is meg fogja gyümölcsét hozni.

Már előzetesen nagy megnyugvásunkra szolgál, hogy a földmivelésügyi minister ur Ő nagyméltósága az érintett okok hatása alatt kérelmünkre késznek nyilatkozott a sziget mentén a Duna szabályozási vonalának megfelelő párhuzam-művet megépíteni, illetőleg e célból nekünk harmincezer koronás évi részletekben 300.000 koronát rendelkezésünkre bocsátani, azzal a számítással, hogy kapcsolatosan és egyidejűleg a szigethez csatolandó területek feltöltését is végrehajtjuk.

A kapcsolatot a párhuzammű és a feltöltés között az a gazdasági mozzanat hozza létre, hogy különben a feltöltés tetemesen megrágulna a szállítás, illetőleg kirakodási nehézségek miatt. Viszont kétségtelen, hogy a feltöltésnek megszakítás nélkül egyhuzamban kell történnie, ama kényszerítő gazdasági okból, hogy különben aránytalanul és szinte megfizethetetlenül drágábbá válnék. Csak arról lehet ugyanis szó, hogy a Dunából kotrott, hajón szállított s lehetőleg a feltöltés színhelyére kirakott kavicsanyaggal eszközöltessék a feltöltés, a mi az évek sorára való elosztást a vállalat előkészítő munkálatai és felszereléseinél minden megszakítás, illetve kezdés alkalmával újból és újból teljes mértékben felmerülő nagy költségek miatt csaknem lehetlenné teszi. Természetes, hogy vállalat sem alakulhatna a feltöltésnek megszakításokkal és szünetelésekkel való eszközlésére és pedig részint a felhozott okból, részint a munkabérek ki nem számítható hullámzása miatt.

A párhuzammű és a feltöltés egy huzamban és lehetőleg gyorsütemben való létesítését egyébiránt nemcsak a vállalati költségeknek leszorítása a minimumra, hanem más, nem kevésbé nyomós érdekek is sürgősen igénylik.

A sziget partjai jelenleg állandóan az elmosás veszélyének vannak kitéve.

Nyilvánvaló tehát a védelem szüksége, melyet csak megfelelő védő partok építésével érhetünk el. Ismeretes továbbá, hogy a feltöltésre váró iszapos területek, melyek kisebb-nagyobb mértékben sekélyes vízzel vannak borítva, melegágyát képezik a szunyog-tenyészetnek. Innen van, hogy a szigetet éppen akkor, mikor azt a közönség leginkább óhajtaná felkeresni, a szunyogok szinte türhetetlenül elárasztják. Az a kellemetlenség és közegészségi ártalom, mely a szunyogok révén fenyegeti a sziget közönségét, oly akadálya a sziget prosperitásának, melynek elhárításáról mulhatatlanul gondoskodni kell és ez egyedül úgy érhető el, ha a szóban forgó területeket megfelelően feltöltjük, a sziget új partjait a Duna szabályozási vonalához alkalmazkodva szakszerűen kiképezzük és ott egy elsőrangú gyógy- és üdülőhelyhez méltóan rendezett viszonyokat létesítünk.

Nyomós indítékul szolgál ehhez, hogy a feltöltés által nyerendő területre a szigetnek égető szüksége is van. Azok az épületek, melyek

ma ott található, a sziget hasznosításának jelenlegi kereteiben sem elégitik ki a szükségletet, – kétségtelen tehát, hogy a fejlesztésnek, a modern színvonalra emelésnek egyik legelső feltétele, hogy a szigeten mindaz építhető és létesíthető legyen, amit a fejlett kulturigények e különben kies helytől méltán várhatnak.

Ugy hisszük, találkozunk Nagyméltóságod és a magas kormány helyeslésével abban a felfogásunkban, hogy a sziget mai park területét éppen a végczél érdekében csorbitatlanul fenn kell tartanunk és a szükséges építkezésekre azt a területet kell kijelölni, melylyel a sziget a feltöltés által növekedni fog.

Ami a költségeket illeti, néhány tájékoztató adat ideiktatásával kívánunk felvilágosítást nyújtani.

Nevezetesen:

1. a párhuzammü kiépítése	300.000	korona.
2. feltöltés (2,050.000 m ³ anyaggal) .	2,460.000	„
3. 4200 fm. part rézsü burkolása . .	610.000	„
4. művezetés és előre nem látott kapcsolatos munka, átalányban . . .	130.000	„
	<hr/>	
összesen	3,500.000	korona.

Ekétségtelenül jelentékeny összeggel szembe kell azonban állítanunk nemcsak a sziget fejlesztésének és jövőjének a fentiekben vázolt általános szempontját, hanem különösen azt a concret vagyoni értéket, melyet e befektetéssel közvetlenül nyerünk, mintegy 100.000 □ öl építkezési és egyéb czélokra hasznosítható új terület alakjában. E vagyoni érték közelebbi megítélhetése végett bátorkodunk arra utalni, hogy míg a sziget mai területe □ ölenként mintegy 65 koronába került, a feltöltés által nyerendő újabb terület □ ölenként csak mintegy 35 koronába kerülne.

A költség ezen összehasonlítását a haszonnal, még egy másik lényeges szempont feltárásával kívánjuk kiegészíteni és megerősíteni.

Mindazzal, a miről jelen tiszteletteljes előterjesztésünk szól, csak az előfeltételeket valósítjuk meg, a sziget azon nagyarányu fejlesztéséhez, mely szemünk előtt lebeg, s mely még sokszorta nagyobb, további befektetéseket fog igényelni.

Törekvésünk, hogy a szigetet gazdaságos vállalkozásra alkalmas állapotba hozván, a felvirágoztatásához megkívántató további beruházásokat magánvállalat és pedig úgy a szakszerű kezelés, mint főleg az idegen forgalom megfelelő szervezése és ideirányítása érdekében szakavatott külföldi érdekcsoport, lehetőleg a saját tőkájével, részben esetleg hazai magán tőke bevonásával végezze. Jelezzük, hogy az érdeklődés ebben az irányban megvan, a remény is alapos, hogy a tárgyalások a

kivánatos sikerre vezetnek, de csak azon esetben, ha a sziget területét a Duna szabályozási vonalai szerint végleg és teljesen kialakítjuk és rendezett partviszonyokat létesítünk.

Feltárván ezekben a legfőbb okokat, melyek bennünket arra indítottak, hogy jövő évi közmunka programmunkba a fürdő teljes restaurálását és a sziget területi és parti rendezését összesen 4 millió korona költséggel beállítsuk, – sajnosan állapítjuk meg, hogy a rendelkezésünkre álló fővárosi pénzalapban e 4 millióra fedezetet kimutatni képesek nem vagyunk.

Eltekintve ugyanis attól, hogy a más rendeltetéssel bíró fővárosi pénzalapot a sziget új vízművének építésével, a csatornázással, elkerülhetetlen és tetemes fentartási költséggel, a vételár fejében fizetendő évjáradék fedezetéhez szükséges jelentékeny pótlásokkal már eddig szerfelett megterheltük és a sziget czimén folyvást újabb és újabb kiadásokat kell az alapra háritanunk: – ez az alap mai helyzetében milliós terheket nem bír, és nem is bírhat el, mert ismeretes a magas kormány előtt, hogy összes javadalmazását az utadó képezi, melynek évi összege alig üti meg az 500.000 koronát.

Mindazonáltal, bár az 1908: XLVIII. t.-cz. a fővárosi pénzalapot a Szent Margitsziget vételéből és kezeléséből kifolyólag teherrel illetni nem kívánta, át vagyunk hatva attól a meggyőződéstől, hogy a sziget fejlesztését és felvirágoztatását – más tényező hiányában – e tanácsnak kell gondjaiba venni és lelkesülve azért, amivé a sziget az ország és székesfővárosunk javára lenni hivatva van, hazafiui készséggel barátkoztunk meg azzal a gondolattal, hogy a nagy és üdvös cél szolgálatába állítsuk azokat a jövedelmi forrásokat, melyek az 1870: X. t.-cz. szerint a sorsolási kölcsön teljes lebonyolítása után 1920. július 1-től kezdve a fővárosi pénzalap javára felszabadulni fognak.

Tudjuk azonban és reméljük, a magas kormány is meggyőződik feltárt okainkból arról, hogy a szükség sokkal sürgősebb és égetőbb, semhogy kielégítésével az említett jövedelmi források felszabadulásáig várni lehetne.

Ez oknál fogva mély tisztelettel kérjük Nagyméltóságodat, és a magas kormányt, kegyeskedjék a sorsolási kölcsön törlesztésére kijelölt és 1920-ban felszabaduló jövedelmi forrásoknak fedezeti alapul lekötése ellenében egyrészt a szigeti fürdőépület restaurálására, másrészt a feltöltésekre és partépítésre 4,000.000 korona kamatmentes állami előleget engedélyezni és a kimutatandó szükségletnek megfelelő részletekben folyóvá tenni.

Eme kérelmünk további megokolására legyen szabad az üdvösnek bizonyult egdigi gyakorlatra is hivatkozni. A fővárosi pénzalap erőforrásai, sajnos – csaknem állandóan igen fogyatékosak voltak. Valahányszor

nagyobb és költségesebb városrendezési feladat megoldása vált szükségessé, mindig állami előleghez volt kénytelen folyamodni. Így nyitottuk meg és építettük ki a nagykörutat, így hajtottuk végre például a Kossuth Lajos-utcza kiszélesítését stb. Az igénybe vett állami előlegek már közel 12 millió koronára szaporodtak volt fel, de máris több, mint 7 millió koronát törlesztettünk és jelenleg ezen előlegek az Attila-körutra kapott legújabb 2 millióval együtt sem tesznek ki többet, mint hatmilliónyolczszázezer koronát.

Tény, hogy az előlegezés okoz az államkincstárnak kamatvesztést, bár szám szerint ezt igen nehéz kimutatni. Sokkal könnyebb ellenben átlátni azokat az óriási előnyöket, melyek a városrendezési műveletekből az államkincstárra háramoltak, részint közvetlenül, a rendezés során keletkezett nagy adótárgyak alakjában, részint közvetve az által, hogy minden rendezés egyszersmind hatékony tényezőjévé vált a város általános fejlődésének és adóképesége fokozódásának.

