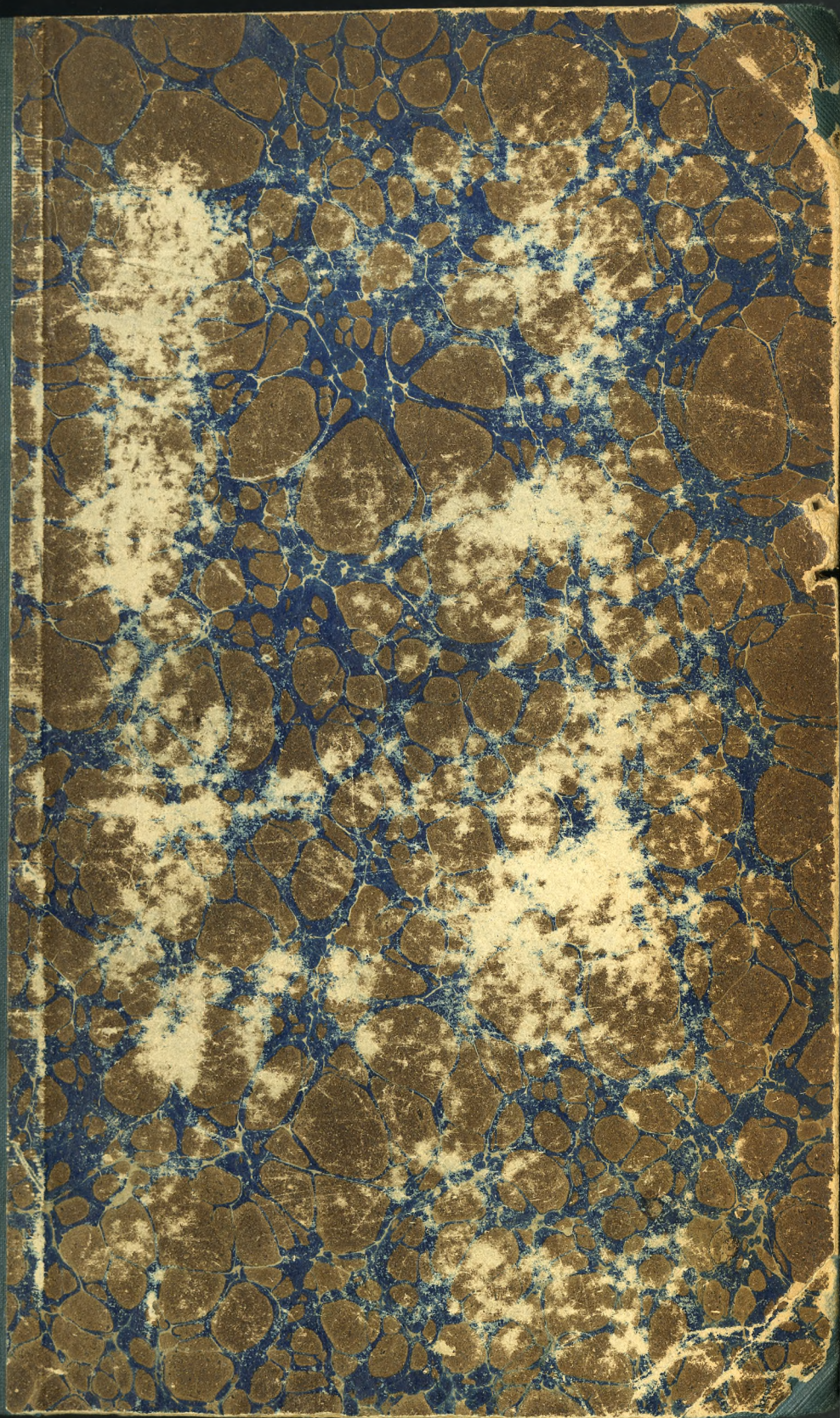


Politikai
röpiratok.

125.





Job. vid / 114



1997

1994 *---* *y*

1999 -07- 07

- 1.) 001 0006 813 153
- 2.) 001 0006 813 160
- 3.) 001 0006 813 207
- 4.) 001 0006 813 276
- 5.) 001 0006 813 283
- 6.) 001 0006 813 290
- 7.) 001 0006 813 306
- 8.) 001 0006 813 313
- 9.) 001 0006 813 320
- 10.) 001 0006 813 252
- 11.) 001 0006 813 337
- 12.) 001 0006 813 344
- 13.) 001 0006 813 351
- 14.) 001 0006 813 443
- 15.) 001 0006 813 450
- 16.) 001 0006 813 467
- 17.) 001 0006 813 474
- 18.) 001 0006 813 481

1081 - 1099

1. A Raitter. féle centorna tervéről négyezredes kitérővel. Budapest. 1866.
2. Bericht der zur Prüfung des Raitter'schen Kanal-Projektes entsendeten Commission. 1866.
3. A katolikus autonómia kérdéséről. Vitézy Virgil. 1869.
4. Statuts de location. Etienne Takács. 1869.
5. Kroatisch-slavonische Eisenbahnen. Anton Cöp. 1870.
6. Oesterreich-Ungarn und Russland. General Turr. 1871.
7. A pestvárosi közigazgatás és meghatározás felülvizsgálata és leírása. 1873.
8. Az erdélyi gard. egyetemes és állományjóról és indoklásokról. 1875.
9. Audiat ut et altera pars! Molnár Lajos. 1875.
10. Die öffentliche Bekehrung. Ignaz Baer. 1876.
11. Válasz az Magyarországi nemzetgardia iránti indoklásra. Józsa Kornél. 1878.
12. Magyar kikötés, magyar hajózási. Havas Rózsa. 1878.
13. A királyfelmetti választókerület körjegyzése. Dr. Semjény Pál. 1878.
14. Az egyéni és nemzeti jólét katechizmusa. Vágvölgyi Ödön. 1879.
15. Milyen boldogságban él a nemzet gondolkodásának? Jurenek László. 1879.
16. Adalékok a járvány elleni prophylaxiához. Körösi József. 1879.
17. Védkezés Dr. Keszé Sára védelmében. Polányi László. 1879.
18. A köznevelésről ref. egyh. kör. körjegyzés a gimnáziumi kör. jav. tárgyalásán.
19. A szocietári ref. felel. tanári kör véleménye a gimn. kör. jav. felől. 1882.

Post. közgyűlés

125

001 0005 176 075

1081 ✓

A REITTER-FÉLE
CSATORNA TERVEZETÉNEK

MŰSZAKI ÉS PÉNZÜGYI

SZEMPONTBÓLI MEGVIZSGÁLÁSÁRA

SZ. K. PESTVÁROS KÖZGYŰLÉSE

ÁLTAL KIKÜLDÖTT

BIZOTTMÁNYNAK TUDÓSÍTÁSA.

1.



125,

PEST,

RUDYÁNSZKY ÉS ARANYOSY NYOMDÁJÁBÓL (3 KORONA-UTCA 9. SZ.)

1868.

A. REITZEL-VERLAG

RECHENKUNDE UND ALGEBRA

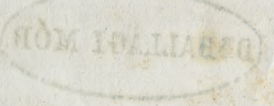
MÜLLER'SCHE VERLAGSBUCHHANDLUNG

LEIPZIG

VERLAG VON C. F. W. BUCHHOLDT

LEIPZIG

RECHENKUNDE UND ALGEBRA



1888

LEIPZIG

1888

Tekintetes közgyűlés!

Midőn Reitter Ferencz miniszteriális osztály tanácsos úr 1856. évben a mostani Rudolf rakpartnak, — 1865. évben, mint akkori állam főmérnök, a Ferencz Józsefrakpartnak általa tervezett építését a város megbízásából vezeté, s ez alkalommal a Duna folyam Budapest közötti állapotának tanulmányozását tette feladatává — e tanulmányozás eredménye arra serkentette, hogy a Duna szabályozását, mely 1838 óta folyvásti tárgyalások és sürgetések tárgya volt, — de a volt kormány levéltáraiban eltemetett, — újra s ismételve megpendítse, azon veszélyre figyelmeztetvén a testvérvárosok közönségét, melynek azoknak lakossága mindaddig, míg a Duna szabályozva nem lesz, jégtorlások alkalmával kitéve marad.

Egyúttal, miután ezen Dunaszabályozás sikeresen csak úgy foganositható, ha a soroksári Dunaág a folyam vizsodrának öszpontosítására elzáratik, — azon geniális gondolat támadt a pesti rakpartok tervezőjének szellemében — nemcsak megmenteni Pestvárosa közönsége és Pestvármegye határos községeiérdekében ezen reájuk nézve oly fontos vizi közlekedést és további használhatását a Duna szabályozása esetére is, — de ezen Dunaágot a város belterületén át folytatva oly hajókázható csatornává alakítani, — mely egyrészt a kereskedelemnek, iparnak és gyároknak kényelmes telepedési, be és kirakási, közlekedési és forgalmi eszközéül

szolgálhasson, másrészt a város legmélyebb részének földdeli feltöltését — az organicus anyagokkal feltöltés mellőztével lehetővé tegye, s így egészségi szempontból nagy előnyt nyújtván, egyttal a külső városrészek eddigi rendszer szerint nem foganatosítható csatornázását eszközölje, — szóval oly vállalatot teremteni, mely sikeresen végrehajtván, e város különösen anyagi fejlődésére nézve kétségen kívül epochalis, előre ki sem számítható befolyást gyakorolni fogna.

Ezen Reitter Ferencz úr által megpendített eszme már a volt k. helytartótanács 1862. évi július 25-én 46599 sz. a kelt intézvényében felkaroltatván, a városnak figyelmébe ajánlatot oly felszólítással, hogy a tervet elkészíttesse. — De a városnak e célra akkor sem pénze, sem a megkívánt mérnöki személyzet rendelkezésére nem lévén, — az ügy megint feledékenységbe ment, míg Reitter Ferencz úr e terveket saját fáradságán és költségén elkészíté, emlékirat kíséretében 1865. évi augusztus hóban a város tanácsának bemutatá, — azokat illetékes szakértők és testületek által megvizsgáltatni és a vizsgálat eredményéhez képest a vállalat létesítésére szükséges intézkedéseket megtételni kérte.

Az akkori teljes tanács 1865. évi aug. 26-án 23173 sz. a. kelt végzésével az ügy fontosságát elismerve, a tervet megtekintés végett a redoute épületben kitételni rendelte, a tanács elnökségét egy szakértő bizottmánynak a terv vizsgálatára leendő kiküldésével s az illetékes testületek meghallgatásával oly kijelentéssel bizta meg, hogy a város e tervezet végrehajtásának költségeihez — miután a Duna szabályozása országos ügy, csak aránylag fog hozzájárulni.

A gazdasági bizottmány a tanács elnökségének 1866. évi april 28-én 726 eln. sz. a. kelt felhívása folytán a budapesti kereskedelmi s iparkamara, a kereskedelmi s nagyke-

reskedelmi testületek. — a kiküldött szakértő választmány és alválasztmányainak nyilatkozata alapján 1867. évi szeptember 20-án kelt jegyzőkönyvében megjegyezvén azt, miszerint e vállalat részletes tárgyalásába mindaddig, míg a kormány s illetőleg a törvényhozás nem határozott — bocsátkozni nem kíván — kijelenté:

hogy a Dunaszabályozás e fővárosra nézve életkérdésnek tekintendő, és foganatositása a kormánynál sürgetendő; — és hogy a Reitter féle csatorna létesítése, mely csak a Duna szabályozása esetében lehetséges, és melynek segítségével az elzárandó soroksári Dunaág hajókázható állapotban fenntartathatik, ugy ezen okból, mint a városra és az országra nézve különösen közlekedési és nemzetgazdasági szempontból gyakorlandó üdvös befolyása tekintetéből — nemcsak kívánatos, hanem a város részéről is erejéhez képest támogatandó és előmozdítandó vállalat.

Ezen bizottmányi javaslat a tettes közgyűlés m. é. október 9-én tartott ülésében 30998 sz. a. tárgyalatván s helyeseltetvén, a m. m. k. közmunka és közlekedési miniszteriumnak azon kéréssel terjesztetett fel, — hogy az ügyet országosan felkarolni, hathatósan támogatni és felette határozni, a megállapodásról pedig a város közönségét további eljárhatás végett értesíteni méltóztassék.

Ezen feliratra a m. m. k. közlekedési miniszterium f. évi február 8-án 6818 sz. a. kelt rendeletével a város közönségét értesíté, hogy a dunaszabályozási előmunkálatok azonnal foganatba vétetni rendeltettek.

Mindezen tárgyalások azonban a nagyszerű tervezetet a valósulás s gyakorlati végrehajtás célja felé csak kisebb mértékben vezették, — míg végre Mention és érdektársai külföldi vállalkozók f. évi július 3-án 21845 sz. a. bemutatott folyamodásukban a Reitterféle csatorna létesítését mint

kivánatost elhatároztatni s maguknak az előmunkálatokra kívánt egy évi elsőbbségi engedélyt más vállalkozókkali alkudozás kizárásával megadatni kérték.

A tekintetes közgyűlés f. é. július 8-án 22978 szám alatt kelt határozatával a csatorna létrejöttét újra kívánatosnak kiemelvén, Mention Alphons és érdektársainak a Reitterféle csatorna iránti előmunkálatokra kért egy évi elsőbbséget megadta s miután nevezett vállalkozók Reitter Ferencz közl. minist. osztálytanácsos úrnak a tervek átengedése iránti nyilatkozatát bemutatták, f. é. július 15-én 23765 sz. a. kelt határozattal a csatorna tervezett vonalán az építkezések engedélyezését jövő 1869 évi március 1 jéig megszüntette, egyuttal pedig e vonal bejárására egy külön választmányt oly meghagyással küldött ki, — hogy a tervezett Csongrádi csatorna vonalára is figyelmét terjessze ki, nehogy ez a Reitterféle csatornáéval ütközzék össze.

E határozat folytán egyszersmind felkérte a magas magyar közlekedési miniszterium is, hogy képviselőit a bejáráshoz kiküldeni s a csongrádi csatorna építésének engedélyezését addig függőben tartani méltóztassék, míg a város ezen vállalat iránt megindított tárgyalások eredménye alapján saját érdekeinek szem előtt tartásával nyilatkozatát felterjesztendi.

E felterjesztésnek a m. k. közmunka és közlekedési miniszterium f. é. augusztus 5-én 9403 sz. a. kelt rendeletével a nagyméltóságú ministerelnökség nevében is helyt adván, a választmány feladatához képest a magas kormány képviselőivel eljárta.

Időközben a Széchényi féle gőzkomp és a magyar általános hitelbank által szándékba vett áruraktárak építésére beérkezett ajánlatok tárgyalására kiküldött bizottmány előterjesztése folytán, — a tekintetes közgyűlés f. évi július

29-én 25298 sz. a. kelt határozatában kijelenté, hogy addig, míg a Reitterféle csatorna kiépítésének kérdése eldöntve nem leend s illetőleg 1869 évi márczius 1-éig minden part-építési magánvállalatok irányában a további alkudozások megszüntettetnek s egyuttal a Reitterféle csatorna tervének műszaki és pénzügyi szempontból leendő tüzetes tanulmányozását elrendelvén, e feladat megoldását f. é. augustus 5-én 26140 sz. a. kelt határozatával jelen bizottmányra bizta.

Érezve e szép és megtisztelő feladatának — s a megbírálandó tervnek rendkívüli fontosságát, melynek sikeres létesítése Pestvárosának europai fővárossá kívánt emelésére s ez iránybani fejlődésére kétségen kívül rendkívüli befolyást gyakorolni fog, — a bizottmány az A. alá visszazárt előiratok tanulmányozása alapján azon — tervező osztálytanácsos úr által is osztott meggyőződéshez jutott, hogy az eredeti terv elkészítése óta oly tetemesen változtak a viszonyok, hogy a csatorna tervezete ugy műszaki, mint pénzügyi szempontból a jelen körülményekhez képest módosítandó s alkalmazandó s ennélfogva B. alá zárt jegyzőkönyve szerint f. évi augustus 13-án két alválasztmányt küldött ki, melyeknek egyike a tervezet technicus oldalának, másika a tárgy pénzügyi részének tüzetes megvizsgálására lettek utasítva.

Ezen alválasztmányok működésük eredményét C. és D. alá zárt jegyzőkönyvekben terjesztették elő, melyek ugy mint a csatorna vonalának bejárására kiküldött választmány E. alá csatolt s a tekintetes közgyűlés f. évi september 9-én 29232 sz. a. kelt határozatával használat végett e bizottmányhoz utasított jegyzőkönyve a bizottmány alább kifejtendő véleményének alapját képezik.

Minthogy pedig időközben Mention Alphons és érdektársai a csatorna építésének felvállalására és végrehajtására

írásbeli ajánlatot nyújtottak be, eme ajánlat előleges tárgyalása a f. évi szeptember 12-én kelt F. alatti bizottmányi jegyzőkönyv szerint egy harmadik alválasztmányra bízott.

Ezen, meghívott szakértők közbenjöttével eljárt alválasztmány az ajánlatot módosíttatni javasolván, — a bizottmány teljes ülésben és vállalkozók közbenjárásával az ajánlat pontjait elvileg megvitatta s azon eredményben állapodott meg, mely a f. évi szeptember 25 és 26-án október 2 án és 10-én tartott ülésekről vezetett és G. H. J. alá zárt jegyzőkönyvekben, — s az J. alatti jegyzőkönyvhez magyar és francia nyelven csatolt, vállalkozók által elfogadott és aláírt javaslatban foglaltatik.

Az ekként összeállított és rendezett adatok alapján a bizottmány már most az egész ügyre vonatkozó nézetét és véleményes jelentését — nyert feladatához képest — a következőkben kíséri a Tekintetes közgyűlésnek meggyőződéséhez képest előterjeszteni:

I.

Első kérdés, mely a bizottmány figyelmét igénybe vette, az volt: micsoda hasznokat és előnyöket lehetne reményleni Pestvárosra nézve, ha a kilátásban levő csatorna megépíttetnék? — és e tekintetben a bizottmány következő meggyőződésben van:

Sokak által kimondatott és a bizottmány e véleményt osztja, hogy Pestnek jövődjé a kereskedés minél nagyobb mértékben lehető kifejlődésétől függ. Városokból csinosítás, szépítés és fényüzési kényelem által temérdek költséggel lehet szép városokat alakítani, de oly városokat, melyek az ország köz és forgalmi életére határozó befolyást gyakorolnak, csak kereskedés, ipar, szorgalom, takarékoság, — szóval közvagyonosodás teremthet. — Versaille egy nagy király

hagyománya: de holt emlék, — Washington a szabadság bölcsejének temploma, de a nép pietásán kívül hozzá semmi mozgalom nem csatlakozik.

Már pedig a kereskedésnek és iparnak parancsolni nem lehet, az emberi szorgalomnak ezen hatalmas emeltyűi csak oly helyeken vernek fészket, hol igényeiknek kényelmes ellátására számíthatnak és ezen igények közé főleg a közlekedési eszközök és a forgalom tárgyainak biztos és kényelmes elhelyezése tartozik.

Pestnek e tekintetben fékvése szerencsés: — Europa legnagyobb folyamának dereka mellett a dunai hajózás rendelkezésére áll; — az ország szívében épülvén, természetes középpontját képezi a vasuti közlekedéseknek, és azon a Dunától befelé szeliden hullámzó térség, melyen áll, terjeszkedésének korlátot nem vet.

De ha lehet a vasutakat a szükséghez képest szaporítani, minden irányban vezetni és egyiket a másikkal tetszés szerint összeköttetésbe hozni: — a vizutakra nézve ellenkezők a viszonyok, mert a folyam partjainak kiterjedését, a vizek lefolyásának irányát, a folyóvizek összeköttetéseit a természet határozza meg; emberi kéz ezeken aránylag csak keveset igazíthat, és csakis két uton, ugymint folyam szabályozások és csatornák építése által. Pedig amennyivel olcsóbbak a vízi közlekedések a vasuti közlekedéseknél, annyival kedvezőbbek is a forgalomra nézve: amiből az következik, hogy ott, hol a tér körülményei megengedik, ily vizimunkálatok végrehajtását elhanyagolni polgári bűn volna.

Ugyanazon mértékben, melyben a folyam, mint közlekedési ut, szolgál a forgalomnak; a folyam partjai mint rakhelyek, ezen forgalom számára nyugpontot és a kereskedésnek tért nyújtanak, melyen a különböző érdekek találkozáván egymással, kölcsönös szükségleteiket kicserélhes-

sék. És a mely pontokon akár történetesen, akár a fekvés körülményei által minél számosabb hasonló érdekek csoportosulnak, — városok támadtak. — Amiből ismét következik, hogy a folyók partjai nem kevésbé fontosak a folyók vizeinél; hogy tehát igen következetesen a folyamok partjainak gondja nem kevésbé foglalja el a civilizált nemzetek figyelmét, mint a folyamok hajózhatási szabályozása és csatornák általi összeköttetése.

Nem is első szózat ez, mely emelkedik az ország folyóinak szabályozása és a pesti dunapartok kiépítése tárgyában. Számptalan évek multak, hogy az ország a folyók, különösen a Duna szabályozását minden alkalommal sürgette, sőt e célra a só felemelt árából költséget is utalványozott; és hogy mindazok, miket az ország rendelt, a szükséghez képest elégségesek nem voltak, ezt a mult idők körülményei okozták.

Pestváros polgárai sem voltak hanyagok partjaik irányában soha; sok tized mult el, mióta az első partépítési munkálatok megkezdettek, melyeket folytatni kötelességüknek tartották mindannyiszor, midőn az idők viszontagságai közt kedvező alkalom mutatkozott. — A most előtünk forgó kérdés is nem egyéb, és ha annak megoldásában fáradozunk, mi sem teszünk egyebet mint azt, hogy folytatjuk azon munkát, melyet előre látó eleink az akkori szükségletnek megfelelőleg megkezdettek és végrehajtottak; — folytatjuk ott, hol ők határt találtak; folytatjuk oly mérvben, melyet a körülmények időközben kifejlett igényei tőlünk követelnek; folytatjuk kedvező és sokkal kedvezőbb körülmények között, mint eleink kezdték és ezért tőlünk az utókor sokkal többet is van jogositva követelni.

Hogy pedig közelebb jussunk azon kérdés megfejtéséhez; micsoda hasznokat és előnyöket lehet vonni Pestvá-

rosra nézve a Reitterféle csatorna megépítésétől, — a fentebbiek szerint az első és legnagyobb haszon az lesz, hogy Pestnek partjai a csatorna által szaporittatván, a kereskedés számára tágabb tér nyittatik, mely a forgalmi tárgyaknak kényelmes és biztos rakhelyekkel kínálgatik; oly tér, mely mind a vízi, mind a vasuti közlekedés közelében a tovább szállításnak és így a cserének kedvező találkozással ajánlgatik. — A kereskedés fel fogja használni ezen alkalmat és nem keres fészket sem kelet sem nyugot felé, hol megállapodhassék; ha itt Pesten utjának középtáján biztos nyugpontot talál.

Mennyire fontos e tekintetben Pestvárosra nézve a Reitter csatorna kiépítése, elég legyen utalni a bécsi lapokra, melyek ez eszme első megpendítésekor nem győzték annak nagyszerűségét eléggé magasztalni, — most pedig, midőn ott állunk, hogy a munkához fogjunk, épen ellenkezőleg a gúny és álokoskodás minden fegyvereit előveszik, hogy törekvéseink hitelét a közönség előtt megdöntsék; — holott Bécs maga minden erőlködéseket elkövet, hogy a Dunát egy csatorna által magához közelebb vonhassa.

Mi nem akarunk versenyezni Bécscsel. Ezt azon ropant pénzerő, mely Bécsben öszpontosulva van, ránk nézve lehetlenné teszi; de a mi bennünket jogosan megillet, azt méltán követelhetjük. Követelhetjük nevezetesen, hogy egyelőre Magyarország terménykereskedése Pesten központosuljon, és erre mint már más alkalommal megemlítettett, csak az kívántatik, hogy a Duna mindenek előtt Pestről lefelé szabályoztassék, és hogy a tiszai vidék egy csongrádszegedi, a soroksári Dunaágba nyiló csatorna által Pestel összeköttetésbe tétessék.

De minek szaporítani a partokat? van Pestvárosnak partja elég; — a soroksári határtól a vizafogóig közel egy

mértföldre terjed. Alakítsuk ezeket rakpartokká és ha még ez sem elég, — ott vannak a budai partok.

A bizottmány ezt nem tagadja: de megjegyzendő, hogy az ipar és kereskedés építi a városokat; — ha tehát ez a partokhoz vonul, a város mindenütt a partok hosszában fog terjeszkedni, és oly alakot nyer, mely sem az egyéni közlekedés kényelmeinek, sem a szépszerűetnek, sem a czélszerű beosztásnak meg nem felel, — és végre a rendőrség kezelését is csaknem lehetetlenné teszi, — a mellett: hogy a belobb eső telkek vagy üresen maradnak, vagy a partépítkezéseknek meg nem felelő modorú telepek által borítottatnak el, melyek a város szélein csaknem falusi viskók színvonálára süllyednek alá, és ezen különböző modorú építkezések között nincs elválasztó vonal.

Ellenben ha a csatorna megépül, ugyanazon építkezés, melyet jelenleg a Duna partjain tapasztalunk, a csatorna partjain fog központosulni, a város tömör alakot nyer, a csatorna és Duna között hason jellegben épül ki: — és ezen alak által eltávolíttatnak minden hátrányok, melyeket a városnak hosszú, de keskeny vonalban várható terjeszkedése okozhatna. A városnak, hogy úgy szóljunk, magva terem, mely körül a kérge fog körkörösén csoportosulni.

És ez a csatorna építésének második haszna.

Azon ellenvetés, hogy a csatorna gátolni fogja a város terjeszkedését, semmi erővel nem bír. Ha vagy száraz árok vagy kőfal választaná el a belvárost a külvárosoktól, és ezen árkon vagy kőfalon keresztül csak néhány kevés közlekedési pontok léteznének, mint például Bécsben, midőn még a bástyák falai fennállottak, — lehetne talán tartani attól, hogy a város terjeszkedése gátolva lesz, — ámbár Bécsnek terjeszkedését a bástyák árcai egyáltalában nem gátolták, Bécs nagy városá lett bástyái mellett is: de a csatorna sem

nem száraz árok, sem nem kőfal, hanem eleven viz, melynek színén a legélénkebb forgalom fog fejlődni: azonkívül a megállapított terv szerint a csatorna felett minden utcánál, melyet keresztül hasít, ugyan oly széles hídon, mint az utca maga, a közlekedés nyitva tartatik. A csatorna tehát nem holt építmény, hanem útér, mely az életet a város széleiről a város belsejébe bevezeti, az tehát a fejlődésnek és terjeszkedésnek akadályja soha nem lehet.

Harmadik haszon, mely a csatornából várható, abból áll: hogy a város legmélyebb tekvésű telkein vezetettvén keresztül, a kiemelendő föld ezen mély vidéknek feltöltésére egészséges anyagot szolgáltat. Most ezen térek szeméttel töltenek föl, és ezen anyagoknak erjedésszerű bűzei a levegőt befertőztetvén, kivált járványok idejében mindenféle betegségek fejlődésének gazdag tápot nyújtanak. Mindemellett a feltöltés lassan halad, és ki lehet számítani, hogy oly arányban mint eddig több évtizedek múlva sem lesz befejezve. Ha pedig a csatorna ásatása nélkül közegészség szempontjából a feltöltésre szükséges föld távolról hordatnék, ki nem számítható összeget venne igénybe. A csatorna ásása által e szükségletnek elég tétetik a nélkül, hogy a közönségnek közvetlen költséget okozna.