Hálával ismerjük el, hogy az állam nagyot művelt a székesfőváros fejlődése érdekében; de – úgy hisszük – nem jutunk ellentétbe a tartozó hálával, ha reá mutatni bátorkodunk, hogy viszont az ország összes közjövödelmeinek igen jelentékeny hányadát szolgáltatja éppen a főváros.

És a mint az áldozat, melyet az állam a fővárosért eddig hozott, nem vezett el, sőt dusan gyümölcsöz: hitünk szerint épp ily hasznos befektetésnek fog bizonyulni az az előlegezés, melyet ezuttal kérünk.

Ajánljuk kérelmünket ismételten is Nagyméltóságod és a magas kormány nagybecsü jóindulatába.

Kelt Budapesten, a Fővárosi Közmunkák Tanácsának 1911. évi november hó 14-én tartott üléséből.

Garancsy Mihály s. k.,
ministeri tanácsos, előadó.

Tolnay Lajos s. k.,
h. alelnök.

X.

SZEMÉLYI ÜGYEK.

Az 1870. évi X. t. c. 11. §-a a fővárosi közmunkák tanácsa tagjai közé sorozta tanácskozási joggal Buda és Pest városok egy-egy tanácsosát, s a két város főmérnökeit. A két város és Óbuda egyesítése után ez a képviseltetés akként alakult, hogy tanácsunkban a főváros részéről két tanácsnok és a főmérnök középítési igazgató, tehát három hivatalnok képviselő foglalt helyet, tanácskozási joggal. Ezen az alapon tanácsunkban legutóbb a főváros hatóságát Faller Ferencz és Piperkovics Bátor tanácsnokok, továbbá Devecis Ferencz középítési igazgató képviselte. A székesfőváros azonban legújabb szervezési szabályrendeletével a középítési igazgatói állást megszüntette, a mérnöki hivatalt pedig részben önálló tanácsi ügyosztályokká alakította, részben beolvasztotta a jelenlegi ügyosztályokba. A műszaki ügykör e megoszlása mellett az ügyek még műszaki szempontból sem tekinthetők át és a tanácsunkban kellően nem képviselhetők egy egyén által.

Ezért és mert a főváros rohamos fejlődésével napirendre kerülő számos nagy feladat megoldása, úgyszintén a tanácskozásainkon szükséges felvilágosítások megadása és általában az ügyek alapos tárgyalása kívánatossá teszi a kellő szakképviselést, — a székesfőváros tanácsa hozzájárulásunkat kérte ahhoz, hogy a fővárosi közmunkák tanácsában a székesfőváros hatóságát, a törvény eredeti célzatának megfelelően, tanácskozási joggal 4 tag képviselhesse.

E kívánsághoz készséggel járultunk hozzá, minek folytán a székesfőváros tanácsa a főváros hatóságának tanácskozási joggal való képviselőjére tanácsunkba Dr. Bódy Tivadar alpolgármestert, továbbá Fock Ede, Dr. Harrer Ferencz és Krátky János tanácsnokokat küldte ki.

VEGYESEK.

Utcza-
névjegyzék.

A felmerült gyakorlati szükséghez képest a főváros utainak, utczáinak és tereinek névjegyzékét 1903-ban külön hivatalos kiadásban is a hatóságok és a nagyközönség rendelkezésére bocsátottuk.

Azóta fővárosunk külterjes fejlődése oly rohamosan haladt előre, hogy a szabályozási tervbe felvett utcák jelentékeny része tényleg is megnyitott, azok mentén a telkek beépültek és az új utcák nevet kaptak.

Ehhez képest az 1903-ban kiadott hivatalos névjegyzék is lényeges kiegészítésre szorult és az elmúlt év végén új névjegyzéket bocsátottunk ki.

Az első és a második hivatalos névjegyzék kiadása közt eltelt idő alatt 195 új utat, utcát, illetőleg teret neveztünk el.

A főváros nagyarányú fejlődésének egyik bizonyítékául említhetjük meg továbbá, hogy míg 1873-ból csak 618, névvel ellátott fővárosi utvonal van adatszerűen feljegyezve, 1890-ben már 900, 1900-ban 1000, 1903-ban 1300, ma pedig 1500-nál is több az ilyen utak száma.

Az utcza-elnevezések törvényes feladatának teljesítésében nemcsak az újonnan nyitott utak névvel való ellátásáról kell gondoskodnunk, hanem számolnunk kell a minduntalan megnyilvánuló olyan kívánságokkal is, hogy egyes utaknak gyakran régi keletű nevük helyett, újat adjunk, pedig a főváros úthálózatában már úgyszólván meggyökeresedett elnevezéseknek megbolygatása nem ritkán sérti a múlt emlékeit, s e mellett rövidebb-hosszabb időre forgalmi zavarokat okoz, amik a kézbesítések és az üzleti élet érdekében a lehetőségig kerülendők.

Az említett okokból az utcza-elnevezésekre vonatkozólag bizonyos irányelveket állítottunk fel, azért is, hogy így lehetőleg elejét vegyünk a sokszor nem is hivatott forrásból eredő s helytelen alapon indult

kezdeményezéseknek, melyeknek tárgyalását azután a félreértésektől alig lehet megóvni.

Tudatában vagyunk annak, hogy úthálózatunk elnevezése nem tökéletes s hogy abban a különböző szempontokból kiinduló bírálat hiányokat találhat.

Éppen ezért oda törekszünk, hogy az elnevezések úgy a rendszer, mint a helyrajzi viszonyok, a történelmi vonatkozások és a magyar nyelv szempontjából is minél megfelelőbbek legyenek.

E törekvésből indulva ki, felkértük a Magyar Tudományos Akadémiát, a Magyar Földrajzi Társaságot, a Magyar Történelmi Társulatot és a Magyar Nyelvtudományi Társaságot, hogy az utca-elnevezések mai anyagát és rendszerét megbírálni s a felmerülő észrevételeik kapcsán velünk közölni sziveskedjenek azt, hogy minő neveket lenne czélszerű a felmerülő elnevezéseknél alkalmazni.

* * *

A székesfővárosi tanács előterjesztésére hozzájárultunk a Szabad Polgári Kör és a Budapesti Zugligeti Egyesület ama kérelmének a teljesítéséhez, hogy a nevezett két egyesület Kossuth Lajos mellszobrát az I. ker. Virányos-dűlőben, fővárosi területen, az úgynevezett „Normafaréten“, az Anna kápolna közelében felállíthassa.

A zugligeti
Kossuth-
szobor.

* * *

A székesfőváros elhatározta, hogy a VIII. ker. Tisza Kálmán-téren, az ott elhelyezett népoperán kívül, még egy községi nyilvános könyvtár- és közművelődési intézetet létesít és e középület vázlatos tervrajzaira pályázatot hirdetett.

Cultur palota
a Tisza Kál-
mán-téren.

A bíráló bizottság úgy lévén összeállítva, hogy abban a fővárosi közmunkák tanácsa egy taggal foglal helyet, e bizottságba képviselőnkben Bakos János ministeri tanácsost, a műszaki osztály főnökét küldtük ki.

* * *

A cs. kir. szab. Riunione Adriatica di Sicurta biztosító társulat elvi engedélyt kért az V. ker. Deák Ferencz-tér, Erzsébet-tér, Miatyánk-utcza és Deák Ferencz-utcza által határolt telkeinek oly módon való beépítésére, hogy az emelendő épület a két tér felől, az utczai járda-területek elfoglalásával, a gyalogközlekedés számára nyitva hagyandó árkádokkal legyen kiképezhető.

Árkádos épít-
kezés a Deák
Ferencz- és
Erzsébet-
téren.

E kérelmet behatóan megvitattván, az árkádszerű építkezésre az engedélyt elvileg megadandónak találtuk az alábbi kikötésekkel:

1. a két tér felőli közterület az árkádós építkezéssel legfeljebb 3·50 m. szélességben foglalható el és pedig úgy, hogy az árkádfalak, illetőleg pillérek külső síkjától a járdaszegély külső széleig számítva, legalább 0·50 m. széles sáv okvetlenül szabadon maradjon;

2. az árkádok legalább 4 m. szélességgel és 9 m. magassággal birjanak;

3. a mennyiben a közterületfoglalás miatt a közuti vasuti vágányokat odább kellene helyezni, ezt a folyamodó társulat lesz köteles az illetékes hatóságoknál és a vasuti vállalatnál kieszközölni;

4. az építkezés céljára elfoglalandó közterület nem válik az építető társulat tulajdonává, hanem annak csupán használatába megy át az épület fennállásának tartamára; viszont az építkező magántulajdonában marad az a terület is, melyet a telkekből az árkádok alatt gyalogközlekedésre hagy;

5. az elfoglalt közterületért az épület fennállásának egész idejére egy összegben használati díjat kell fizetni;

6. az árkádok alatt elhuzódó terület a hatóság által megállapítandó módon burkolva és világítva, a gyalogközlekedés számára fentartandó;

7. a hatóság fentartja magának a jogot, hogy az árkádós építkezés kivitelénél általa szépészeti szempontból szükségesnek talált kikötéseket megtehesse és érvényesíthesse; úgy ezek, valamint a további részletes kikötések a konkrét építési tervek elbírálása alkalmával fognak megállapíttatni.

A felsorolt kikötésekkel az elvi építési engedély megadása mellett kellett állást foglalnunk azért, mert bár az árkádós építkezés eszméje ellen, valahányszor az felmerül, olyan közérdekű aggodalmak jutnak kifejezésre, melyek eloszlátása eddig nem sikerült, — a kísérlet előtt mégis már gyakorlati példa kialakulása és tapasztalat szerzése végett az utat megnyitni indokoltnak ismertük fel akkor, mikor a kísérlet teljesen a magánvállalkozás kockázatára megy.

A székesfővárosi tanács közlekedési szempontból, különösen pedig az Erzsébet-tér menténi forgalom szempontjából már kezdetben állást foglalt az árkádós építkezés ellen és fentismertetett határozatunk folytán, — élve az 1870 : X. t.-cz.-ben biztosított jogával, — az ügyet a belügy-minister ur döntése alá kérte bocsátani.

A székesfővárosi tanács ellentétes álláspontjának indokait részünkről helytállóknak nem ismerhettük el, mert eltekintve attól, hogy az Erzsébet-tér szóban levő, déli oldala mentén átmenő kocsiforgalom egyáltalán nincs, — az árkádós építkezés a kocsiforgalomnak nem fog utjába állani, a gyalogközlekedés pedig az árkádok alatt szabadon folyhat le.

A belügyminister ur az ügyet felülvizsgálván, döntésével a mi álláspontunkat emelte egész terjedelmében érvényre, az általunk kifejtett indokokból.

* * *

A városligetnek a székesfőváros elsőrendű, előkelő séta-, üdülő- és szórakozó parkjává történt kifejlesztésével kapcsolatosan előtérbe lépett az az eszme, hogy a fővárosban állandó kiállítási terület biztosíttassék.

Állandó kiállítási terület.

Az ugyanis kétségtelen, hogy a viszonyok változása miatt a városliget a jövőben már nem lesz felhasználható kiállítások céljára és így mindenképen kívánatos, hogy a székesfővárosban egy állandó kiállítási terület biztosításáról gondoskodás történjék.

Az eszmét még 1908-ban közelebbi megfontolás alá vevén, *állandó kiállítás céljára a budai oldalon* azt a területet találtuk alkalmasnak, melyet a Duna, az összekötő vasút, a Budafoki-út, továbbá a műegyetem részére fentartott telkek mentén tervezett 18 öl széles utvonal határol, hozzáadva még azt a területet is, mely a téli kikötő céljára van kijelölve.

Megkerestük tehát a székesfővárost, hogy az állandó kiállítási terület kérdését a maga részéről is közelebbi tárgyalás alá venni és álláspontját velünk közölni sziveskedjék.

Az 1909. év folyamán az országos magyar kiállítási központ nagybizottsága is azzal a kérelemmel fordult a székesfőváros közönségéhez, hogy az általa létesíteni szándékolt állandó kiállítási épületek számára engedjen át megfelelő területet.

A székesfőváros tanácsa azonban azt az álláspontot foglalta el, hogy állandó kiállítási terület szerzése nem a főváros, hanem a kormány hivatáskörébe tartozik. Ezzel szemben azt véljük, hogy e fontos kérdés megoldására mindkét tényezőnek szövetkezni kellene és nem tehetünk le a reményről, hogy sikerül majd mégis a kölcsönös megértés utját megtalálni.

* * *

A belvárosi építkezések folytán a Szervita-tér környékén lebontás alá került régi házakból kiszoruló kereskedőknek a székesfővárosi tanács által pártolt kérelmére hozzájárultunk a Szervita-téren is ideiglenes áru-
csarnokok engedélyezéséhez, de csak azzal a határozott kikötéssel, hogy ezeket az áruházakat legkésőbb 1913. november elsejére le kell bontani.

Belvárosi ideiglenes áruházak.

Ugyancsak a kereskedők üzleti érdekeinek méltánylásával engedtünk a székesfőváros közönsége ama óhajának, hogy a IV. ker. Kigyó-

téri áruház, mely csak két évre engedélyezett és 1911. évi május 1-éig eltávolítandó lett volna, még legfeljebb egy évig fennállhasson.

A Kálvin-téri ideiglenes áruház fenállási határideje 1910. évi augusztus 1-én lejárt; ezért és mert a Kecskeméti-utcza s Kálvin-tér sarkán állott régi házból kiszorult kereskedők a Pintér-féle új házban üzlethelyiséghez jutottak, az 1911. év elején kívántuk az épület eltávolítását.

Ezzel szemben a székesfőváros tanácsa, az áruház további fennmaradása mellett foglalt állást, hivatkozással arra, hogy ebben az épületben óhajtja a Kálvin-tér 8–9. sz. városi házból kiszoruló bérlőket, az új építkezés tartamára elhelyezni, addig pedig, míg a városi ház bontása megkezdődik, az áruházat a volt Báthory kávéház tulajdonosának kávéházi üzlet céljára engedte át.

Ebben az állásfoglalásban azonban nem nyugodhatunk meg. Eltekintve ugyanis attól, hogy a két oroszlanhoz címzett városi épület lebontásának és helyébe új épület emelésének időpontja egészen bizonytalan, e régi házban olyan alsóbbrendű, kisebb üzletek vannak, melyek a tervezett új épület bolthelyiségeinek béreit nem bírják meg s tehát nincs elfogadható célja annak, hogy az ideiglenes áruház továbbra is fenntartassék, főleg ezen üzletek kedvéért, melyek különben sincsenek helyhez kötve és válogathatnak a környéken eddig is jelentékeny számban épült bolthelyiségekben.

A székesfővárosi tanács azon intézkedése pedig, mely szerint közbeesőleg kávé üzletet bocsátott az áruházba, a mondottak következtében annál kevésbé látszik igazolhatónak, mert kávéházaink felette nagy számában már is kétségtelen túltengés észlelhető, melynek még közterület átengedésével is tápot adni, helyénvalónak éppen nem mutatkozik.

Megállapítván tehát azt, hogy a székesfőváros tanácsa az ideiglenes áruház további fennállásának engedélyét, a közmunkák tanácsa hozzájárulása nélkül törvényellenesen hosszabbította meg, – a székesfővárosi tanács értesítését tudomásul nem vettük, sőt kívántuk, hogy ez az ideiglenes építmény legkésőbb 1912. évi május hó 1-éig multhatatlanul eltávolíttassék és az általa elfoglalt közterület szabaddá tétessék.

Miután pedig az épületet lényegesen átalakították és emelet ráépítésével ki is bővítették, e miatt szigorú vizsgálat elrendelését kívántuk.

Egyszersmind szükségesnek láttuk megtenni a figyelmeztetést, hogy az a nyomasztó helyzet, melyben fontos üzleti érdekek kedvéért közterületeken ideiglenes áruházak engedélyezésétől a hatóságnak nem lehetett elzárkózni, az eddigi intézkedések és az időközben végrehajtott építkezések következtében immár megszűnt és szükségessé vált erélyesen utját állni annak az irányzatnak, mely többé nem közérdekből, hanem

pusztán magányerészkedés okából mintegy rendszerré kívánná tenni azt, ami eredetileg csak a legkivételesen és csak a fenyegető tönk elhárítására engedtetett meg.

* * *

A földmivelésügyi minister úr, a soroksári Dunaág felső torkolata és a gubacsi-gát között létesítendő csatorna, továbbá a soroksári Dunaág felső torkolati kamara zsilipjéhez csatlakozó part- és védőművek vázlatos terveit elkészítettvén, azokat netán fennforgó észrevételeink közlése végett nekünk megküldte.

Csatorna a
soroksári
Dunaágban.

A tervezet ellen semmi észrevételünk sem merült fel s azt, mint általános városrendezési szempontból is szükséges és üdvös nagyszabású mű kezdeményezését örömmel vettük.

A csatorna balpartján nyerendő területekre vonatkozólag a minister úr irányában azt az óhajunkat fejeztük ki, hogy e területeknek az 1870. évi X. t.-cz. utmutatása szerint hovátartozósága, szabályozása és rendezése iránti kérdés későbbi tárgyalásokra tartassék fenn.

Nagyméltóságú m. kir. Ministerium!

Mint az 1870 : X. t.-cz. 27. §-a rendeli, e jelentésünk kapcsán bemutatjuk a kezelésünk alatt álló alapok 1911. évi zárszámadásait is, kérve, hogy azokat megvizsgálatni és részünkre a felmentvényt megadni méltóztassék.

Végül megemlítjük, hogy e jelentésünket, a zárszámadásokkal és 1912. évi belkezelési költségelőirányzatunkkal együtt, nyomtatásban közzétettük és az országgyűlés mindkét házának, valamint Budapest székesfőváros törvényhatóságának is megküldöttük.

Budapest, 1912. év október havában.

A fővárosi közmunkák tanácsa.

Nagyemlékszerű m. kir. Ministerium!

Mint az 1870: X. t. c. 27. §-a rendel, a jelenlévő közpénz demu-
lójuk a készletnek általános állapotát 1871. évi április 1-én, azaz
hogy azokat megőrzés alatt és részben a jelenlévő megad-
mélások

Égő megemléks, hogy a jelenlévő a közpénzdemu-
lójuk a készletnek általános állapotát 1871. évi április 1-én, azaz
hogy azokat megőrzés alatt és részben a jelenlévő megad-
mélások

Budapest, 1871. évi október hóban.

A fővárosi közpénzdemu-
lójuk

Fővárosi Közmunkák Tanácsa
Kezelési ág. Fővárosi pénztár.

Részlet
MELLÉKLETEK. Mutatis

Illetve részletek

1911. évre.

MELLÉKLET

Fővárosi Közmunkák Tanácsa
Kezelési ág: Fővárosi pénzalap.

Részletes pénzkezelési kimutatás
illetve zárszámadás

az

1911. évre.