A negyedik és utoljára megemlített haszon következő:

Tudva vagyon, hogy pöcze csatornáink rendszere hibás és e hiba napról napra érezhetőbb, minél szélesebben terjed a csatornázás hálózata. Ezen hálózatnak kiterjesztése bizonyos vidéken határát fogja találni és a Dunától távolabb eső városrészekben végre lehetetlenné válik, mert a lejtés miatt a Dunához függélyesen folyó csatornák már is némely utcákban csaknem a földszinén felül emelkednek. E bajon csak a Dunával párhuzamosan vezetendő fő-recipiensek ál-

tal lehet segíteni, melyeknek egyike a Dunapart mellett hosszában, a másika azon távolabb vidéken, hol a csatornák a föld színéhez közel emelkednek, lenne megépítendő. Ezen főrecipiensek felvennék a város mocsvizeit és a Dunának alsó árkába vezetnék ki, mi által el lenne érve az is, hogy a város alatt folyó Duna vizei a mocsoktól tisztán maradnának.

A csatorna e bajon nagy részben segít: keresztül vágván a Dunához függélyesen folyó mocsvezetékeket, kénytelen a tulsó part hosszában egy főrecipiienst építeni, mert a mocsvizet a csatornába nem bocsáthatja be, és ezt a feltöltött téren teheti is. Ez által a munkának fele meg lesz téve. A másik fele a Dunapart hosszában a közönségre marad; már a felső rakpartok mellett meg is kezdetett; és jelenleg az alsó rakpart építésével egy főrecipiens is kapcsolatosan terveztetik. Ha évenként e célra bizonyos összeget fordítunk, rövid évek mulva a város építkezésének egy lényeges hiánya helyre lesz hozva, egy oly hiány, melynek megigazítása különben hosszú éveket venne igénybe a terhes és semmi jövedelmet nem hozó költségek miatt.

A fentebbiekből kitűnik, hogy a csatorna a város kifejlődésének csaknem minden feltételeivel érintkezik nemcsak, hanem azzal szoros kapcsolatban is áll. Így a város kiépítésének, tömörülésének egyik feltétele szépítészti és közrendőri tekintetben: emeli a forgalmat és bevezeti azt a város belsejébe, egészségi szempontból csaknem nélkülözhetetlen, a pöcze vezetékekre nézve pedig a rendszer kijavítását hatalmasan előmozdítja és sietteti.

De mindezen közvetlen hasznoknál sokkal lényegesebb az, mely a csatornából a városra nézve a kereskedés és forgalom élénkítése által közvetve háromol, — melyet csak megközelítve is ecsetelni alig lehet; — és a bizottmány nem is kísérli meg, mert a jövő lehetőségek képe, ha szemügyre

vesszük a nagy Dunát, a délkeletnek és éjszaknyugotnak találkozását, az ábrándképekhez igen hasonlít; — a bizottmány pedig a száraz kiszámítások mezejét elhagyni és a lehető várandóságok magaslatainak fellegvárailhoz felemelkedni hivatásának nem tartja.

II-ik kérdés.

Hol vezettessék a csatorna?

Ezen kérdésre minden tekintetben kielégítőleg megfelel a bejáró bizottmánynak E. alatt fekvő jelentése. Lényeges tartalma e jelentésnek következő:

1-ör hogy a csatorna a város legmélyebben fekvő részén terveztetik;

2-ör hogy a vonalba csak egy három emeletes és három kétemeletes ház esvén, ezen négy nevezetesebb épületen kívül a vonal öv tere többnyire üres telkek vagy földszintes csekélyebb értékű házak által van elfoglalva;

3-ör hogy a vonal az utczákat és utakat különösen a forgalom főpontjain nagyobb részt egyenszögüleg vagy legalább kedvező irányban vágja ketté;

4-er hogy a kitüzött öv terén, a terv elkészítése, úgy mint 1865. év óta annyi építkezés tétetett, miszerint ezen épületek kisajátítási ára könnyen egy millió forintra terjedhető összeggel szaporithatja a vállalat költségeit: eltekintve azon áremelkedéstől, mely azóta a telkekre vonatkozólag létre jött.

Ezekből következik:

a) hogy a csatorna oly vonalban terveztetik, mely úgy rövidségét, mint az építési akadályokat tekintve az adott körülmények között legolesóbbnak és legkedvezőbbnek nevezhető;

b) hogy az utczaközlekedés vonalait nem változtatja,

és ezért a csatorna parttéerein szükséges szabályozásnak legkevesebb akadályt sem tesz;

c) hogy a városnak éppen azon részén vezettetik, hol a feltöltés legszükségesebb;

d) hogy az építés idejének immár utolsó óráját éljük, mert ha 1865. évtől fogva a csatornatér csupán új építkezések miatt árban könnyen egy millió forinttal nevedett, tekintve a város mostani körülményeit, nem sok idő kívánatik, és annyira el fog az új épületek által borítottani, miszerint a kisajátítási költségek aránylagos emelkedése miatt a csatorna létesítése vagy roppant áldozatokba kerülne, vagy talán éppen lehetetlenné is válnék.

A tekintetes közgyűlés ezen akadály elhárítása tekintetéből a csatorna terén az építkezést bölcs előrelátással betiltotta, de a tilalom csak február végeig tart és azt határozatlan időre meghosszabbítani nem is lehet; a bizottmány ennél fogva iparkodott is, hogy feladatát a lehető legrövidebb idő alatt megoldja: de a munka megindítása, nevezetesen a kisajátítási eljárás megkezdése a ministerium és a törvényhozás beleegyezésétől is függ; — megkérendő lenne tehát a magas ministerium egyidejűleg, midőn a tervek, kiszámítások és a vállalkozás feltételei felterjesztetnek, hogy a felülvizsgálat munkáját a lehetőségig siettetni méltóztassék, nehogy a kitűzött idő eltelvén, a csatorna építése nem várt és netalán a költségekre vonatkozó újabb tárgyalások szüksége miatt tovább és tovább haladván, végre legyőzhetlen akadályokkal találkozók.

E helyütt megemlítendőnek vél a bizottmány egy ellenvetést, mely a csatorna vonalára nézve több oldalról emelkedett; és ez abból áll: nem lenne-e czélszerűbb a csatorna vonalát nagyobb távolságra többnyire üres telkeken vezetni aképen, hogy felső torkolata mintegy a margitsziget

irányába, — alsó torkolata pedig a tábori kórház táján nyitnának meg, és a csatorna tágabb félkörben a város nagyobb részét foglalná be?

Ezen terv nem lenne czélszerű azért:

a) mert a csatorna számára kijelölt és a város legmélyebben fekvő téreit elfoglaló vonalon túl a terület ismét emelkedik, háts részekben pedig a csatornát vezetni legalább czélszerű nem lenne;

b) mert nem a kisajátítás, hanem az ásatás és építés képezi a költség legnagyobb részét, ez pedig a vonal hosszabítása által aránytalanul növekednék, a mellett, hogy a részletekben talán olcsóbb telkek egyetemesen nagyobb terjedelmük miatt a kisajátítás költségét semmivel nem csökkentenék;

c) mert a csatorna által a tervezet szerint bekerítendő tér már is oly terjedelmes, hogy csak a jövő iránti remény és várakozás tekintetéből igazolható; — alig kisebb azon területnél, melyet London City-je elfoglal. Pest belvárosa területének tehát, melynek feladata az, hogy hasonneműleg és egyenlően kiépüljön, még fél századig is bőven megfelel; ha e tér még tágíttatnék, a város tömörülése szenvedne általa, pedig egyik fő tekintet a városnak szabályozásánál, melyre a csatorna lényeges befolyást fog gyakorolni, épen az, hogy építkezéseiben szembetűnő különbségek ne létezzenek és az itt-ott elszórva elő forduló fényesebb stylben emelt építmények egyetemleges hatása csekélyebb épületek szomszédsága által el ne homályosíttassék. — Midőn itt-ott alacsony házak között palotaszerű épületek emelkednek ki, hasonló hatást gyakorolnak egészben véve, mint oly város, melynek legnagyobb része földindulás által romba dőlven, a közveszélyből csak kevés épület volt szerencsés menekülhetni;

d) azt sem lehet állítani, hogy a csatorna tulsó partján fekvő terület az elkülönzés által szenvedni fog, mert ezen elkülönzés nem fog létezni, minden összekötő utcák nyitva maradnak, — a csatorna mindkét partja pedig a környékre egyenlő hatást gyakorol, különbözöt a Duna felé annyiban, hogy e városrész, mint régibb, a kiépitkezés azon fokát, melyet mint belvárostól reményleni lehet, hamarább éri el. — A csatorna szélső térein léteznek ma is és emelkednek majd jövőben a gyárak és ipar telepek, midőn a Duna felőli várost a kereskedés foglalja el, és így megosztván az élet munkáját egymás között, mindenik rész szükségéhez képest fejlődik; — egymással vételkedve a mennyiben az ipar nem kevesebb élet-képességgel bir a kereskedésnél; — Végre

e) műszaki szempontból e terv ellen a fő érvet a műszaki bizottnány C. alatti jelentésében fejezi ki. Ehez képest; a Duna fő sodra a tervezett szabályozás szerint nem a Margit sziget és a pesti part között, hanem a budai oldalon esik; és így a pesti oldalra eső Dunaág beiszapolásnak lévén kiteve, idővel a csatorna torkolatát is elzárhatná; holott ha a csatorna torkolata a nagy Dunába nyílik, e veszélytől soha tartani nem lehet.

Végre megjegyzi a bizottnány, hogy a tervekhez csatolt fekrájzban minden egyes telek, mely a csatorna területére esik, külön kijegyvezve, telekkönyvi számmal ellátva és a szerint mint 3, 2, 1 emeletes, vagy földszinti épülettel bir vagy egészen üresen áll, színekkel megkülönböztetve szemléltetik.

III-ik kérdés

A soroksári ág.

A csatorna akként terveztetik, hogy alsó torkolata a soroksári ágba nyílják, mely kotrozás által kellőleg mélyítettvén, hajózhatóvá tétetnék és a csatorna folytatásaként

lenne tekintendő. Szükséges: mert a hajó vontatásnak legnagyobb akadályai a nagy Dunán, épen a soroksári ág alsó torkolatánál kezdődnek, és a csatorna feladata, sőt jövedelmezésének egyik legnevezetesebb forrása épen az, hogy a felfelé vontatott hajóknak könnyebb és olcsóbb közlekedést szerezzen.

De a soroksári ág idegen földön folyik. Önként támad tehát azon kérdés: nem lesz-e ez akadály, hogy a csatorna érdekében felhasználtathassék?

A bizottmány meggyőződése szerint nem, és pedig következő okoknál fogva:

a) mindenek előtt meg kell általánosan jegyeznünk, hogy a vizutak használatát akadályozni senkinek sem szabad annyira, hogy a karópénz szedése például, mely a szabad közlekedésnek egyik legnagyobb akadályja volna, különös privilegium nélkül senkinek meg nem engedtetik; ily privilegiummal pedig a soroksári ág partbirtokosai nem bírnak. A malom haszonvétel a hajózás érdekeinek van alárendelve, a halászat a közlekedést semmiben nem gátolja, a parti kirakodás végre ide nem tartozik;

b) a budapesti Dunának szabályozása csak úgy lesz célszerű, ha a soroksári ág keresztöltés által elzáratik. Ez régen elismert technikai postulatum; ez volt azon akadály, mely miatt a szabályozás mindeddig gátoltatott, mert a soroksári Duna elrekesztése a partbirtokosok érdekeit sokféle tekintetben sérti. Ők tehát ezt mindig ellenezték, kisajátítási törvény pedig, melynél fogva közérdek tekintetéből kényszerithetők lettek volna, nem létezett.

Ezen akadály most megszűnt; — a Duna szabályozásának küszöbén állunk, a soroksári ág el fog rekesztetni, és annak következése az lesz, hogy vize elmocsárosodik, végre kiszárad, és így minden haszonvételek nem a csatornázás,

hanem a szabályozás következtében enyésznek el; ezen haszonvételek megváltása is tehát nem a csatornázásnak, hanem a szabályozásnak esik terhére, — mert a budapesti Dunának szabályozása életkérdés, és ezért szükségképen végrehajtandó — akár épül a Reitter csatorna, akár nem. Sőt ha a csatorna vizének bevezetése által a soroksári ág mesterségesen ismét folyó állapotban tartatik, nem fog ugyan malmokat hajthatni, — mert a csatorna vizének mozgása sokkal lassúbb leend, hogy sem az őrlésre szükséges lökést megadhatná; — de mint közlekedési út csekély bérért a partbirtokosok által is használtathatik: — ezenkívül eltávolíttatnak mindazon hátrányok, melyek egy mocsáros vidék erjedő kigőzölgéseiből erednének. — A soroksári ágnek felhasználása tehát a helyett hogy ártana, kiegyenliti — legalább részben — a szabályozás hátrányait, és így nem lehet okot találni, melynélfogva a partbirtokosok a szabályozás által elrekesztendő soroksári ágnek a csatornázás érdekében újra megnyitását akadályozni kívánatosnak tartanának.

Egyébiránt az ország minden csatornái és vasutai idegen földön vezetettek; — bármi kívánatos lenne is tehát a partbirtokosok jóakarató beléegyezése, ennek hiánya a concessionak akadályul nem szolgálhat; — és ha épen szükséges, a soroksári ág elmocsárosodó medréből húsz öl széles övet kisajátítani nem lesz nehéz. — Mindazonáltal, hogy a szomszédok jóakarátának előnyei a csatorna részére megszereztesse, a bizottmány azt javasolja, hogy annak idejében, majd midőn a Duna szabályozás a magas ministerium által országos erővel megkezdetik, a város részéről tekintetes Pestmegyével a csatorna érdekében szinte alkudozások nyitassanak meg.