Folyó szám	Fő-könyvi lapszám	B e v é t e l e k	Hátralék a mult év végén		Helyesbítés folytán gyarapodás fogyatkozás		Helyesbített mult évi hátralék		Folyó évre közigazgatásilag előírt utalványozott összeg		E g y ü t t	
			korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
I. Valódi bevételek.												
a) <i>Rendes bevételek.</i>												
1	1—2	Ház- és telekbérlővédelem	308	78			308	78	2145	28	2454	06
2	4—8	Kamatjővedelem	1752	56	611	23	1141	33	226929	67	228071	—
3	10—15	Utadójővedelem	95287	93			95287	93	657809	68	753097	61
4	17—22	Kiszökelléki és használati díj	45180	—			45180	—	26357	40	71537	40
5	110	Évi használati díjak							101	45	101	45
6	23—24	Terjedék eladás	156108	26			156108	26	275074	35	431182	61
7	27—36											
7	115—117	Fővárosi Közmunkák Tanácsa ház-bérlővédelme							14495	—	14495	—
	38—39											
	103											
		az 1—7. folyószám alattiak összesen	298637	53	611	23	298026	30	1202912	83	1500939	13
8	58—60	Szent Margitsziget bevételei:										
		a) bérlővédelem							201489	58	201489	58
		b) belépődíjak							119921	81	119921	81
		c) lóvasúti bevételek							22661	90	22661	90
		d) üdítővíz „							205794	05	205794	05
		e) mosóda „							10970	86	10970	86
		f) kertészeti „							116599	11	116599	11
		g) fürdő és vizgyógyintézeti bevételek							27602	60	27602	60
		h) különféle és egyéb bevételek	166	44			166	44	20838	08	21004	52
		az a—h) alattiak együtt	166	44			166	44	725877	99	726044	43
		a) Rendes bevételek összesen	298803	97	611	23	298192	74	1928790	82	2226983	56
b) <i>Rendkívüli bevételek.</i>												
9	40—41	Budai körut jövedelme:							36477	18	36477	18
10	43	Budai körut utépitési költségeinek fele része és annak kamatai fejében Budapest székesfőváros által megtérítendő tartozás	271042	24			271042	24			271042	24
11	46	Budapest székesfővárosnak egyezményes hozzájárulása magánosoktól szabályozási czélokra kisajátítandó területek beváltására	200000	—			200000	—	100000	—	300000	—
12	47—48	Ház-telekeladás, épület és utépitési anyageladás	13314	68			13314	68	40946	—	54260	68
13	49	Térltmények:	64	64			64	64			64	64
14	42	Budai körut kiépitésével kapcsolatosan a Fővárosi pénzalapot megillető utépitési költségek térltménye	3190	72			3190	72			3190	72
15	45	Gellérthegyi szerpentin-út épitési költségeinek fele része és annak kamata fejében Budapest székesfőváros által megtérítendő tartozás	92598	91			92598	91	2750	34	95349	25
16	50	Gellérthegyialja rendezési költségeinek térltménye	5100	—			5100	—			5100	—
		Átvitel	585311	19			585311	19	180173	52	765484	71

Folyó évi lerovás		Hátralék az év végén		Előirányzat		Az előirányzattal szemben az előírás utalványozás				Jegyzet
						több		kevesebb		
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	
2145	28	308	78							
222798	50	5272	50							
628198	22	124899	39							
24055	40	47482	—							
91	45	10	—							
213247	25	217935	36							
14495	—									
1105031	10	395908	03							
201489	58									
119921	81									
22661	90									
205794	05									
10970	86									
116599	11									
27602	60									
20339	75	664	77							
725379	66	664	77							
1830410	76	396572	80							
36477	18									
271042	24									
100000	—	200000	—							
41727	08	12533	60							
		64	64							
		3190	72							
94434	70	914	55							
300	—	4800	—							
543981	20	221503	51							

Folyó szám	Fő-könyvi lapszám	B e v é t e l e k	Hátralék a mult év végén		Helyesbítés folytán gyarapodás fogyatkozás		Helyesbített mult évi hátralék		Folyó évre közigazgatásilag előírt utalványozott összeg		E g y ü t t	
			korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
		Áthozat ...	585311	19			585311	19	180173	52	765484	71
17	57	Gellérthegyi szerpentin-út kiépítésével kapcsolatosan a Fővárosi pénzalapot megillető kövezési járulék ...	4665	67			4665	67			4665	67
18	53—55	Attila-körut jövedelme ...	519	50			519	50	30775	70	31295	20
19	3	Budai külső körut jövedelme ...	76000	—			76000	—			76000	—
20	102	A megszüntetett állami hidak alapjából átvezetett és a m. kir. pénzügyminisiteriumot megillető kövezési járulék ...	25515	42			25515	42			25515	42
		B) Rendkívüli bevételek együtt ...	692011	78			692011	78	210949	22	902961	—
		A) Rendes bevételek együtt ...	298803	97	611	23	298192	74	1928790	82	2226983	56
		I. Valódi bevételek főösszege ...	990815	75	611	23	990204	52	2139740	04	3129944	56
		II. Átfutó bevételek.										
		A) Előlegek.										
21	63—69	Adott megtérítendő és elszámolandó előleg ...	66527	74			66527	74	80228	52	146756	26
22	70	Uj országház környékének rendezése céljára adott és a m. kir. pénzügyminisiterium által megtérítendő előleg ...	296940	68			296940	68			296940	68
23	74	Óbudai hidfeljárók céljára adott és a m. kir. pénzügymin. által megtérítendő előleg ...	112291	61			112291	61	652	68	112944	29
24	71	Magyar Földhitelintézet által visszafizetendő cselekvő tőke ...	5624291	52			5624291	52	3036433	76	8660725	28
25	72	Fizetési előlegtéritmény ...	1991	25			1991	25	950	—	2941	25
		A) Előlegek együtt ...	6102042	80			6102042	80	3118264	96	9220307	76
		B) Idegen pénzek.										
26	84	Pestvidéki törvényszéki épület és fogház céljára a m. kir. igazságügyminisiteriumtól nyert javadalmazás ...							31095	76	31095	76
27	77—79	Visszafizetendő egyéb idegen pénz							57840	15	57840	15
28	105—108	Tiszti adók és szolgálati díjak ...							9842	18	9842	18
29	75—76	Óbudai hidfeljárók céljára kisajátított ingatlanok jövedelme ...							1690	—	1690	—
30	80	M. kir. állami számvevőszék elhelyezésére emelendő épület telke céljára nyert kincstári javadalmazás ...							2298	88	2298	88
31	85	M. kir. állami számvevőszék elhelyezésére emelendő épület telke céljára nyert kincstári javadalmazás ...							491	80	491	80
31	100—101	Óbudai Árpád emlék telekszerzési költségeire nyert kincstári javadalmazás ...							491	80	491	80
		Átvitel ...							103258	77	103258	77

Folyó szám	Fő-könyvi lapszám	Bevételek	Hátralék a mult év végén		Helyesbítés folytán gyarapodás fogyasztás		Helyesbitett mult évi hátralék		Folyó évi közigazgatásilag előirt utalványozott összeg		Együtt	
			korona	f	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
		Áthozat ...							103258	77	103258	77
32	120—121	Óbudai hidfeljárók czéljára a m. kir. pénzügyministeriumtól nyert javadalmazás ...							1013986	—	1013986	—
33	113	Benzsay Károly és neje által rendelkezésre bocsátott összeg ...							100000	—	100000	—
		B) Idegen pénzek együtt ...							1217244	77	1217244	77
		A) Előlegek együtt ...	6102042	80			6102042	80	3118264	96	9220307	76
		II. Átfutó bevételek főösszege ...	6102042	80			6102042	80	4335509	73	10437552	53
		I. Valódi bevételek főösszege ...	990815	75	611	23	990204	52	2139740	04	3129944	56
		Valódi és átfutó bevételek főösszege	7092858	55	611	23	7092247	32	6475249	77	13567497	09

Vagyon-

Folyó szám	Fő-könyvi lapszám		Érték a mult év végén		Helyesbítés folytán		Helyesbitett mult évi érték	Folyó évi gyarapodás		
			korona	f.	gyarapodás	fogyasztás				
			korona	f.	korona	f.	korona	f.		
34	86—88	Ingatlanok, telekrészek értéke ...	1525177	26	108000	—	1633177	26	606156	90
35	90	Eladandó épületi anyagok becsértéke	400	—			400	—		
36	91	Butorok, felszerelések, könyvek értéke ...	68366	07			68366	07	1078	40
37	92	Utépítési anyagok becsértéke ...	586	50			586	50		
38	93	Főv. Közm. Tanácsi épület értéke...	403473	84			403473	84		
39	96	Főv. Közm. Tanácsi épülete felszerelési tárgyainak értéke ...	7591	51			7591	51		
40	94	Szent Margitszigeti ingatlanság értéke...	8899401	—			8899401	—		
41	97	A megszüntetett állami hidak alapjából átvezetett terjedékek értéke	42760	—			42760	—		
		Összesen ...	10947756	18	108000	—	11055756	18	607235	30

Hozzáadva a

Levonva ebből

Marad tiszta

Folyó évi lerovás		Hátralék az év végén		Előirányzat		Az előirányzattal szemben az előírás utalványozás				Jegyzet
						több		kevesebb		
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	
103258	77									
1013986	—									
100000	—									
1217244	77									
2293017	30	6927290	46							
3510262	07	6927290	46							
2450362	77	679581	79							
5960624	84	7606872	25							

számla.

Együtt		Folyó évi fogyatkozás		Érték a folyó év végén		Jegyzet
korona	f.	korona	f.	korona	f.	
2239334	16	36719	—	2202615	16	
400	—			400	—	
69444	47			69444	47	
586	50			586	50	
403473	84			403473	84	
7591	51			7591	51	
8899401	—			8899401	—	
42760	—			42760	—	
11662991	48	36719	—	11626272	48	
cselekvő hátralékot:				7606872	25	
Összes cselekvő vagyon:				19233144	73	
a szenvedő hátralékot:				7310725	70	
cselekvő vagyon:				11922419	03	

Idegen vagyon

Folyó szám	Fő-könyvi lapszám		Érték a mult év végén		Helyesbités folytán				Helyesbitett mult évi érték		Folyó évi gyarapodás	
			korona	f.	gyarapodás		fogyatkozás		korona	f.	korona	f.
					korona	f.	korona	f.				
	94	A Szent Margitszigeten létesítendő országos növénykert céljára kezelésbe átvett és a kincstár tulajdonát képező terület értéke ...	2100	599					2100	599		

Folyó szám	Fő-könyvi lapszám	K i a d á s o k	Hátralék a mult év végén		Helyesbités folytán gyarapodás / fogyatkozás		Helyesbitett mult évi hátralék		Folyó évre közigazgatásilag előírt utalványozott összeg		E g y ü t t	
			korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
I. Valódi kiadások.												
A) Rendes kiadások.												
I. cím: Ügyviteli költségek.												
1. rovat: Személyi járandóságok.												
1	1—3	Fizetések, pótlékok, lakpénzek ...	1625	—			1625	—	171258	31	172883	31
2	4—5	Rendes díjnokok díjazása ...							5564	20	5564	20
3	166	Bérek ...							999	96	999	96
4	6	Ruhailletmények ...							800	—	800	—
5	7	Hidbérek ...							180	—	180	—
6	8	Jutalmak és segélyek ...							1350	—	1350	—
7	33	Rendkívüli segélyek ...							900	—	900	—
Együtt ...			1625	—			1625	—	181052	47	182677	47
2. rovat: Dologi kiadások.												
8	9	Fűtésre ...							1914	85	1914	85
9	11, 12	Hivatalos helyiségek világítására ...							555	38	555	38
10	13	Hivatalos helyiségek tisztogatására ...							560	40	560	40
11	14	Papir- író és rajzszerkekre ...							1074	63	1074	63
12	15	Nyomatványok és könyvkötés ...							2787	50	2787	50
13	17, 18	Rajzszközök és szakkönyvek beszerzésére ...	69	20			69	20	336	57	405	77
14	19	Leltári tárgyak beszerzése és fenntartása ...							706	86	706	86
15	21—23	Egyéb irodai szükségletre ...							834	44	834	44
16	25, 26	Bérműkocsai és küldöncdíjak ...							290	60	290	60
17	28	Felméréseknél szükséges napszámok bérei ...										
Együtt ...			69	20			69	20	9061	23	9130	43

nyilvántartási számla.

Együtt		Folyó évi fogyasztás		Érték a folyó év végén		J e g y z e t
korona	f.	korona	f.	korona	f.	
2100599	—			2100599	—	

Folyó évi lerovás		Hátralék az év végén		Előirányzat		Az előiránnyal szemben az előírás utalványozás				J e g y z e t
korona	f.	korona	f.	korona	f.	t ö b b		kevesebb		
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	
171258	31	1625	—	171575	—			316	69	
5564	20			4964	—	600	20			
999	96			1000	—				04	
800	—			800	—					
180	—			180	—					
1350	—			1200	—	150	—			
900	—					900	—			
181052	47	1625	—	179719	—	1650	20	316	73	
1914	85			2376	—			461	15	
555	38			580	—			24	62	
560	40			600	—			39	60	
948	15	126	48	1600	—			525	37	
2787	50			3200	—			412	50	
405	77			800	—			463	43	
706	86			500	—	206	86			
834	44			900	—			65	56	
290	60			500	—			209	40	
				400	—			400	—	
9003	95	126	48	11456	—	206	86	2601	63	

Folyó szám	Fő-könyvi lapszám	K i a d á s o k	Hátralék a mult év végén		Helyesbítés folytán gyarapodás fogyatkozás		Helyesbített mult évi hátralék		Folyó évre közigazgatásilag előirt utalványozott összeg		E g y ü t t	
			korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
		3. rovat: Nyugdijak.										
18	29	Végleges nyugdijak							2834	—	2864	—
19	30	Uzvegyi nyugdijak.....	385	—			385	—	8273	17	8658	17
20	31	Nevelési járulék							278	—	278	—
21	32	Kegydíj							400	—	400	—
		Együtt ...	385	—			385	—	11815	17	12200	17
		1 cim. Ügyviteli költségek összesen ...	2079	20			2079	20	201928	87	204008	07
		2. czim, Kezelési és egyéb kiadások.										
22	35—36	Buda és egyéb szabályozási költségek							13132	26	13132	26
23	38—39	Épületfentartási és házkezelési költségek	30	—	30	—			620	72	620	72
24	40—46	Fővárosi Kozmunkák Tanácsa házának fentartási költségei							3242	67	3242	67
25	48—49	Ház, telekadó, vízdíj, tőkekamatadó							1338	09	1338	09
26	52—54	Kamatkiadás.....	1347	15			1347	15	6545	18	7892	33
27	55—56	Különféle kiadás							6534	33	6534	33
28	86	Utadó behajtási költségek és jutalomdíj							8182	24	8182	24
29	50—51	Ház és telekvételár	25738	—			25738	—	36157	—	61895	—
30	59—77	Terjedék beváltás.....	89220	93			89220	93	746580	33	835801	26
31	193	Kiszökelléki díj visszatérítés							290	—	290	—
32	178	Tiszteletdíj							1200	—	1200	—
		a 22—32. folyószám alattiak összesen	116336	08	30	—	116306	08	823822	82	940128	90
		<i>Szent Margitsziget költségei:</i>										
33	104—123	a) évi annuitás	105000	—			105000	—	210000	—	315000	—
		b) fizetések, tiszteletdíjak, jutalmak	13900	—			13900	—	43967	92	57867	92
		c) beruházási költségek							341020	—	341020	—
		d) kocsit javítási és feltöltési költségek							65599	37	65599	37
		e) szállodai kiadások							27218	30	27218	30
		f) fűtési és világítási költségek							22433	81	22433	81
		g) leltári tárgyak beszerzésére és fentartására							14447	78	14447	78
		h) hid és hajó kiadások							23843	78	23843	78
		i) lóvasuti							25307	45	25307	45
		j) üdítő viz							178477	07	178477	07
		k) mosodai							4179	—	4179	—
		l) kertészeti							221494	45	221494	45
		m) gépészeti és vízvezetéki kiadások							21950	64	21950	64
		Átvitel	118900	—			118900	—	1199939	57	1318839	57

Folyó évi lerovás		Hátralék az év végén		Előirányzat		Az előirányzattal szemben az előírás utalványozás				Jegyzet
						kevesebb		több		
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	
2864	—			1640	—	1224	—			
8453	17	205	—	10512	—			2238	83	
278	—			278	—					
400	—			400	—					
11995	17	205	—	12830	—	1224	—	2238	83	
202051	59	1956	48	204005	—	3081	06	5157	19	
13132	26									
620	72									
3206	75	35	92							
1338	09									
7892	33									
2610	33	3924	—							
8182	24									
55263	—	6632	—							
397315	58	438485	68							
		290	—							
400	—	800	—							
489961	30	450167	60							
210000	—	105000								
57867	92									
341020	—									
65599	37									
27218	30									
22433	81									
14447	78									
23843	78									
25307	45									
178477	07									
4179	—									
221494	45									
21950	64									
1213839	57	105000	—							

Folyó- szám	Fő- könyvi lapszám	K i a d á s o k	Hátralék a mult év végén		Helyesbítés folytán gyarapodás fogyatkozás		Helyes- bitett mult évi hátralék		Folyó évre közgazga- tásilag előírt utalványozott összeg		E g y ü t t	
			korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
					<u>Áthozat</u>	118900	—			118900	—	1199939	57	1318839	57
		n) épületfenntartási költségek							72192	20	72192	20
		o) fürdő és vízigazgatói kiadások							12788	43	12788	43
		p) különféle és egyéb kiadások							34060	47	34060	47
		az a—p) alattiak együtt	118900	—			118900	—	1318980	67	1437880	67
		a 2. czim. Kezelési és egyéb kiadá- sok összesen	235236	08	30	—	235206	08	2142803	49	2378009	57
		az 1. czim. Ügyviteli költségek ösz- szesen	2079	20			2079	20	201928	87	204008	07
		A) Rendes kiadások főösszege	237315	28	30	—	237285	28	2344732	36	2582017	64
		B) Rendkívüli kiadások.										
34	98	Budai körut építési és egyéb költség							7792	83	7792	83
35	100	Gellérthegy aljának rendezési költ- sége							12841	06	12841	06
36	87—97	Attila-körut szabályozási költségei	32	—			32	—	449521	55	449553	55
37	167	A megszüntetett állami hidak alap- jából átvezetett és a m. kir. pénz- ügyministeriumot megillető köve- zési járulék	25515	42			25515	42			25515	42
38	176	Burkolási járulék							731	55	731	55
39	174	Gellérthegy szerpentin-ut építési költsége							1118	78	1118	78
40	99	Budai körut építésével kapcsolatos bevételek fele része és annak kamatai fejében Budapest székes- főváros javára megtérítendő							11869	06	11869	06
		B) Rendkívüli kiadások főösszege ...	25547	42			25547	42	483874	83	509422	25
		A) Rendes kiadások főösszege	237315	28	30	—	237285	28	2344732	36	2582017	64
		I. Valódi kiadások főösszege	262862	70	30	—	262832	70	2828607	19	3091439	89
		II. Átfutó kiadások.										
		A) Előlegek.										
41	125	Magyar Földhitelintézetnél elhelye- zett cselekvő tőke							3036433	76	3036433	76
42	124	Fizetési előleg							950	—	950	—
43	126—129	Adott, megtérítendő és elszámolandó előleg							80228	52	80228	52
44	134—135	Óbudai hídfejlesztés céljára adott és a m. kir. pénzügyministerium által megtérítendő előleg							652	68	652	68
		A) Előlegek együtt							3118264	96	3118264	96