A mű ugyan azért, hogy a soroksári elrekesztett

Dunaág kikotortatik, a csatorna vize bele vezettetik, és ekként hajózhatóvá tétetik, befejezve nincsen. A soroksári ág a környékre nézve sokkal hasznosabban értékesíthető volna, ha rendes csatornává alakíttatnék át akként, hogy szintúgy a nagy kiterjedésű mocsárok lecsapolására, mint öntözésére legyen használható. E célra és pedig főleg a part és vidék birtokosaiból külön társulat alakítása lesz szükséges azon társulatok mintájára, melyek a Tisza szabályozása alkalmával alakultak, és a magas kormány vezénylete alatt állanak. De egy ily társulat létrehozása sok időt kíván, a Reitter csatorna használatának feltételét nem képezi: annak alakulásától tehát ámbár előre látható, hogy mint a körülmények szükséges corollariuma előbb utóbb létesülni fog, — a csatorna építését felfüggeszteni nem lehet.

IV-ik kérdés.

A csongrádi csatorna.

Az országnak mely vidékein keresztül vezettség a csongrádi csatorna, az tulajdonképen Pestvárosát közvetlenül nem érdekli: de igen is, érdekli Pestvárosát azon pont, hol a Dunába nyílik, és azon építmények, melyek a csatorna torkolatánál és ezzel kapcsolatban terveztetnek.

Azon tervrajz, melyet Wallandt Henrik k. osztálytanácsos és Naszlaházt k. felügyelő a bizottmány elébe terjesztettek, azt tünteti elő, hogy a csongrádi csatorna Dunai torkolata a soroksári út és Duna közötti térségen a molnárok és sütők épülete mellett nyíttatnék meg. — A csatorna mellett a torkolat közelében óriási raktárak építtetnének, a csatorna aztán ezen raktárak között haladna lefelé egy ideig párhuzamosan a soroksári ággal. Tudva van továbbá, hogy ezen raktáraknak összeköttetése az éjszaki pályaudvarral

és a Dunának áthidalása e tájon szinte czélban van, úgy, hogy a csongrádi csatorna az északi vaspálya és a hidon át a déli vaspálya egy csomót képeznének, mely Pestet mellőzve, kirekesztené mind az odenburgi pályának, mint a tiszai gabonakereskedésnek, mind a déli pályának forgalmából.

Ezen combinatio ellen a legerélyesebben tiltakozni a bizottmány nemcsak a város, hanem az ország érdekében is kötelességének tartja.

Ha Pestből idővel főváros akar fejlődni, szükséges, hogy a forgalom itt központosittassék; hogy a közlekedési eszközök itt képezzék azon csomót, melyben minden szálai összefolyanak és melyből indulnak: ez régen elismert postulatum. — Igaz, léteznek városok, melyek a körülménye káltként kinálkozó kedvező conjuncturákat felhasználva és az egyszer létrejött összszeköttetéseket gondosan ápolva és folyvást nagyobb körbe kiterjesztve, ily központosítás nélkül is — a nagy világ forgalmában jelentékeny befolyást tudtak maguknak szerezni és biztosítani. — De ez hosszú évek, sőt századok műve volt. Mi a civilizált világ szélén, folytonosan mostoha körülmények között, úgyszólván létezésünkért küzdve, elmaradtunk. Nem szabad tehát felejtenünk, hogy Pest még csak lesz, hogy kedvező conjuncturákat bevárni nincs időnk, hanem hogy ezen kedvező conjuncturákat mennyire lehet — magunknak kell előteremtünk, ha az előre haladott világgal a concurrentia színvonalán akarunk valaha találkozni. — Erre kezeink között csak egy eszköz létezik, és ez abból áll, hogy legalább egy pontján a hazának oly erőt gyűjtsünk, mely az europai küzdtéren jogosult versenytársnak ismertessék el, és hazánk érdekeit erélyesen képviselhesse. De e czélt nem fogjuk elérni akkor, ha az ország forgalmának úgy mondvá — feléből Pest kirekesztetik, és

azon csekély erő, melylyel rendelkezhetünk, szétforgácsoltatik.

Ámde a csongrádi csatorna partjain tervezett raktárak szinte a pesti határban épülnek, — ezen építmények által is tehát csak Pest gyarapodik? — Igaz, — a raktárak a pesti határban lesznek, és nem valószínűtlen, hogy a raktári üzlethez szükséges napszámosok, a felügyelői és kezelési személyzet egy új telepet fog alakítani, hasonlót mint Uj-Pesten és Kőbányán látunk. De — feltevé bár, hogy a fenn említett combinatióban Pest is résztvehet, és abból kieresztve nem lesz, még akkor is ellenkezőnek kell mondani Pest érdekével, hogy azon része, mely már város, elhanyagoltassék azért, hogy közelében falu épüljön; kivált midőn mindennemű termények elhelyezésére magában a városban, különösen a Reitter csatorna partjain raktárak bőven kínálkoznak. — Azon általános nézetten kívül tehát, mely a forgalom érdekeiből merittetik. Pestnek külön érdeke is, a fenn körülvonalozott tervek ellene szól.

De van még egy másik tekintet, mely a termelők és kereskedés érdekében a fenn említett tervet ellenzi.

A csongrádi csatorna, kivált ha más a Tisza vidékén már létező, vagy ennek utána létesítendő csatornákkal kapcsolatba tétetik, oly vízi utat fog képezni, mely a tiszai vidék összes terménykereskedését magához ragadja; — senki terményeit Titelig nem fogja leusztatni, hogy onnan ismét a Dunán felvontassa. Ezen vizutak egyetlen végső kiágazása egy zártkörű társulat kezeiben lesz, csak egy torkolattal bir, és ezen torkolat mellett óriási raktárakkal szereltetik fel. Ebből a következés az, hogy a tiszai vidéknek, tehát az ország legtermékenyebb vidékének terménykereskedése egy zártkörű társulat hatalmába kerül, mert a ki tulajdonosa lesz ezen vízi útnak, és tulajdonosa lesz a torkolati raktá-

raknak: — az ura lesz magának a kereskedésnek is. Ez igen érthető, — ezt elemezni tovább nem szükséges.

A bizottmány elismeri, hogy a város közönsége ezen tervet és combinatiókat tetteleg nem gátolhatja, kivált ha a csongrádi csatornára az engedély a törvényhozás által kiadatik, és a csatorna terve a miniszterium által helybenhagyatik: — nem marad tehát egyéb hátra, mint hogy azon javaslatot terjessze a tettes közgyűlés elé: miszerint a magas miniszteriumhoz intézendő egy alázatos fölírás által a csongrádi csatorna tervének czélszerű módosítása kéretnék.

És itt értünk már azon ponthoz, hol a Reitter csatorna és a csongrádi csatorna öszhangzásba hozatalának kérdése merül föl. — Nem ellenkeznek azok egymással technikai tekintetben, habár a csongrádi csatornának kitorkolása azon ponton maradna is, hol jelenleg megnyittatni czéloztatik: hanem az országnak szinte úgy, mint Pestnek kiszámíthatlan előnyére egymást kiegészíthető művé alakulhatnak.

Erre semmi egyéb nem kívántatik, mint az: hogy nem csupán a csongrádi hanem a csongrád-szegedi csatorna kapcsolatban építtessenek, és a megállapított terv szerint a soroksári ágba vezettessenek be. A soroksári ág által aztán kapcsolatba jönnének a Reitter csatornával, és közvetlenül Pest belsejével, Pestnek kereskedelmi világával lennének érintkezésben.

Igaz, — itt is csak egy végső kiágazása lenne az alföldi csatorna hálózatnak, — mely a Reitter csatorna felső torkolatában végződnék: — de Pest nem zártkörű társulat, és a Reitter csatorna partjai nem lesznek magán tulajdona a csatornatársulatnak.

Ezen javaslat nem is lehet ártalmára a csongrádi csatorna érdekeinek, ha valóban főleg a közlekedés érdekében építetik; ha pedig ártalmára szolgál csakugyan, — akkorég y pilla-

natig sem lehet kétség az iránt, hogy mint közlekedési ut, egy egészen más, a közérdektől eltérő célra van rendelve.

Azonban e javaslat sikerétől a Reitter csatorna ügyét függővé tenni nem lehet; mert még azon esetben is, ha a csongrádi csatorna úgy építtetik, mint tervezve van; — ha mind azon combinatiók, melyek fennebb említetttek, az északi és déli vaspályák és a torkolati raktárak között létre jönnének is, a Reitterféle csatorna számára az aldunai forgalom mindig meg marad: — ez pedig jövőben oly jelentékenynek ígérkezik, miszerint reményleni lehet, hogy a többi jövedelemmel együtt véve, nem sok év mulva elégséges lesz a csatornaépítés költségeinek kamatait és törlesztését fedezhetni.

A bizottmány a fennebbi, — talán kelleténél hosszabb, — fejtegetést tehát nem is kizárólag a csatorna szempontjából, hanem az ország köz és a város helybeli érdekeinek szempontjából találja indokoltnak.

V-ik kérdés.

Az építkezés nehézségei.

Azon aggodalom több oldalról nyilvánult, hogy a csatorna építéssel járó tömeges kisajátítás a lakhelyiségek számát, mely már is elégtelen, szerfelett megfogyasztja, és az utczai közlekedést megfogja akasztani, legalább azon időre, míg az építés tart.

Ezen aggodalom a bizottmány meggyőződése szerint alaptalan.

Való az, hogy a kisajátításnak a lehető legrövidebb idő alatt végre kell hajtani azért, hogy a lehetőségig aránylagos árak szerint eszközöltessék; nehogy az aránylag magasabb és alacsonyabb árak ingerült izgalmat okozzanak; ezt pedig elkerülni nem lehetne, ha a kisajátítási eljárás éveken keresztül

nyújtatnék. De ebből nem következik hogy a kisajátított épületek azonnal leromboltassanak. Állva maradnak azok és lakásul fognak szolgálni mindaddig, míg a telek, melyet elfoglalnak, az építés sorjára kerül, és így a kisajátított, építményeknek csak egy része fog elvonatni rendeltetése céljától. Mivel pedig az építést a vonal bármely pontján lehet megkezdeni, nem fog az kezdetni a város legnépesebb vidékein, hanem ott, hol a csatornatér vagy egészen üres, vagy csak kevés épületekkel van borítva.

Mig az építés tart, egyidejűleg a csatorna mellék térein fognak emelkedni új építmények, sokkal nagyobbak a leromboltaknál, és ezek bőven pótolni fogják a hiányt, mely az építkezés legközelebb következő cyclusa alatt felmerülhet és ily módon a lakhelyiségek hiánya érezhető nem lesz.

Ehez járul, hogy azok, kiknek épületeik és telkeik kisajátíttatnak, és kész pénzzel egyszerre kifizettetnek, tőkéiket hihetőleg szekrényeikbe elzárni nem fogják, hanem a mi legtermészetesebb következése szokott lenni hasonló eljárásoknak, valószínűleg olcsóbb áron a kisajátított telekhez hasonlólt vásárolván, új házakat fognak építeni, és ezen házak szaporítani fogják a csatorna építés ideje alatt is a lakhelyiségek számát.

Mi az utczai közlekedést illeti, mindenek előtt a hidak építtetnek meg, hogy ezek alatt a csatorna építése akadálytalanul haladhasson és e közben igaz, a közlekedés csak a mellékutczában tartathatik fenn.

De legyen bár e mű létesítése talán első évben a kényelemnek némi háborgatásával kapcsolatban, ezen tekintet oly nagyszerű vállalat kivitelénél, mint egy Pest belsején keresztül vezetendő hajózható csatorna, mindenesetre csak mellékes, és számításba véve azon roppant hatályt, melyet ha elkészül, a város minden viszonyainak fejlesztésére gyako-

rolni fog, — figyelmet alig érdemel. Ám hiszen csak egy pöcze vezetéknek építése is bármely uteza hosszában, sokkal több alkalmatlansággal jár.

VI-ik kérdés.

Hogyan építtessék a csatorna?

Ezen kérdés megfejtésével a műszaki bizottmány foglalkozott, ebbeli jelentésének, mely C alatt mellékeltek, lényeges tartalma következő.

Csak kétféle csatorna létezik: nyílt azaz folyó csatorna, és zsilipes. Az első nem ajánlható, tehát nem marad egyéb hátra, mint hogy zsilipekre építtessék.

Az okok, melyeket a választmány műszaki osztálya említett jelentésében e vélemény támogatására elősorol, következők:

a) nyílt csatornák csak ott alkalmazhatók, hol valamely tó, vagy állandó vízszin más tóval vagy folyammal köttetik össze; mely esetben a csatornán lefolyó víz mindenkor egyforma magasságban marad, és szabályozott egyforma lejtézzel ömlik a másik mederbe: ily esetben a csatorna fölött a szárazföldi közlekedés érdekében épített hidak alatt a vízi közlekedés minden időben lehető, és a víz szine soha oly alacsonyra nem süllyedhet hogy a terhes hajókat meg nem bírná. Ellenben, ha a csatorna által összekötendő vizek színvonalai időről időre ingadoznak, a csatorna vize is hol magasabb fokra emelkedik, hol ismét süllyed; és az első esetben a csatorna hidai alatt a hajózhatás bizonytalan kivált gőzösök által, mely járműveknek kéményei magasak, — a második esetben pedig ismét bizonytalan, mert a víz-állás oly alacsonyra leszállhat, hogy a terhes hajókat nem bírván azok megfeneklenek.