Folyó- szám	Fő- könyvi lapszám	K i a d á s o k	Hátralék a mult év végén		Helyesbités folytán gyarapodás fogyatkozás		Helyes- bitett mult évi hátralék		Folyó évre közigazga- tásilag előirt utalványozott összeg		E g y ü t t	
			korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
		<i>B) Idegen pénzek.</i>										
45	141—142	Tiszti adók és szolgálati díjak							9842	18	9842	18
46	143	Uj országház környékének szabá- lyozása költségei czéljára nyert javalmazásból és egyéb bevéte- lekből fennmaradt összeg	115061	16			115061	16			115061	16
47	144—151, 183, 184	Visszafizetendő egyéb idegen pénz	46770	89			46770	89	57840	15	104611	04
48	152—158	Pestvidéki törvényszéki épület és fogház czéljára nyert javadalma- zásból eszközölt fizetések	292399	32			292399	32	31095	76	323495	08
49	140	Óbudai hidfeljárók czéljára kisajáti- tott ingatlanok jövedelme	9275	—			9275	—	1690	—	10965	—
50	159	M. kir. állami számvevőszék elhelye- zésére emelendő épület telke czél- jára nyert javalmazásból esz- közölt fizetések	3175	09			3175	00	2298	88	5473	97
51	171—173	Óbudai Árpád emlék telekszerzési költségeire nyert kinstári java- almazásból eszközölt fizetések...	95000	—			95000	—	491	80	95491	80
52	190—192 195	Óbudai hidfeljárók czéljára a m. kir. pénzügyministeriumtól nyert java- almazásból eszközölt fizetések...							1013986	—	1013986	—
53	185	Benzsay Károly és neje által rendel- kezésre bocsájtott összegből esz- közölt fizetések							100000	—	100000	—
		B) Idegen pénzek együtt	561681	46			561681	46	1217244	77	1778926	23
		A) Előlegek együtt							3118264	96	3118264	96
		II. Átfutó kiadások főösszege	561681	46			561681	46	4335509	73	4897191	19
		I. Valódi kiadások főösszege	262862	70	30	—	262832	70	2828607	19	3091439	89
		Valódi és átfutó kiadások főösszege	824544	16	30	—	824514	16	7164116	92	7988631	08

Folyó évi lerovás		Hátralék az év végén		Előirányzat		Az előirányzattal szemben az előírás utalványozás				Jegyzet
						több		kevesebb		
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	
9842	18									
		115061	16							
26178	22	78432	82							
12753	15	310741	93							
10965	--									
3175	09	2298	88							
52773	76	42718	04							
207802	81	806183	19							
		100000	—							
323490	21	1455436	02							
3118264	96									
3441755	17	1455436	02							
2518869	67	572570	22							
5960624	84	2028006	24							

Teher-

Folyó szám	Fő-könyvi lapszám		Álladék a mult év végén		Helyesbités folytán				Helyesbitett mult évi álladék		Folyó évi gyarapodás	
			korona	f.	gyarapodás		fogyatkozás		korona	f.	korona	f.
					korona	f.	korona	f.				
54	161—163	Gellérthegy szerpentin-ut számlája javára értékesíthető területek értékének 50%-a	48247	50					48247	50		
55	161—163	Budai köruti számlája javára értékesíthető területek értékének 50%-a	209971	67					209971	67		
56	164	A megszüntetett állami hidak alapjából átvezetett terjedékek értéke	42760	—					42760	—		
57	165	Szent Margitsziget vételára 4%-os kamatozás mellett utólagos félévi annuitásokkal törlesztendő 5 millió korona készpénz tartozás	4752081	21					4752081	21		
58	160	Az óbudai hidfeljárók és az Árpád emlék czéljára nyert javadalmasból megszerzett ingatlanok értéke									108000	—
		Összesen	5053060	38	108000	—			5161060	38	146000	—

Budapesten, 1912. évi
A fővárosi közmunkák

Szuppán Ferencz s. k.
min. főszámtanácsos.

Ezen számadást egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben tett egybehasonlí-
Budapesten, a fővárosi közmunkák tanácsa pénzügyi bizottságának

Tolnay Lajos s. k.

Garancsy Mihály s. k.

számla.

Együtt		Folyó évi foglalkozás		Álladék a folyó év végén		J e g y z e t
korona	f.	korona	f.	korona	f.	
48247	50			48247	50	
209971	67	4225	—	205746	67	
42760	—			42760	—	
4752081	21	20115	92	4731965	29	
254000	—			254000	—	
5307060	38	24340	92	5282719	46	
Terhelő hátralék... ..				2028006	24	
Összes teher... ..				7310725	70	

május hó 15-én.
tanácsának számvevősege.

Sieber Ferencz s. k.
min. számvizsgáló.

tásával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.
1912. évi június hó 10-én tartott üléséből.

dr. Heinrich Kálmán s. k.

Hartig Sándor s. k.

No. of Inhabitants	Description of Inhabitants	Total Inhabitants	Total Inhabitants of the same sex	Total Inhabitants of the other sex	Total Inhabitants of the same sex
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

Mayor ...

...

...

Fővárosi Közmunkák Tanácsa
Kezelési ág: Előlegalap.

Részletes pénzkezelési kimutatás
illetve zárszámadás

az

1911. évre.

Folyószám	Főkönyvi lapszám	B e v é t e l e k	Hátralék a mult év végén		Helyesbítés folytán gyarapodás fogyatkozás	
			korona	f.	korona	f.
I. Valódi bevételek.						
<i>A) Rendes bevételek.</i>						
1	1., 2.	Kamatjövedelem				
2	5.-5.	Különféle bevételek	1231	40		
		Együtt	1231	40		
<i>B) Rendkívüli bevételek.</i>						
3	9.-11.	Telekbérjövedelem	200	—		
4	6.	Dunaszabályozás által nyert telkek eladása	200000	—		
		Együtt	200200	—		
		Valódi bevételek főösszege	201431	40		
II. Átfutó bevételek.						
5	1.	Magyar Földhitelintézet által visszafizetendő cselekvő tőke	947042	55		
		Átfutó bevételek főösszege	947042	55		
		Valódi bevételek főösszege	201431	40		
		Valódi és átfutó bevételek főösszege	1148473	95		

Vagyon-

Folyószám	Főkönyvi lapszám		Érték a mult év végén		Helyesbítés gyarapodás	
			korona	f.	korona	f.
6	16	Dunaszabályozás által nyert telkek értéke	7286019	—		
7	17	Értékpapir (1870. évi magy. nyereménysorsjegy ^{5928. sorsz.} _{28. ny. sz.} kamatmentes	296	—		
		Összesen	7286315	—		

Helyesbített mult évi hátralék		Folyó évre köz-igazgatásilag előirt utalványozott összeg		Együtt		Folyó évi lerovás		Hátralék az év végén	
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
		42001	32	42001	32	42001	32		
1231	40	2532	87	3764	27	3731	40	32	87
1231	40	44534	19	45765	59	45732	72	32	87
		6986	92	7186	92	7186	92		
200	—			200000	—	40000	—	160000	—
200200	—	6986	92	207186	92	47186	92	160000	—
201431	40	51521	11	252952	51	92919	64	160032	87
		92919	64	1039962	19	79176	84	960785	35
947042	55	92919	64	1039962	19	79176	84	960785	35
947042	55	92919	64	1039962	19	79176	84	960785	35
201431	40	51521	11	252952	51	92919	64	160032	87
1148473	95	144440	75	1292914	70	172096	48	1120818	22

számla.

folytán		Helyesbített mult évi mérték		Folyó évi gyarapodás		Együtt		Folyó évi fogyatkozás		Érték a folyó év végén	
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
		7286019	—			7286019	—			7286019	—
		236	—			296	—			296	—
		7286315	—			7286315	—			7286315	—
										Hozzáadva a cselekvő hátralékot	1120818 22
										Összes cselekvő vagyón	8407133 22
										Levonva ebből a szenvedő hátralékot	6800000 —
										Tiszta cselekvő vagyón	1607133 22

Folyószám	Főkönyvi lapszám	K i a d á s o k	Hátralék a múlt év végén		Helyesbítés folytán gyarapodás fogyatkozás	
			korona	f.	korona	f.
I. Valódi kiadások.						
<i>Rendes kiadások.</i>						
1	1	Különféle kiadások	5432	75		
2	7	Állami előleg	6800000	—		
3	6	Kamatkiadás	41	37		
4	9	Telekvétel				
Valódi kiadások főösszege			6805474	12		
II. Átfutó kiadások.						
5	5	Magyar Földhitelintézetnél elhelyezett cselekvő tőke				
Átfutó kiadások főösszege						
Valódi kiadások főösszege			6805474	12		
Valódi és átfutó kiadások főösszege			6805474	12		

Budapesten. 1912. évi

A Fővárosi Közmunkák

Szuppán Ferencz s. k.

min. főszámtanácsos.

Ezen számadást egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben tett

Budapesten, a Fővárosi Közmunkák Tanácsa pénzügyi bizottságának

Tolnay Lajos s. k.

Garancsy Mihály s. k.

Helyesbitett mult évi hátralék		Folyó évre köz- igazgatásilag előirt utalványozott összeg		Együtt		Folyó évi lerovás		Hátralék az év végén	
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
5432	75	404	14	5836	89	5836	89		
6800000	—			6800000	—			6800000	—
41	37	15418	58	15459	95	15459	95		
		57880	—	57880	—	57880	—		
6805474	12	73702	72	6879176	84	79176	84	6800000	—
		92919	64	92919	64	92919	64		
6805474	12	92919	64	92919	64	92919	64	6800000	—
		73702	72	6879176	84	79176	84		
6805474	12	166622	36	6972096	48	172096	48	6800000	—

május hó 15-én

Tanácsa, számvevősége.

Sieber Ferenc s. k.

min. számvizsgáló.

egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

1912. évi június hó 10-én tartott üléséből.

dr. Heinrich Kálmán s. k.

Hartig Sándor s. k.

No. of Inhabitants	Total Population		Male Population		Female Population		Total Population	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
I. Village Panchayat								
A. Village Panchayat								
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2	3	4	5	6	7	8	9	10
B. Village Panchayat								
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2	3	4	5	6	7	8	9	10

District Officer

District Officer

District Officer

Fővárosi Közmunkák Tanácsa

Kezelési ág: A katonai laktanya kisajátítási alap.

Részletes pénzkezelési kimutatás
illetve zárszámadás

az

1911. évre.