Tudjuk pedig, hogy a Duna vízszíne néha 20 lábra is emelkedik, és ily esetben a hidakat el kellene távolítani, hogy a csatorna hajózható lehessen; — és ismét — ámbár ritkán — a szempontig sülyed, és ily esetben a kirakás csaknem lehetetlenné válnék. Ehez járúl

b) hogy Dunánk, kivált áradás alkalmával, temérdek iszapot hord; — hogy tehát egy nyílt csatorna rövid idő alatt eliszapoltnának, és ez a kezelési költségeket a folytonos kotrózás és tisztítás szüksége által nagy mértékben szaporítaná.

c) Egy nyílt csatorna az áradás és jégtorlódás veszélyeit nevelné, mert a csatorna víze a Duna vizével egyenlő színvonalra emelkedvén, ugyan egy időben a Dunának partjain túl kelne, — ekkor pedig a város két oldalról lenne a veszély által ostromolva; — ha pedig a csatorna árjainak kiömlését megakadályozni akarnánk, akkor a partokat oly magasra kellene feltöltenünk, hogy a legmagasabb árvíznél is magasabbak legyenek, a mi meg nem történhetnék az utcai közlekedés tetemes hátránya nélkül. Végre

d) Nem kell felednünk, hogy a Reitter csatorna a soroksári ágba lesz bevezetve, mely ágnak úgy felső, mint alsó torkolata a Dunaszabályozás következtében el lesz zárva, hogy tehát csatornánk felső torkolatát mi sem hagyhatjuk nyitva.

Ellenben ha a csatorna alsó és felső vége zsilippel elzárva és biztosítva leend, akkor szinte úgy az eliszapodás, mind az árvizek és jégtorlatok által támadható károk ellen biztosítva leend, mind a vizállás abban függetlenül a Dunától egyformán szabályozható lesz és a hajók közlekedése a hidak alatt mindenkor akadály nélkül történhetik. Mindezen okoknál fogva tehát a választmány műszaki osztálya zárt csatorna építését javasolja, melynek mind felső,

a Dunából nyíló, mind alsó torkolata a soroksári ág kiömlésénél zsilipekkel láttassék el.

Azon aggály, hogy a zsilipek kezelése által a hajók kikötése és gyors közlekedése akadályozva lesz, nem alapos, mert a zsilipek a legnagyobb hajót is, kis hajót pedig többet is egyszerre egy negyed óra alatt a Dunából a csatornába és viszont — átszállíthatják, holott jelenleg, midőn a városi Dunapart minden tekintetben szűk, a hajók sokszor órákig kénytelenek várni, hogy kiköthessenek.

Ugyszinte azon aggály sem alapos, hogy a csatorna holt vize majd búzövet fog terjeszteni, melyek környékét befertőztetvén, a közel lakást tőrhetlenné teszik; mert a csatorna vize nem lesz holt hanem eleven, és ámbár halkkal, de folytonosan folyó. Lejtése 100 öl hosszában 1 vonalra, egészben $8\frac{1}{2}$ mértföldön 13 lábra van számítva; ezen felül minden másodperczben 800 köbláb friss viz által ujittatik: ekképen tehát a viz elhalása és búzók kifejlődése teljesen meg lesz akadályozva.

Még egy körülményt kell a csatorna szerkezetére vonatkozólag kiemelnünk, és ez azon javaslat, hogy a csatorna rakpartja gőzerejű vaspályával, a csatorna körutja pedig lóvonatú vaspályával láttassék el, melyek által a déli, éjszaki és államvaspályák a csatorna partján tétetvén kapcsolatba, e szerint a vízi és a vasuti közlekedés a város közepén egyesíttessék.

Hogy e kérdést a bizottmány kielégítőleg megoldhassa, a nevezett vaspályák igazgatóságait és a kereskedelmi testületet kérte fel, hogy küldötteik által egy e czélból tartandó értekezletben résztvenni sziveskedjenek. Ezen meghívás következtében a kereskedelmi testület részéről Aebly Adolf, az északi vaspálya igazgatóság részéről Stempf Károl kir. tanácsos és igazgató, — a déli vaspálya részéről Meiszner

Miksa főmérnök, végre az állam vaspálya részéről Biberauer Tódor főmérnök urak jelentek meg — és ezek egyhangulag következő véleményt nyilvánítottak:

1-ör hogy a csatorna mellett tervezett vaspálya, és maga a csatorna, a menyiben a jelenleg fennálló utakon mozgó közlekedés nem gátoltatik, nemcsak általános forgalmi, de különösen kereskedelmi szempontból nagyon előnyös és kívánatos vállalatoknak tekintendők; —

2-or hogy a csatorna mentében tervezett vasút építése már azon oknál fogva is sokkal előnyösebb bármely más, a város külsőbb területén nagyobb körben a három pályaudvar összekötése végett lehető pályavonalnál, mert a csatorna melletti pálya mindeniknél sokkal rövidebb és így legolcsóbb is lehet, egyszersmind a viz és pálya közelében szükséges raktárak építésére a körülmények nagy mértékben kedvezők;

3-or hogy a három vaspályának és csatornának egymás közötti összeköttetése a nagykereskedés napról napra észrevehető növekedésének érdekében azért felette fontos, mert ez által az áruknak egyik pályától a másikra, vagy a Dunára és viszont, vagy a csatorna partjain építendő raktárakba szállítása nemcsak rövidebb időbe, hanem sokkal kevesebb költségbe is kerül, mint jelenleg eszközölhető; és ez különösen a gabonakereskedést illetőleg temérdek hátrányt fog elhárítani;

4-er hogy a csatorna és vasút terve, különösen ha a csatornai vaspálya a budai parttal, de nem repülő, hanem állandó hid által köttetik össze, úgy, hogy mindhárom pálya és a csatorna közvetlen összefüggésben állanak, legcél szerűbb, legjobb és egyszersmind legolcsóbb közlekedésnek nevezhetők.

Mellőzve azon részletes technicalai fejtegetéseket, me-

lyeknek kíséretében Reitter Ferencz osztálytanácsos úr terveit a bizottmány szakértő tagjai előtt magyarázta, rövid vázlatban képét akarjuk felmutatni a csatornának a tekintetes közgyűlés előtt.

A csatorna zsilipekre épül.

Vízének mélysége a Duna szempontján alól 6 láb, és ez elég a legterheesebb Dunai hajók elhordozására.

Medrének szélessége egész hosszában egyenlően 20 öltre van számítva, és miután a Dunán közlekedő legnagyobb hajók 5 ölnél nem szélesebbek, e térben három ily nagy hajó is egymás mellett kényelmesen elhaladhat.

Megjegyezzük azonban, hogy a csatornán kerekcsónakok nem járhatnak, csak propellerek, mert amazoknak erős hullám-hányásai a partokat károsíthatnák.

A csatornának vízzel borított falazata kemény kőből (Cyclopenmauer), annak rakpartjai és támaszfalai pedig kétszer égetett téglából (Canalziegel) épülnek.

A csatorna mindkét partján 10 öl széles körut marad.

A csatorna nyugati oldalán 4, keleti oldalán pedig 8 öl szélességű rakpart épül.

A parti körut mentében házak emelkednek, melyek a csatorna rakpartjával alagutak által lesznek közvetlen összeköttetésben.

A csatorna mindenütt, hol utcza nyílik, az utczával vagy úttal egyenlő szélességben áthidaltatik; ezen hidak vasból készítvék és mint folytatásai az utcának, szabadon használtatnak.

A csatorna egyik parti körutján lóvonatu, a keleti rakparton gőzerőre épült vaspálya vonul el, ez utóbbi az alagutak raktárai mellett, melyek által a csatorna és három országos pályaudvar összeköttetésben áll.

Ime tekintetes közgyűlés! ez képe a csatornának rövid

vázlatban. Ide terveztetik közlekedési eszközeinknek azon csomója, melyet fenntebb a csongrádi csatorna kérdésének fejtegetése alkalmával említünk, — és hogy ezen csomó ide tétessék át, ez annyival jogosultabb kívánata Pestvárosának, minél többet nyom e város érdeke, melyből az ország jelenleg is már összes jövedelmeinek közel $\frac{1}{3}$ -ed részét meríti egyes társulatok érdekénél. — Ezen csomóhoz azonban legalább egy állandó hid kívántatik a Duna felső partjainál, melyen az államvaspálya a déli vaspályával és ha lehet még egy hasonló a Duna alsó partjain, melyen a déli vaspálya az északi vaspályával közlekedhessenek; — vagy legalább ideiglenesen két hajóhid, hogy a közlekedés az egyedül álló lánczhid torkába belé ne fulladjon.

Végtére egyet kell még különösen kiemelnünk, és ez abból áll, hogy e csatorna építhetése lényegesen a budapesti Dunának szabályozásától, azaz mi evvel egyértelmű a soroksári ág elzárásától függ: — és ezért a bizottmány azon javaslatot terjeszti elő, hogy valamint eddig már több ízben történt, a magasministerium ezen szabályozásnak erélyes siettetése végett a csatorna tervek felterjesztése alkalmával is újólág felkéressék.

VII-ik kérdés.

A csatorna építésének költségei és remélhető jövedelme.

A bizottmány pénzügyi osztálya összehasonlítván azon adatokat, melyeket az 1865 évtől 1867 évig a dunai közlekedésről úgy föl, mint lefelé, részszerint a Lloyd társulattól részszerint a dunaparti városi vámhaszonbérletől nyert azon adatokkal, melyek Reitter közkézen forgó munkájában foglaltatnak: — hosszas és beható tárgyalás után kiszámította

mindazon költségeket, melyek a csatorna építésére és a kisajátításra kívántatók lesznek, — mindazon jövedelmeket, melyek a csatorna megnyitását követő első 10 évben valószínűleg remélhetők, — ez utóbbiakat oly megjegyzéssel, hogy a számítás biztonsága tekintetéből inkább szűkebben mérte azokat, mint bővebben; — hogy tehát a megállapított jövedelmi öszszegre a legnagyobb valószínűséggel lehet számítani. — Reményleni lehet azonban hogy e jövedelmek nemcsak 10 év múlva, hanem sokkal hamarább a megállapított összeget felülhaladják.

A pénzügyi osztály által a D. alatt bemutatott jelentésben a költség és jövedelem következőleg van felszámítva:

A. KÖLTSÉG.

1. A csatorna létesítésére kisajátítandó 85428 ööl becsára	1,825,652 frt —
2. Az e területen létező épületek becsára az építési anyag 15% értékének leszámítása mellett	1,971,856 frt —
3. A csatorna kisajátításának és építésének költségei, ide számítva a csatornával párhuzamosan vezetendő főrecipiens és a soroksári ág kotrózási költségét	5,000,000 frt —
4. A vállalat megalapítása költségeire számított 500,000 frt felét	250,000 frt —
A csatorna ásás és építés összes költségei tehát	9,047,508 frt —
vagyis kerek számban =	9,000,000 frt tesznek.
Ha ezen összeghez, ugymint	9,047,508 frt —
1-ör A csatorna körútján túl jobbra és balra kisajátítandó és a kiásott föld elterítésére szükséges 52 ölnyi szélességű terület értéke	3,651,304 frt —

2. Az területen létező épületek értéke.	4,639,660 fl. —
3. A vállalat megalapítására számított 500000 forintnak fele vagyis . . .	250,000 fl. —
hozzá adatnak : Világos, hogy az egész vállalat legalább	
összesen	17,588,478 ftot
vesz igénybe.	

B. JÖVEDELEM.

1. hajóvám az alsó hajóktól	100,000 fl. —
2. rakpartjövedelem	43,600 — „
3. kikötő díjak	15,000 — „
4. hajóvám a felső hajóktól	15,000 — „
5. vaspályatér jövedelme	15,000 — „
6. alagutak után	20,000 — „
7. emelő csigák után	5,000 — „
8. Jégeladatás után	10,000 — „
9. hajóvontatás után	10,000 — „
10. közuti vaspályatér után	15,000 — „
Összesen	248,600 ft. „
ebből pedig kezelési költség fejében	18,600 ft. „
levonva marad remélhető tiszta jövedelem:	230,000 ft. „

C. ÖSSZEHASONLÍTÁS.

A csatorna építésének és kisajátításának költségeit 9,000,000 forintba felvéve, és ezen összeg után 4 évre, úgymint az építés idejére esedékes kamatokat szinte kerekszámban 1,000,000 forintra számítva, tehát a csatornaépítésnek összes költségeit 10,000,000 forintban megállapítva, kitűnik, hogy ezen összeg után esedékes $5\frac{1}{10}$ száztóli. 510,000 — ftot tesz.

Ha már ezen összeggel, melyből 5% kamat $\frac{1}{10}$ % törlesztés, a csatorna valószí-

nű tiszta jövedelmét összehasonlítjuk,
mely 230,000 — ftot
tesz, kitűnik, hogy a csatornaépítés
költségeinek kamata és törlesztési juta- 280,000 — ft.
lékából az első években a csatorna meg-
nyitása után fedezet nélkül marad.

Megjegyzendő, hogy Reitter Ferencz osztálytanácsos úr
az általa készített költségvetés alapjául minden egyes telkek
és épületek becsének táblázatos kiszámítását bemutatta, mely
kiszámítási okmány, úgyszinte az ásatási és építési költsé-
gek részletes kimutatása a telekkönyvi hivatal által átvizs-
gáltatván, helyesnek találtatott és a tervek mellett fekszik.

VIII-ik kérdés.

A vállalkozók feltételei.

Több oldalról nyilvánult ugyan azon ohajtás, hogy a
csatornának, mely a város érdekeivel annyi fontos tekente-
teknél fogva szoros vonatkozásban van, megépítése idegen
társulatnak ne adassék által, hanem közkölségen eszközöl-
tessék, — és a bizottmány e kívánatnak elvben maga is
pártolója; — mert elvben minden közlekedési utakra nézve
szinte azon meggyőződést vallja magáénak, hogy sokkal
előnyösebb közigazdászati tekintetben, ha az állam által
építtetnek, mint ha bármily feltételek alatt magán-társula-
tok által kezeltetnek. De a bizottmány e kérdés tüzetes és
beható tárgyalását mellőzte, mert kiküldetése csak oda irá-
nyult, hogy a csatornának mind műszaki mind pénzügyi
viszonyát tanulmányozván, azon feltételek iránt, melyek
alatt a vállalkozó Mention és társai az építésre ajánlkoznának,
jöjjön tisztába, és e részbeni megállapodását terjeszse elő.

A bizottmány tehát, miután mindazon kérdéseket meg-
vitatta, melyek a csatorna építésének e két viszonylatait,

és annak, ha készen leend, közigazdászati és kereskedelmi vonatkozásait tárgyazzák, — érintkezésbe tevén magát a vállalkozókkal, az építési feltételek megállapítására ment által, és azon feltételeket akint mint azok a vállalkozók részéről is elfogadva lettek, egyes pontozatokba foglalván, I. alatt mellékelve előterjeszti, — oly megjegyzéssel mindazonáltal, hogy azok csak anyagát képezik egy kötendő szerződésnek; hogy tehát, ha a tekintetes közgyűlés és a magas miniszterium által helybenhagyatnának, a szerződésnek szabatos formulázása még hátra van.

Ezen feltételek főbb pontjai következők:

1-ör A vállalkozók köteleztetnek a csatornát 4 év alatt megépíteni és a forgalomnak átadni, és e célra társulatot alakítanak. Ha pedig akár pénzhiány, akár a kezelés rendetlenségei miatt az építés félbe hagyatnék, minden a társulat által kisajátított és még el nem adott telkek, úgy a csatornába fordított építési anyagok és kész munkák a város tulajdonába mennek át; — továbbá beléegyeznek, hogy azon telkek, melyek a csatorna mindkét oldalán a kiemelendő föld elterítése tekintetéből kisajátítandók és ismét eladandók lesznek, — csak a város beléegyezésével és ellenőrködése mellett adathassanak el.

Ily szigorú feltétel a csatorna megépítésének biztosítása tekintetéből szükséges volt azon tapasztalás után, mely a losonczy vaspálya ügyében felmerült, nem maguk a vállalkozók irányában: de az általuk alkotandó részvény társulat irányában, melynek tagjai naponta változnak, és melynek körülményei, csak az igazgatóság szerencsétlen megválasztása által is előre nem látható zavarba jöhetnek. — Szükséges volt annyival inkább, mert egy vaspálya, melynek építése félben marad, heverhet kártalanul azon lakatlan vidékre nézve, melyen keresztül vezetetik, évek hosszán: de a csa-

torna, mely a város közepét hasítja keresztül, és 156 öl széles övtért foglal el, nem maradhat félbe a város legnagyobb hátránya nélkül.

Az által, hogy a vállalkozók ezen feltételt elfogadták, kétségtelen bizonyosságát adták komoly szándékuknak, valamint egyébiránt e bizottmány az előmutatott — a belga követség és ministerium által kiállított bizonyítványokból megbízhatóságuk felől magának kielégítő tudomást szerzett. Azon bankárházakat, melyeknek megbízásából Mention és társai eljárnak, meg fogják nevezni akkor, midőn a vállalat feltételei minden oldalról meg lesznek állapítva és helyben hagyva.

Kikötötték maguknak mindazonáltal, hogy oly háboru esetében, mely Magyarország téerein folytattatnék, az építést a béke megkötéseig felfüggeszthessék. Oly feltétel, melyet a bizottmány megtagadhatónak nem vélt azért, mert épen a vállalkozóknak, ha már néhány milliót a munkába befektettek, érdeke kívánja meg, hogy azt minél előbb végre hajtsák és pénzüket, mely csak a munka bevégezése után kamatoz, a kényszerítő szükség idején túl ne hevertessék.

2-or A csatorna építésének és a csatorna tér kisajátításának költségei 9,000,000 ftban állapittatván meg, és ehez az építés ideje alatt esedékes 5% kamatok 1,000,000 ftra számítva hozzá adatván, a vállalkozók követelik, hogy ez összeg után 5% kamat és $\frac{1}{10}$ % törlesztési járadék biztosítsák, a csatorna és mellék jövedelmeinek haszonvétele részükre 90 évig átengedtessek: és hogy azon telkeket, melyek a csatorna két oldalán 52 öt szélességben a földtől-tés tekintetéből kisajátítandók lesznek, mint sajátjukat, ismét szabad alku útján eladhassák.

A bizottmány ezen feltételeket elfogadhatóknak véli, kivált azon megszorításokkal, melyek részint a mű végre-

hajtásának biztosítása, részint a telkek előbbi tulajdonosainak előnye, részint a kisajátítandó téreknek szépiészetileg eszközendő szabályozása, részint a városnak a csatorna hasznaiban remélhető részesülése, részint a biztosítási járulék-
nak visszatérítése tekintetéből viszont a vállalkozók által elfogadtattak.

Mi a biztosítást illeti, a vállalkozók kijelentették ugyan, hogy ők, ha saját pénzükre vállalkoznának, — ismerve a vállalat tárgyát és viszonyait, készek volnának minden biztosításról lemondani: de a külföldi tőkepezestől, midőn a vállalathoz járul és részvényt vesz, nem követelhető, hogy azon kiszámításokat, melyek a vállalat alapjául szolgálnak, áttanulmányozza, és erre alkalma sincs; — a részvényes csak egyre figyelmez, — arra tudniillik; hogy legroszabb esetben mit várhat? E tekintetben pedig csak a részvény ára, és ezen árhoz képest a biztosítási járadék szolgál előtte zsinormértékül; és ezért bármi hasznot ígér is valamely nagyobb szerű vállalat, bizonyos jövedelemnek biztosítása nélkül lehetetlen. Az általuk követelt kamatbiztosítás tehát a vállalkozás egyik lényeges föltételét képezi.

A tőke kiszámítása, a biztosítandó kamatláb, és azon föltétel, hogy a csatorna mellékén kisajátítandó tér a vállalkozók tulajdona legyen, melyet ismét eladhatnak, — kapcsolatban állanak egymással.

A 9,000,000 építési költség Reitter osztálytanácsos urnak kimutatásai szerint van számítva; — ezen kiszámításokra, melyek egyébiránt még a ministeriumban felülvizsgálat alkalmával szakértők szigorú elemzésének tárgyai lesznek, — a bizottmány annyit mondhat, hogy inkább alacsony, mint magas mérvűek; hogy az összeg a valódi költséget meg nem haladja; — a biztosítandó kamatláb tehát oly alacsony, miszerint méltán csudálkozást gerjeszt, ha tekintetbe vesszük,

hogy 7—8½% száztólin alól ma senki Magyarországon, sem magánzó, sem hazai intézetektől sem külföldről nagyobb kölcsönre számot nem tarthat.

Ha mégis a vasutak kamatbiztosításai nem magasabbak, ez csak színleg van így, és onnan magyarázható, mert a tőkéhez annyi számíttatik, mennyi a differentiát kiegyenliti, — a tőke tehát ideális. Így például a legutolsó vasuti concessio által egy mértföldre 36,000 forint jövedelem biztosítottatik, ez pedig 600,000 forintnak 6% kamatja; — holtl tudva van, hogy magyar országban egy mértföld vasut átlagosan 350,000 frtnál nagyobb összegbe nem kerül, — mely valamivel több, ha a terület körülményei miatt helyenkint az építés nehezebb, de ellenben kevesebb is lehet, ha helyenkint a terület körülményei, mint az alföldön — kedvezők.

Miért elégszenek meg a vállalkozók mégis 5% kamatbiztosítással egy oly összeg után, mely a valódi költséget sem haladja meg — magyarázatát találja azon előnyben, miszerint reménylik, hogy a csatorna építése által annak jobb és balpartján létező, és így a kisajátítandó telkek is, árban emelkedni fognak; — hogy tehát a kisajátítási árban jutányosabban ismét eladathatnak, és ezen árkülömbőség ki fogja egyenliteni a kamatláb alacsonyosságát. — Ez a vállalat üzleti része, és kiegészíti a kamatbiztosítási feltételt: ennek megtagadásával amannak is változni kell. A bizottmány egyébiránt megjegyyezni kötelességének tartja, hogy az eredmény a kisajátítástól függ, mely közönségesen kedvezőbb szokott lenni a kisajátítást szenvedőre, mint a követelőre nézve; — hogy tehát a reménylett nyereség maga is minden tekintetben bizonytalan lévén, ezen engedmény sokkal csekélyebb értékű lehet, mint első tekintetre látszik. Azonban ezt megfontolni a vállalkozókra tartozik,

Nem lehet mondani, hogy az által, ha a kisajátítandó telkek ismét és pedig magasabb áron eladatnak, ezen telkek előbbi tulajdonosai kárt szenvednének, mert eltekintve a kisajátítás kényszerüségétől, mely nélkül pedig semmi nagyobb mű végre nem hajtható, — ők a kisajátításkor teljes kártalanitást nyernek, oly árt pedig, mint a telek jövőben valamikor érni fog, nem követelhetnek. Ily módon eladások történni nem szoktak, a kisajátítás pedig kényszerített eladásnál nem egyéb. Ha a csatorna nem épül a vonalhoz szomszéd telkek értéke csak azon lassu, fokozatos emelkedésben részesül, melyet az idő hord magával, — és mely a város fokozatos terjeszkedésének, és kevésbé népes városrészek sűrűbb benépesedésének következménye; — ha tehát a csatorna megépítése által a környéken fekvő telkek értéke netalán rögtön emelkednék is, nem méltányos-e, hogy ezen előnyben az részesüljön, ki a csatornát milliója árán építette? — A bizottmány nézete szerint tehát mind az igazság mind a méltányosság a vállalkozók mellett szól.

Azon megszorítások, melyekhez a most említett térek ismételadása, illetőleg a kamatbiztosítás kötve van, következők:

a) A telkek előbbi tulajdonosai bizonyos feltételek alatt telkeiket megtarthatják, kivéve azokat, melyek a csatorna által szükségessé vált szabályozás terve szerint az újból nyitandó utcák területére esnek.

b.) Szinte ezen szabályozás érdekében kötelesek a vállalkozók az újból nyitandó utcákra szükségelt téreket a városnak ingyen átengedni: ellenben a csatorna árka által elfoglalandó utcztérek részükre szinte ingyen adatnak át.

c) Az említett téreket a vállalkozók csak a város belégyezésével és ellenörködése alatt adhatják el, — mindazon által 10 év alatt a csatorna megnyitásától fogva minden

telket eladni vagy beépíteni kötelesek. Lehetővé válik e szerint, hogy ezen eladásokban az építés előhaladásával egyenlő lépés tartassék meg.

d) Azon időtől fogva, midőn a csatorna $5\frac{1}{10}\%$ -tőlinál több jövedelmet hoz, a többlet mindaddig, míg a kifizetett biztosítási összeg egészen nem törlesztetik, e célra fog egészben fordittatni.

e) Ha a csatorna 6% -tőlinál magasabb jövedelmet hoz, a többletnek fele a várost illeti.

Az itt előszámlált megszorítások által a kamatbiztosításnak hátrányai, úgy a parti telkek ismétli eladásának előnyei a bizottmány nézete szerint meglehetősen ki lesznek egyenlítve.

De ha tekintetbe vétetik, hogy a csatorna építése által a város egy fő pöczevezetéket nyer; hogy legmélyebb fekvésű részében egészséges anyaggal feltöltetik, — mely művek már magukban véve is több millióval felérnek; — ha tekintetbe vétetnek mindazon előnyök, melyekben Pest városa a csatorna által közforgalomra és így a kereskedés kifejlődésére és saját körébeni öszpontosítására nézve közvetőleg részesül, — és mely előnyök jövőjét kiszámítani nem is lehet; — nincs ok, hogy fillérenként számításba vegyük azon nyereséget, melyet a vállalkozók reménylenek; — mert ha még oly magasra emelkednék is, igen csekély marad azon haszonhoz képest, mely a városra nézve a csatorna által biztos kilátásban áll.

A vállalkozók azt kívánták volna, hogy a kamatbiztosítás a befektetett és évnegyedenként kiszámítandó összegek után azonnal a munka ideje alatt is fizetessék. — A bizottmány előnyösebbnek látta az építkezés alatt esedékes kamatokat tőkésíteni, és a kamatbiztosítást a csatorna elkészítésétől tenni függővé — részint magának a műnek biztosítása

tekintetéből, részint mert a csatorna mindaddig, míg a forgalomnak át nem adatik, semmi jövedelmet nem hoz; az építkezés ideje alatt tehát a kamatfizetés sokkal terhesebb, mint azon többlet, mely a kamatok tőkésítése után jár akkor, midőn a csatorna jövedelme e tehernek nagy részét fedezi. A vállalkozók ezen feltételt is elfogadták.

Az engedély tartamának ideje, ugymint 90 év kapcsolatos az $\frac{1}{10}$ % rész törlesztési járadékkal, mely az 5% kamaton felül fizettetik. Ha ezen törlesztési járadék $\frac{1}{2}$ vagy 1 %-tólira emeltetik, az engedély tartamának ideje rövidebb lesz. — A bizottmány mindazonáltal elfogadhatónak véli a 90 évet is, mely tetemesen könnyíti a törlesztési terhet, kivált azon befolyás mellett, mely a csatorna használatának díjaira, a jövedelem kezelésére, és átalán fogva az egész vállalatra, a városi hatóságnak biztosittatik; — és mely befolyásnak ildomos alkalmazása mellett nem lehet eset, hogy a csatorna a város érdekei ellen hátrányosan kezeltessék. — A lánczhydról meritett ellenvetés, mely alig 30 év múlva a város közlekedésére nézve inkább akadály, mint előny, — nem alapos; mert a hid kizáró előjoggal bir és minden egyéb közlekedésnek használatát akadályozza, a csatorna mellett pedig megmarad minden közlekedés, — támadhatnak ujak, sőt a csatorna maga a közlekedés eszközeit — még pedig egy igen hatalmas vizúttal — szaporítaná. — Azonban adná Isten! hogy a csatorna 30 év múlva szinte ugy elégtelennek mutatkoznék, mint a lánczhyd ma, és hogy e mellett egy másik, nagyobb körü csatorna válnék szükségessé. Ez volna a legnagyobb áldás, melyet ezen csatorna alapján a város javára az idő, a nevedő forgalom és a közvagyonosodás hozna magával.