Folyószám	Főkönyvi lapszám	Bevételek	Hátralék a mult év végén		Helyesbítés folytán gyarapodás fogyatkozás	
			korona	f.	korona	f.
		I. Valódi bevételek.				
		<i>A) Rendes bevételek.</i>				
1	2. és 9.	Kamatjövedelem	1545	48	542	22
		Együtt	1545	48	542	22
		<i>B) Rendkívüli bevételek.</i>				
2	3	Telekeladás	6421	67		
		Együtt	6421	67		
		Valódi bevételek főösszege	7967	15	542	22
		II. Átfutó bevételek.				
3	4	Magyar földhitelintézeti folyószámlán elhelyezett cselekvő tőke	218260	68		
4	7., 8., 10.	Megtérítendő előlegek	1480	44		
		Átfutó bevételek főösszege	219741	12		
		Valódi bevételek főösszege	7967	15	542	22
		Valódi és átfutó bevételek főösszege	227708	27	542	22

Vagyon-

Folyószám	Főkönyvi lapszám		Érték a mult év végén		Helyesbítés gyarapodás	
			korona	f.	korona	f.
5	5	Ingyatlanok és telekrészek értéke	202074	—		
		Összesen	202074	—		

Helyesbített mult évi hátralék		Folyó évre köz-igazgatásilag előírt utalványozott összeg		Együtt		Folyó évi lerovás		Hátralék az év végén	
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
1003	26	8223	12	9226	38	9226	33		
1003	26	8223	12	9226	38	9226	38		
6421	67	22705	—	29126	67	29126	67		
6421	67	22705	—	29126	67	29126	67		
7424	93	30928	12	38353	05	38353	05		
218260	68	38353	05	256613	73	200	—	256413	73
1480	44	200	—	1680	44			1680	44
219741	12	38553	05	258294	17	200	—	258094	17
7424	93	30928	12	8353	05	38353	05		
227166	05	69481	17	296647	22	38553	05	258094	17

számla.

folytán fogyatkozás		Helyesbített mult évi érték		Folyó évi gyarapodás		Együtt		Folyó évi fogyatkozás		Érték a folyó év végén	
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
		202074	—			202074	—	22705	—	179369	—
		202074	—			202074	—	22705	—	179369	—
						Hozzáadva a cselekvő hátralékot	...	...	...	258094	17
						Összes cselekvő vagyon	...	...	...	437463	17
						Levonva ebből a szenvedő hátralékot	...	...	...	234205	67
						Marad tiszta cselekvő vagyon	...	...	...	203257	50

Folyószám	Főkönyvi lapszám	K i a d á s o k	Hátralék a mult év végén		Helyesbítés folytán gyarapodás fogyatkozás	
			korona	f.	korona	f.
I. Valódi kiadások.						
<i>A) Rendkívüli kiadások.</i>						
1	7	Ujépületi telektömb értékesítése folytán befolyt vételárból a m. kir. pénzügyminiszterium rendelkezésére bocsájtott összeg	227754	---		
2	4	Telekeladás címen befolyt összegekből a m. kir. pénzügyminiszterium rendelkezésére bocsájtott összeg	6421	67		
Valódi kiadások főösszege			234175	67		
II. Átfutó kiadások.						
3	3	Magyar földhitelintézeti folyószámlára elhelyezett cselekvő tőke				
4	5	Megtérítendő előlegek				
5	6	Visszafizetendő idegen pénz	30	---		
Átfutó kiadások főösszege			30	---		
Valódi kiadások főösszege			234175	67		
Valódi és átfutó kiadások főösszege			234205	67		

Budapesten, 1912. évi

A Fővárosi Közmunkák

Szuppán Ferenc s. k.

min. főszámtanácsos.

Ezen számadást egyes kiválasztott tételeinek a főkönyvben

Budapesten, a Fővárosi Közmunkák Tanácsa pénzügyi

Tolnay Lajos s. k.

Garancsy Mihály s. k.

Helyesbített mult évi hátralék		Folyó évre köz-igazgatásilag előirt utalványozott összeg		Együtt		Folyó évi lerovás		Hátralék az év végén	
korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.	korona	f.
227754	—			227754	—			227754	—
6421	67			6421	67			6421	67
234175	67			234175	67			234175	67
		38353	05	38353	05	38353	05		
		200	—	200	—	200	—		
30	—			30	—			30	—
30	—	38553	05	38583	05	38553	05	30	—
234175	67			234175	67			234175	67
234205	67	38553	05	272758	72	38553	05	234205	67

május hó 15-én.

Tanácsa, számvevősege

Sieber Ferenc s. k.

min. számvizsgáló.

tett egybehasonlításával átvizsgáltuk és helyesnek találtuk.

bizottságának 1912. évi június hó 10-én tartott üléséből.

dr. Heinrich Kálmán s. k.

Hartig Sándor s. k.

A fővárosi közmunkák tanácsa belkezelési költségelőirányzata az 1912. évre.

Rovat	Alrovat	Tétel	1912. évi előirányzat		1911. évre	Tétel	
			egyenként	összesen	megállapított költségvetés		
			k o r o n a				
I. fejezet. Rendes kiadások.							
I. czim. Ügyviteli költségek.							
1		<i>Személyi járandóságok.</i>					
	1	Fizetések, lakpénzek és pótlékok		186684	171575	1	
	2	Rendes díjnyokok díjazása		5930	4964	2	
	3	Bérek		1000	1000	3	
	4	Ruhailletmények		800	800	4	
	5	Hidberek		180	180	5	
	6	Jutalmak és segélyek		1200	1200	6	
		Összesen		<u>195794</u>	<u>179719</u>		
2		<i>Dologi kiadások.</i>					
	1	Hivatali és irodai költségek					
	1	Fűtésre	2376		2376	1	
	2	Hivatali helyiségek világítására	580		580	2	
	3	Hivatali helyiségek tisztogatására	753		600	3	
	4	Papir, iró és rajzszerekre	1600		1600	4	
	5	Nyomatványok és könyvkötésre	3200		3200	5	
	6	Rajzszközök, szakkönyvek stb. beszerzésére	800		800	6	
	7	Leltári tárgyak beszerzésére és fentartására	500		500	7	
	8	Egyéb irodai szükségletekre	900	10709	900	8	
	2	Bérmkocsi és küldöndijakra		500	500	2	
	3	Felméréseknél szükséges napszamosok bérei			400	3	
		Összesen		<u>11209</u>	<u>11456</u>		
3		<i>Nyugdíjak.</i>					
	1	Ideiglenes nyugdíj				1	
	2	Végleges nyugdíj		4088	1640	2	
	3	Özvegyi nyugdíj		8192	10512	3	
	4	Nevelési járulék		45	278	4	
	5	Kegydíj		400	400	5	
		Összesen		<u>12752</u>	<u>12830</u>		
Kiadások főösszege				<u>219728</u>	<u>204005</u>		

1772.

M. E. II. 1912.

Kelt Budapeston, a fővárosi közmunkák tanácsának

Szuppán Ferencz s. k.
ministeri főszámtanácsos.

Tolnay Lajos s. k.
h. alelnök.

Ezen előirányzat az 1912. évi február hó 26-án tartott ministertanácsban 219728 K.
Budapest, 1912. évi márczius hó 17-én.

Gróf Khuen-Héderváry Károly s. k.
m. kir. minisiterelnök.

A személyi járandóságok részletezése.

Létszám		Fizetés	Személyi pótlék	Fuvar és napidij átalány	Lakpénz	Rendes díjnokok díjazása	Bérek	Ruha illetmény	Hidbér	Jutalmak és segélyek	Összesen
		k	o	r	o	n	a				
I. Elnökség.											
1	Alelnök	12000	4000		3500						19500
1	Miniszteri tanácsos, előadó	8000	4000	2000	2500						16500
1	Miniszteri osztálytanácsos	5000	1400		2000						8400
2	Miniszteri titkár : 2 à 4000 K fizetés, 2 à 800 K személyi pótlék és 2 à 1600 K lakpénz	8000	1600		3200						12800
1	Miniszteri fogalmazó	2200	400		1000						3600
1	Miniszteri segédfogalmazó	1600	400		900						2900
II. Műszaki osztály.											
2	Miniszteri tanácsos { 1-nek	8000	4000	2000	2500						16500
3	Miniszteri osztálytanácsos : 3 à 5000 K fizetés, 3 à 1400 K szem. pótl. 3 à 1600 K fuvar és napidij átal. és 3 à 1600 K lakpénz	8000	2000	2000	2500						14500
2	Műszaki tanácsos : 2 à 4000 K fizetés, 1-nek 1400 } szem. pótl. 2 à 1200 K fuv. és napidij 1-nek 800 } átal. és 2 à 1600 K lakpénz	15000	4200	4800	6000						30000
1	Miniszteri főmérnök	8000	2200	2400	3200						15800
2	Miniszteri mérnök : 2 à 2200 K fizetés, 2 à 400 K szem. pótl., 2 à 800 K fuvar és napidij átalány és 2 à 1000 K lakpénz	2800	800	1000	1300						5900
2		4400	800	1600	2000						8800
III. Számvevőség.											
1	Miniszteri főszámvető	4000	800		1600						6400
1	Miniszteri számvizsgáló	2200	400		1000						3600
1	Miniszteri számellenőr	1600	400		900						2900
IV. Segédhivatal.											
1	Segédhivatali főigazgató	2800	800		1300						4900
1	Segédhivatali igazgató	2200	400		1000						3600
1	Miniszteri irodatiszt	1600	400		900						2900
V. Altisztek és szolgák.											
1	Ajtónálló	1000	300		400			160	36		1896
4	Hivatalszolga : 2 à 300 K } szem. pótl. 1-nek 800 K } fizetés 2 à 200 K } 2 à 700 K } 4 à 400 K lakpénz 1-nek 600 K } 4 à 160 K ruha illetmény 4 à 36 K hidbér	2800	1000		1600			640	144		6184
4	Rendes díjnokok díjazására					5930					5930
1	Fűtő-házmaster bére						1000				1000
	Jutalmak és segélyek									1200	1200
	Az 1904. évi I. t.-c. és 1906. évi IX. t.-c.-ben nyert felhatalmazás alapján az 1912. évben folyósítandó személyi pótlékokra		84								84
	Összesen	101200	30384	15800	39300	5930	1000	800	180	1200	195794
		186.684 korona									

1911. évi november hó 14-én tartott üléséből.

(P H.)

Garancsy Mihály s. k.
ministeri tanácsos, előadó.

azaz : kettőszáztizenkilencezerhétsházhuszonnyolcz korona végösszeggel jóváhagyatott.