A csatornának az első években remélhető jövedelme, és az építési összeg $5\frac{1}{10}$ % kamata között, mint fennebb láttuk,

280,000 frt különbség létezik. Ezen 280,000 frt lenne tehát azon összeg, melyet a kamatbiztosításnak fedezni kell. — A bizottmány reményli ugyan, hogy a csatorna megnyitása után kevés év múlva nem lesz kamatbiztosításra szükség, sőt hogy későbbben a csatorna nevezetes jövedelmi forrás lesz a városra nézve: de az első évek nehézségei, az utóbbi évek előnyei által el nem háríthatók; — azon igen komoly kérdéssel állunk tehát szemben: — ki viselje a kamatbiztosítás terheit addig, míg a csatorna növekedő forgalma ezen biztosítást nélkülözhetővé teendi?

A bizottmány csak tartózkodva nyúl e kérdés megoldásához, mely pedig kikerülhetlen. Tartózkodással azért, mert a megoldás magának a városnak kezében nincs és tehetségében nem áll; — tartózkodással azért, mert e megoldástól függ a vállalat sorsa.

Hogy e teher alól a város magát egészen ki nem vonhatja, — nem kérdés; és ez azon első fölírásban is, mely a Reitter csatorna ügyére vonatkozólag a múlt évi 30998 szám alatt felterjesztetett, ki van mondva, mert abban a közgyűlés kijelentette, hogy a mű létesítéséhez ereje és tehetsége szerint hozzá járulni kész. — Kötelességünkben is áll, hogy saját érdekeink előmozdítására hozzunk áldozatot: de — több mint kétséges — elbirja-e e terhet egészen egymaga, országos segítség nélkül? És ez utóbbi kérdésre a bizottmány igennel telni nem bátorkodik, — tekintve kivált, hogy intézeteinkre egymint iskolákra, dolog és árvaházakra, szegényápolódára, közvágó hidra stb. — melyek részint nem léteznek, részint kiegészítésre várnak, és melyeket nem nélkülözhetünk, — épen most kell csaknem minden erőnket fordítanunk. — Az idő — kivált az utolsó 30 év — elhaladt felettünk, és nem volt részünkre gyümölcsöző; a szükségek felszaporodtak, a szabadság és civilizáció igényei parancsolólag szólnak hoz-

zánk, — és ime ezek mellett az, mitől anyagi jövendőnk leginkább függ, — oly sürgetve int, hogy várakozásra nincs idő, mert minden elhalasztott pillanat az építés akadályaait és nehézségeit óriási mértékben szaporítja.

E mellett a város jövedelmei a város nevedésével — tehát közigazgatási szükségeivel aránylag nem szaporodnak, mert a városi octroy jövedelmének legnagyobb részét az állami pénztár szedi, a fogyasztás növekedéséből eredő aránylagos jövedelem tehát nem a mi zsebeinkbe folyik.

Ily körülmények között nem marad egyéb hátra, mint az, hogy kérelemmel forduljunk a hazához segítségért oly munkában, mely erejünket fölül haladja, — de melyből a város emelkedése által nemcsak reánk, hanem közvetve az egész ország forgalmára és anyagi érdekeire kiszámíthatlan előny áll kilátásban.

A bizottmány nézete szerint a biztosítási teherből a város 100,000 forintot évenként elvállalhat, sőt elvállalni köteles, ha az ország a hiányzó 180,000 ftot magára veszi; — elvállalni aként, hogy akkor is, ha kamatbiztosításra több mint 100,000 ft. nem kívántatnék, ezen összeget fizetni fogja. Reményleni lehet, hogy legfeljebb 8—10 év múlva biztosításra nem lesz többé szükség, — addig pedig ezen teher viselésére van alapunk, mely újabb megerőltetésünk nélkül rendelkezésünkre áll — azon városi telkekben, melyek a kisajátítási vonalba esnek, és mintegy 800,000 forintra vannak — épen nem felemelt árral — becsülve. —

3-or. A vállalkozók azt kívánják, hogy a kisajátítás jogában részesíttessenek, mind a csatorna árkanak megáztatására, mind a földhányásra szükséges melléktéreket illetőleg. Ezen feltételt a bizottmány lényegesnek tartja, de annak teljesítése a városnak hatalmában nem áll, hanem egy külön törvény alkotásától függ, melynél fogva a kisajátítási jog e

vállalatra is kiterjeszhetnék. Egy ily törvény alkotását tehát a törvényhozó testületnél kellend szorgalmazni.

4-er. A vállalkozók azt követelik, hogy a kisajátítandó és ismét eladandó téreken az új építmények 15 évi adómentességgel ruháztassanak fel. — Minthogy ezen téreken fennálló épületek nem felelnek meg azon czélnak, melyet a csatorna melletti partépítményektől igényelünk, nevezetesen, hogy azok főleg a kereskedés kényelmére szolgáljanak — tehát itt alapostól új építmények lesznek felállítandók, melyek alagutak által a csatorna medrével köttessenek össze: a bizottmány méltányosnak tartja, hogy a kisajátítandó terület úgy tekintessék, mintha semmi épülettel még ellátva nem volna, és reá azon szabályrendelet alkalmaztassék, mely az üres telkeken emelt építményekre érvényes. De ezen feltétel sem függ a tekintetes közgyűléstől; — alázatos fölírás által meg lenne kérendő tehát a magas magyar ministerium, hogy e kedvezményben a csatorna-vonalon emelendő új építményeket is részesíteni méltóztassék.

5-ör. A csatorna melletti terület a kisajátítás által nevezetes változáson menend keresztül és e változás szükségessé teszi azon egész vidéknek a csatornával összhangzatos szabályozását. Ezen szabályozási tervnek, míg mielőtt a kisajátítás megkezdetnék, készen kell lenni, mert az előbbi telektulajdonosok joga, hogy telkeiket megtarthassák, ezen szabályozástól függ. Egy bizottmány lenne tehát szakértőkből alakítandó, mely ezen tervet elkészítse és helybenhagyás végett a közgyűlésnek és az által a magas miniszteriumnak előterjessze.

6-or. Miután a város a kamatbiztosítási teherben részt vesz, a biztosított járulékok visszafizetésére pedig a csatorna $5\frac{1}{10}$ száztólit meghaladó jövedelme lesz fordítandó; végre a 6% felező jövedelemben a város osztozik, — és mindezeknél

fogva a csatorna használatának díjai meghatározására és jövedelmének kezelésére befolyását fenntartja; — szükséges lesz intézkedni azon eljárás organisatioja iránt, mely szerint a befolyás gyakoroltassék, — illetőleg a csatorna jövedelmei felett gyakorlandó ellenőrködés kezeltessék, e tekintetben a vállalkozókkal egyetértőleg a főszámvevő lenne javaslatkészítéssel megbizandó.

7-er. Valamint azon kezelés iránt is a főszámvevőtől kell javaslatot kívánni, mely szerint a kisajátítási összeg kiutalványozása a városi pénztárnál kezeltessék, — miután a vállalkozók az e célra szükséges összeget időnként a város pénztárába tartoznak beszállítani, hogy az illetőknek onnan fiztessék ki.

8-or. Alig létezik terhesebb akadálya a szabad forgalomnak az átíratási és bélyegdíjknál, oly nagy vállalat mellett, mely milliókra terjed, ezen adónemek a költségeket nagy mértékben szaporítják, különösen a Reitter csatorna költségeit, mely vállalat folyamában számtalan átíratások és pedig az ismétli eladás következtében kétszeresen fordulnak elő; — a kisajátítási eljárás pedig temérdek okleveleket és jegyzőkönyveket tesz szükségessé. Ezért a vállalat érdekében a vállalkozók azt kívánnák, hogy a kisajátítandó telkek, ugy a kisajátítás mint az ismétli eladás alkalmával az átíratási, — azon okmányok pedig, melyek a csatorna-építésre vonatkoznak, a bélyegdíjaktól felmentessenek.

Nem lehet tagadni, hogy az adónak ezen nemeit, bármennyire terhesek, az állam pénztára nem nélkülözheti, de kétségtelen az is, hogy a csatorna-építéssel járó kisajátítások és ismétli eladások ezen építés nélkül nem következnének; — hogy tehát azon esetben, ha az állam részéről a vállalkozók által kívánt mentesség megadatnék, az állami kincstár szokott rendes jövedelméből semmit nem veszítene, és az átíra-

tási és bélyegdíjak elengedése az államra nézve kárt nem okozna. — Igaz, hogy az állami kincstár nélkülözné azon rendkívüli szaporodást, mely a csatorna-építéssel járni fog; de igaz az is, hogy ily felette fontos közhasznú vállalatnak elősegítését — mint a Reitter-csatorna, ha közvetlen kár nélkül történhetik, a kincstár részéről is méltán várhatjuk.

Ezeknél fogva a bizottmány a vállalkozók kívánságát méltányosnak találván, ajánlja, hogy a m. Miniszterium a fennebbi értelemben megkéressék.

9-er. A legbonyolultabb kérdések egyike a valuta volt. A bizottmány az ezüstöt a biztosítási járadék fizetésének mediumául elfogadhatónak nem vélte, mert a valuta ingadozásából következhető hátrányok, kivált első években, tetemes veszteségeket okozhatnának. A vállalkozók ellenben a folyó pénzt fizetési mediumnak elfogadni azért nem akarták, mert nekik honosaik irányában a kamatokat ezüstben kell fizetniök.

Ily helyzetében a kérdésnek a bizottmány azon módot vélte elfogadhatónak, mely a 32. pontban kifejeztetik és mely szerint a valuta egyszermindenkorra fixiroztatván, ingadozásnak többé alávetve nincs, — és a fizetések mégis folyó pénzben és ugyanazon számszerinti összegben történhetnek.

Ezek azok, Tekintetes közgyűlés! miket a választmány a vállalkozókkal egyetértve megállapított némely főbb feltételek felett felvilágosításul elmondani, illetőleg, mint azokból folyó teendőket, megemlíteni kötelességének tartotta: — a részletek felől a tekintetes közgyűlés a részletes tárgyalások alkalmával értesülni fog.

És miután eképen a bizottmány a csatorna hasznát, helyzetét, a kapcsolatos soroksári ágat, Csongrádi csatornát, úgy az építési tervet és költségeit, végre a vállalkozók iránti feltételeket érdeklő kérdések felett véleményes jelentését ekként

a tekintetes közgyűlésnek előterjeszti, — nincs egyéb kíván-
sága mint az, hogy bármi csekély mértékben eme szinte oly
fontos, mint nehéz kérdés megoldásának felvilágosításához
tehetsége szerint hozzá járulhatott légyen, — határozni a te-
kintetes közgyűlés bölcsessége lévén első vonalban meghi-
vatva.

Kelt Pesten 1868. évi október hó 10-én tartott teljes bi-
zottsmányi ülésből.

A csatornához és két partköz szűkeges területen ki-
vált a kasszából földfelöltéshez tekintettel kiadásátandó
minden terület a vállalkozók tulajdona lesz — az ekként
szerezett ingatlanoknak újra I. fejelettel együtt kötelez-
tetnek mindazonáltal, hogy az említett telkeket a csatorna
megnyitásától számítandó 10 év alatt vagy eladják vagy ma-
guk építésként be-
építik.

I. alatti melléklet.

Mention Alphons és érdektársai részéről a csa-
torna építésének felvállalása iránt bemutatott és
a bizottmány által vállalkozókkal egyetértőleg
megállapított feltételek:

1.
A vállalkozók kötelezik magokat, hogy a Reitter-féle
csatornát az engedély kiadásától számítandó négy év alatt
kiépitik; az előzetesen megállapítandó tervek és költségve-
tések a kötendő szerződéshez fognak csatoltatni, és annak
kiegészítő részét képezendik. Az összes költségek vállalko-
zók által 9 millio o. é. forintban fogadtatnak el, és ezen ösz-
szeg után $5\frac{1}{10}$ száztóli kamat és törlesztés fejében biztosí-
tandó lesz a város közönsége, illetőleg az állam által.

2.

A csatornának és összes tartozékainak használata, és
minden evvel kapcsolatban levő jövedelmek a szerint, mint
azok a 24. pontban előszámláltak az engedély kiadásá-
tól, illetőleg a szerződés aláírásától számítandó 90, vagy a
törlesztési jutalékhoz arányozandó kevesebb évre a vállal-
kozóknak átengedtetnek.

Ezen idő leteltével a csatorna összes tartozékaival és
mellékjövendelmeivel együtt minden megtérítés nélkül tett-
leg és azonnal Pest város tulajdonává válik.

3.

A csatornához és két partúthoz szükséges területen kívül a kiásandó föld feltölthetése tekintetéből kisajátítandó minden terület a vállalkozók tulajdona leend, — az ekként szerzett ingatlanoknak újra eladási jogával együtt. Kötelezettek mindazonáltal, hogy az említett telkeket a csatorna megnyitásától számítandó 10 év alatt vagy eladják vagy maguk építsék be.

4.

Hogy a kisajátítási törvény ezen vállalatra annak gyors kivitele érdekében alkalmazható legyen, és e vállalatnak ugyanazon előnyöket nyujtsa, melyekben a vasúti vállalatok részesülnek, különösen a kiásott föld elhelyezésére szükséges terület tekintetében is, — ezen engedménynek a magas kormány, illetőleg a törvényhozás útján leendő kieszközlése végett a város közönsége közben fog járni.

5.

A csatorna és két partút szélessége, úgy szinte azon terület szélessége is, mely a kiásandó föld elhelyezésére kívánatik, a megkötendő szerződés kiegészítésekként tekintendő tervben és kiszámítás szerint lesz meghatározva.

6.

Elmarad.

7.