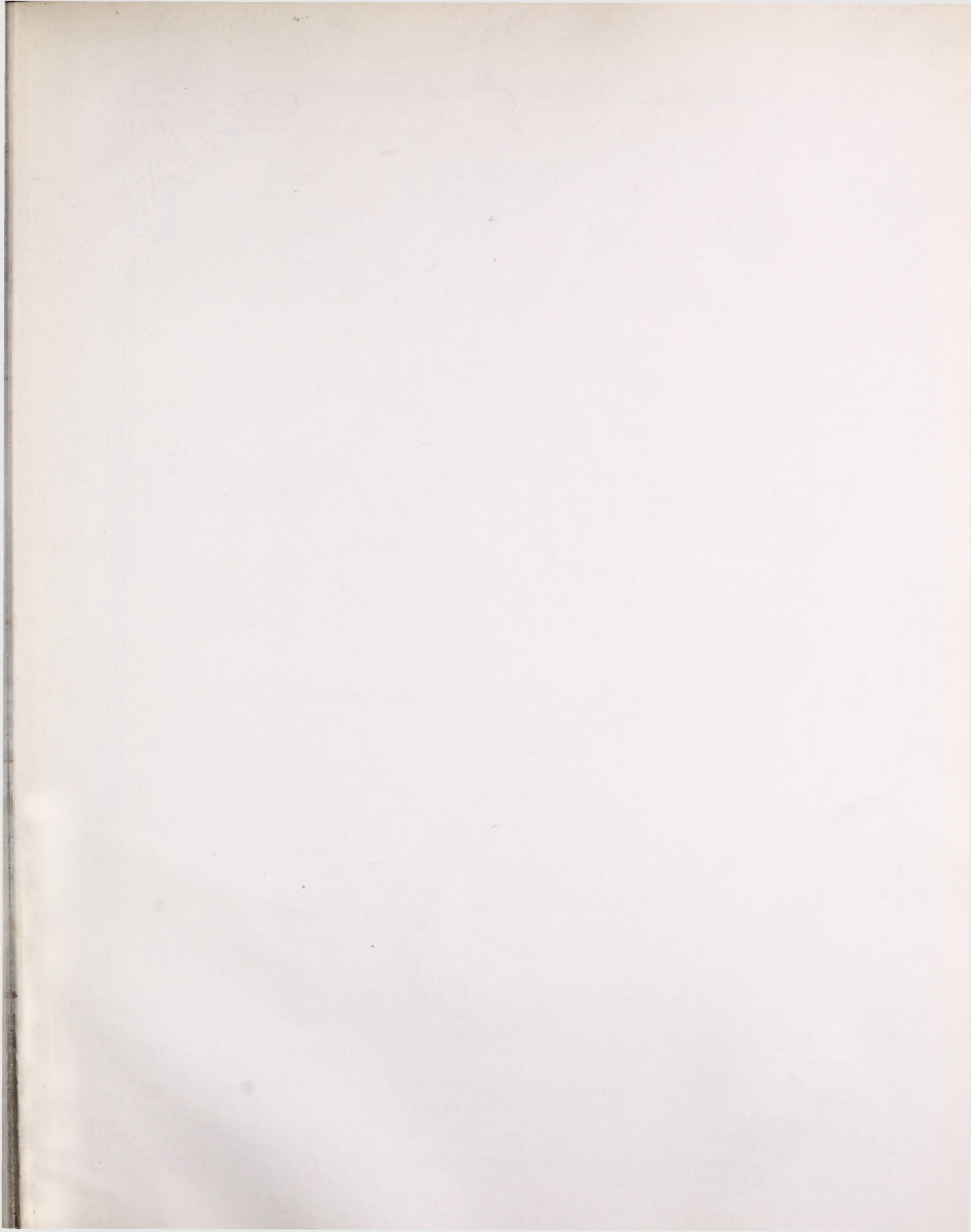
A személynél járulékokról részletesen

Éves juttatás munkaadó részéről	Éves juttatás munkavégző részéről	Éves juttatás munkaadó részéről és munkavégző részéről	Éves juttatás munkaadó részéről és munkavégző részéről összesen	I. Évesjuttatás		II. Évesjuttatás		III. Évesjuttatás		IV. Évesjuttatás		V. Évesjuttatás	
				Éves juttatás munkaadó részéről	Éves juttatás munkavégző részéről	Éves juttatás munkaadó részéről	Éves juttatás munkavégző részéről	Éves juttatás munkaadó részéről	Éves juttatás munkavégző részéről	Éves juttatás munkaadó részéről	Éves juttatás munkavégző részéről	Éves juttatás munkaadó részéről	Éves juttatás munkavégző részéről
1000	1000	2000	2000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
2000	2000	4000	4000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000
3000	3000	6000	6000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000
4000	4000	8000	8000	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000
5000	5000	10000	10000	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000
6000	6000	12000	12000	6000	6000	6000	6000	6000	6000	6000	6000	6000	6000
7000	7000	14000	14000	7000	7000	7000	7000	7000	7000	7000	7000	7000	7000
8000	8000	16000	16000	8000	8000	8000	8000	8000	8000	8000	8000	8000	8000
9000	9000	18000	18000	9000	9000	9000	9000	9000	9000	9000	9000	9000	9000
10000	10000	20000	20000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000

Gazdasági Minisztérium



59432



B 352/52/49

Bp.

A FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK
TANÁCSÁNAK
HIVATALOS JELENTÉSE
1910. ÉVI MŰKÖDÉSÉRŐL.

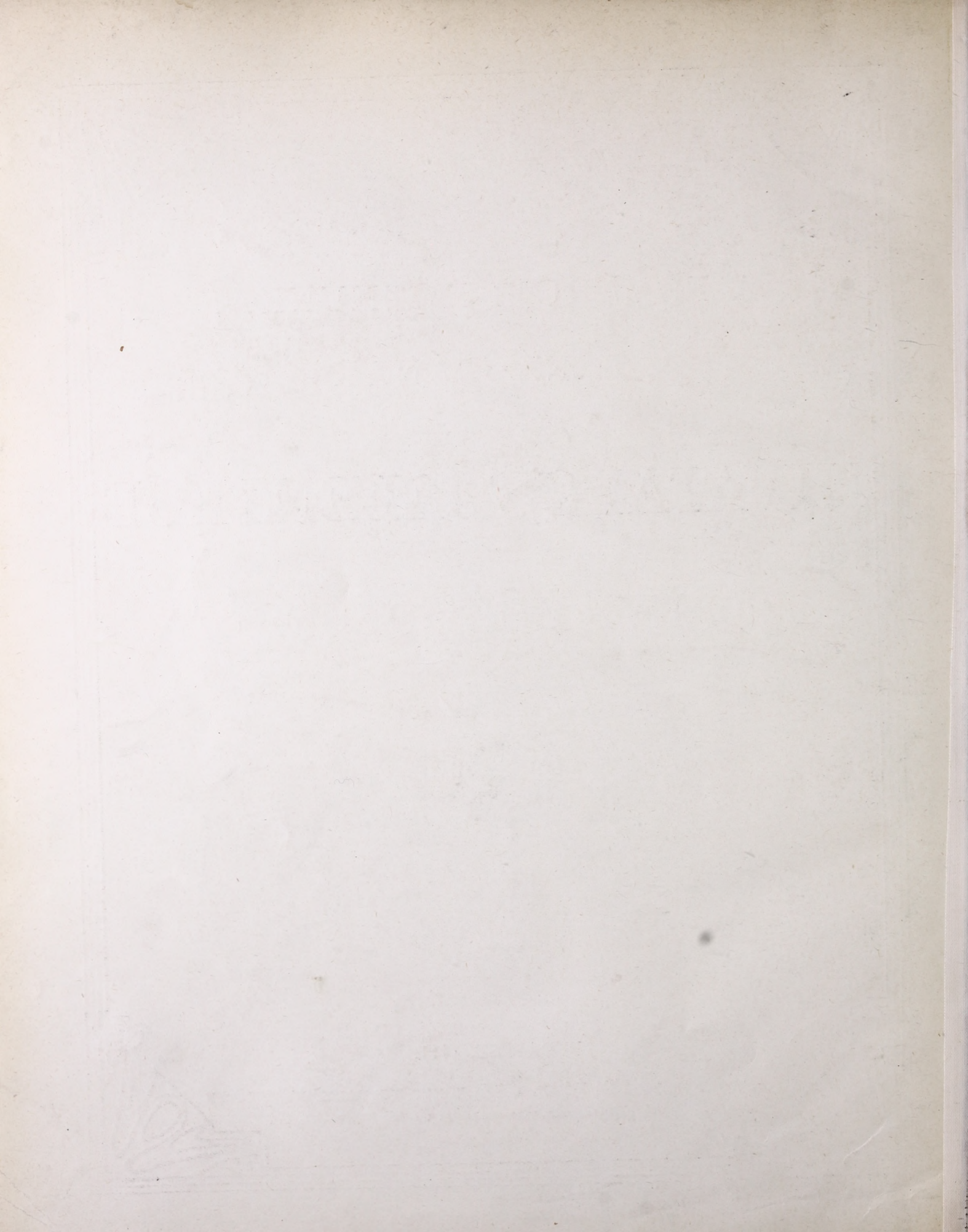
elnöki
1911. IV. 29.



BUDAPEST, 1911.

NYOMATOTT HEISLER ÉS KÓZOL KŐ- ÉS KÖNYVNYOMDAI MŰINTÉZETÉBEN

II. KERÜLET, VÁRKERT-RAKPART 1. SZÁM.



Bp.
A FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK
TANÁCSÁNAK
HIVATALOS JELENTÉSE
1911. ÉVI MŰKÖDÉSÉRŐL.



BUDAPEST, 1912.

NYOMATOTT HEISLER ÉS KÓZOL KŐ- ÉS KÖNYVNYOMDA MŰINTÉZETÉBEN
II. KERÜLET, VÁRKERT-RAKPART 1. SZÁM.

2002

2003 JUL 14