Azon telkeket, melyek az első pontban említett tervrajz szerint utcákra, terekre s általában közhasználatra lesznek kijelölve, a vállalkozók feltétlenül kisajátítani tartoznak, a csatorna árkára és partutakra szükséges területen felül. Azon telkeket illetőleg, melyek a 3. pont szerint újra eladhatók lesznek, szabadságukban állandó a telkek és épületek tulajdonosaival a 10. pontban meghatározandó módon kiegyezni.

8.

A kisajátítandó területbe csak részben beléeső telkeket a vállalkozók egészben kötelesek kisajátítani, ha a telek tulajdonosa ezt kívánja.

9.

A kisajátítási területbe eső és a város közbirtokában levő háztelkeket és házakat a vállalkozók a városnak szintegy, mintha magánbirtokban volnának készpénzzel tartoznak megfizetni. Az utcák és térek a vállalkozóknak ingyen adatnak által, de viszont a partútakon kívül kisajátítandó területen nyitandó új utcák, terek és utak a vállalkozók által a városnak az ezen terekre előlegesen megállapítandó szabályozási új terv szerint fognak szinte minden megtérítés nélkül kihatni. Az utcai kövezet mint anyag a város tulajdona marad, és ezt vállalkozók a közönség által kijelölendő területre saját költségükön általszállítani kötelesek.

Építés közben a vállalkozók akként tartoznak intézkedni, hogy a csatorna által keresztül hasított utcák ideiglenes elzárása által a közlekedés a város különböző részei között fel ne akadjon; továbbá, hogy sem a légszszvilágítási csövek elvezetése, sem a pöcsecsatornák elvezetése, sem a vízvezetéki csövek felszedése által a napi forgalom hátrányt ne szenvedjen.

10.

Azon telkek, illetőleg épületek tulajdonosai, kiknek telkeik az azonnal megalapítandó szabályozási terv szerint utcába vagy nyilvános térre nem esnek, telkeiket illetőleg házaikat, bár a kisajátítási téren legyenek, megtartják:

a) ha a kisajátításkor a becsértéknek 25 százalékát a vállalkozóknak azonnal kifizetik és magukat jogérvényesen kötelezik, hogy a kisajátításkor eszközölt becsár és a csatorna megnyitása után egy év múlva eszközözlendő újabb

becsü ára közötti különbséget 75 száztólival kiegyenlíteni fogják ; ez esetben tehát a kisajátítási becsü alkalmával esedékes 25 százalék a csatorna megnyitása után egy évvel eszközlendő becsü utáni árkülönbség fejében esedékes 75 százalékból le fog vonatni, illetőleg be fog a fizetési összegbe számíttatni ; vagy

b) ha a vállalkozók és a telekbirtokosok között a kisajátításkor szabad alku útján megállapítandó, a kisajátítási árhoz képest magasabb árkülönbséget azonnal lefizetik : ily esetben mindazonáltal magasabb ár fejében a vállalkozók a megállapított áron felül száz után száznál többet nem követelhetnek.

Mindkét esetben köteles a telektulajdonos megengedni, hogy a vállalkozók a csatorna árkából kihordandó földet a telek területére megállapítandó vízmértéki magasságban szintugy reá hordhassák, mintha a telek kisajátított volna.

11.

A kisajátításhoz szükséges összeget a vállalkozók a hatóság pénztárába készpénzben leteendik, az időről-időre felmerülő szükséghez képest. Ezen összegből a pénztár a kisajátítottak járandóságait vagy a felek által megállapított s jogérvényes alaku alku szerint, vagy törvényes erejü birói okirat, illetőleg ítéletek alapján fogja kifizetni.

12.

A csatornavonal, a tervek és rajzok, valamint az építési külön feltételek, melyek a technikai munkálatoknak és a felhasználandó anyagok minőségének leírását tartalmazzák, a város részéről választandó külön ad hoc bizottmány és a vállalkozók által egyetértőleg fognak megállapíttatni és a kötendő szerződés kiegészítő részét képezendik. — Ezen megállapodás után a kisajátítandó terület kiczövekeltetik, és a kisajátítás a vállalkozók által a város nevében eszközöltetik.

13.

Azon kisajátítási összegre nézve, mely a csatorna árka és a két partut területén kívül eső telkekért kész pénzben fizetendő lesz, a vállalkozók biztosítékot nem kívánnak.

14.

Ellenben a vállalkozók jogosítva lesznek a 13. pontban említett területre vonatkozólag kötelezvényeket kibocsátani és azokat a tőzsdéni eladás tárgyává tenni. Kötelesek lesznek mindazonáltal ily kötvényeket a 10. pont eseteiben a telek tulajdonaitól névérték szerint elfogadni, mindenesetre pedig ezen kötelezvényeket a csatorna megnyitása után 10 év alatt azon mértékben visszaváltani, a mely mértékben az ezen kötvények biztosítékául szolgáló telkek az évenként előterjesztendő kimutatás szerint eladtak.

15.

Azon összegre nézve, mely a csatorna árka és a két part-utnak kisajátítására és minden a csatorna megépítéséhez tartozó munkálatok kivételére kívántatik, és mely ezenel kilencz millió forintban állapittatik meg: a vállalkozók $5\frac{1}{10}$ száztóli jövedelem biztosítását követelik, mely a város, illetőleg az ország által lesz teljesítendő. Ezen biztosítási összegből kamatra 5% törlesztésre $\frac{1}{10}\%$ -töli számittatik.

Ha ezen összeg a csatorna jövedelméből be nem folynék, bárminemű adó vagy egyéb czimű levonások kizárásával a város, illetőleg állam által a megállapított magasságra ki fog egészítettetni.

16.

Elmarad.

17.

A biztosítás az $5\frac{1}{10}$ száztóli kamat és törlesztésére nézve azon időtől fogva veszi kezdetét, midőn a csatorna a közforgalomnak átadatik, illetőleg megnyittatik; de az építés ideje alatt esedékes kamatok, melyek ezennel a 9 millió tőke után az építési 4 évre egy millió átlagban állapíttatnak meg, az építési tőkéhez adatnak és eszerint az egész biztosítandó kamat és törlesztés összesen tíz millió után $5\frac{1}{10}$ százalékban fog számíttatni a 32. pont értelme szerint.

18.

A 15. illetőleg 17. pontok szerint fizetett biztosítási pótlékösszeget a vállalkozók azon időtől fogva, midőn a csatorna tiszta jövedelme $5\frac{1}{10}$ száztólit meghaladja, részenként és oly mértékben tartoznak visszafizetni, hogy az ezen $5\frac{1}{10}$ száztólit meghaladó összeg mindaddig, míg a kifizetett biztosítási összeg egészen visszafizetve nem lesz, kizárólag ennek törlesztésére fordíttassék.

Ezen törlesztés után a tiszta jövedelem, bár az $5\frac{1}{10}$ száztólit haladja is, mindaddig, míg a 6. száztólit meg nem haladja, kizárólag a vállalkozók javára esik.

19.

A csatornának 6% meghaladó jövedelme a város és vállalkozók közt egyenlően fog felosztatni.

20.

Hogy a kisajátítandó terület és épületek után a vállalkozók a kisajátítás illetőleg elárusítás alkalmával az átíratási akár állami, akár községi százalékok, vagy egyéb járulékok fizetése és minden a csatorna építésére és a kisajátítási eljárásra vonatkozó iratokat illetőleg a bélyeg díjak alul felmentessenek; a város a magas m. k. minisz-

terium közbenjárását felhivandja, — ugyszinte az iránt is, hogy ugy a városi pótlékot, mint az országos adót illetőleg, a kisajátított és elárusítandó telkek mindazon kedvezményekben részesíttessenek, melyekben a fennálló szabályrendeletek szerint üres telkek részesíttetnek.

21.

A csatorna jövedelme mindaddig adómentes legyen, míg a befektetett tőkének $5\frac{1}{10}$ száztóliját meg nem haladja; állam és községi adó tárgyát tehát a jövedelem csak azon része tehesse, mely a fenttebbi százalékot meghaladja. E kedvezményt illetőleg a város közbenjárását a magas m. k. miniszterium előtt szinte felajánlja.

22.

A jövedelmek mikénti kezelését illetőleg a szerződés megkötése előtt külön szabályok fognak megállapítatni, s ezen szabályok a szerződés kiegészítő részét képezendik; joga lévén a városnak, a bevételeket és kiadásokat saját közegei által ellenőriztetni.

23.

Minden a csatorna partjaira dülő háznak tulajdonosa jogosítva leendő házát a csatorna partjával alagut által a város és vállalkozók közös megegyezése szerint a megállapítandó díj fizetése mellett összekötni.

24.

A csatornának közvetlen és mellék jövedelmei, melyek a 2. pont értelmében a vállalkozóknak 90 illetőleg kevesebb évek alatt átengedtetnek, következők:

Hajóvám, vízhasználati díj, jégeladás, közbásárcsarnokok, vámmentés, transitó raktárak, lóvonatu és gőzerejű vaspályák — azon jogoknak kivételével, melyek a jelen-

leg fennálló közúti lóvonatu vaspálya társulatot megillet-
hetik, emelőgépek, gabonatisztítók, hajóteher — képesség
mérők és minden egyéb a csatorna jövedelmét emelő
vállalatok utáni díjak.

25.

Kimarad.

26.

A csatornába bemenetelért, ott tartózkodásért és ki-
menetelért a hajók után ugyszinte a rakpart használatáért
s vállalkozók által szedendő díjak a vállalkozók és a vá-
ros közös megegyezésével fognak 10 évről 10 évre meg-
állapíttatni.

27.

A vállalkozók névtelen társaságot alakíthatnak vala-
mint joguk van, a vállalat mellékágaira, például a vas-
pályára s. a. t. külön társulatot alakítani, vagy azokra
engedélyt a város egyetértésével átruházni.

28.

A társaság czime: „Pesti Csatorna társaság.“

29.

A társaság székhelye Pest.

30.

Joga lesz a városnak a csatornát megnyitása után 10
év múlva visszaváltani, kivéve azon mellékvállalatokat, me-
lyeknek költségei a csatorna költség elő irányzatában fel
nem vétettek, oly formán, ha vagy egyszerre 13,809,824
ftot letesz, vagy 704,301 ftnek évenkénti megfizetésére
magát mindaddig lekötelezi, míg az engedély tart.

A fennemlített vállalatok közül azok, melyek a csatornaköltség előirányzatába fel nem vétettek, a város által szinte megválthatók olyformán, ha a befektetett tőkéhez a város a vállalkozóknak 10 száztólít felülfizet.

31.

A város a csatornát és annak jövedelmét megnyitása után azonnal is magához válthatja, ha vagy arra kötelezi magát, hogy a befektetési tőke után 6%, vagyis évenként 600,000 ftot (lásd a 15 és 17 pontokat), vagy a befektetési tőkét $7\frac{1}{4}$ %-tólival, azaz évenként 725,000 forinttal 30 év alatt törlesztetni késznek nyilatkozik.

32.

A kamatok és törlesztési összegek fizetése az országban folyó pénzben történik a szerződés megkötésekor leendő párisi árfolyam szerint, azaz:

A csatorna előállítására befordítandó költség összege folyó pénzben kiszámítatván a szerződés megkötésekor tapasztalendő párisi árfolyam szerint ezüstre tétetik által; — ezen ezüstben számított összeg $5\frac{1}{10}$ száztóli járuléka szintén ezüstben állapittatik meg, és ezen ezüstben megállapított járulék ismét szinte a párisi árfolyam szerint folyó pénzre átfordittatván, fogja tenni azon évi jövedelmet, mely a 15. pont értelmében biztosítandó lesz, miáltal a valuta az egész engedélyi időre változatlanul megállapittatván, emelkedjék bár, vagy süljedjen időközben az árfolyam, maga a biztosítandó összeg számszerinti változásnak kitéve soha nem lehet.

33.

A város által a fentebbi feltételek elfogadtatván és a magas m. k. miniszterium, illetőleg a törvényhozás által helyben hagyatván, a vállalkozók az egész vállalat kiviteléhez szükséges 9—10 millió összegnek $\frac{1}{2}$ %-tóliját

biztosítékül a városi pénztárba leteszik, melynek felét a kisajátítás befejezése, másik felét a csatorna megnyitása után azonnal visszakapják. Ezenfelül:

1) Beleegyeznek, hogy addig, míg a csatorna megnyitva nem lesz, a kisajátított és elárúsításra szánt területek akár részben, akár egészben csak a város beleegyezésével és ellenőrködése mellett adathassanak el. — Ellenben, ha a csatorna elkészült, ezután az eladás teljes szabadságukban álland, és e részben a város ellenőrködése megszűnik.

2) Hogy azon esetre, ha akár pénzhiány, akár a kezelésnél elharapódzott visszaélések miatt az építés a vállalkozók által félbehagyatnék, minden még el nem adott telkek úgyszinte az építési rézművek is a város tulajdonává váljanak. Ellenben kikötik maguknak, hogy oly háború esetében, mely az ország területén folytatatik, az építési munkálatokat a béke megkötéséig felfüggeszthessék oly formán, hogy:

a) A kisajátított telkeknek semmi része ez idő alatt el nem adhatatik.

b) A befektetett összeg kamatjainak számítása a munkálatok felfüggesztésének ideje alatt szinte felfüggesztetik úgy, hogy a 17. pont értelmében az építési összeghez hozzászámítandó kamatok semmikép az egy millió forintot meg nem haladhatják.

c) Kötelezik magukat, hogy a béke megkötése után 8 hét alatt a munkálatok folytatását újra megkezdik.

Helyben hagyatott a teljes bizottmány 1868. évi október 10-én tartott ülésében.

II.

A Reitterféle csatorna vonalának bejárására közgyűlésileg kiküldött bizottmány

Jegyzőkönyvének kivonata.

A tekintetes közgyűlés f. évi július 15-én 23765. sz. alatt kelt határozatával, sat. sat.

Ezen helyszini bejárás alkalmával különösen azon pontok vizsgáltattak meg, melyeken a tervezett csatorna medre nevezetesebb közlekedési utakat és nagyobb épületeket metsz keresztül, — mely pontok a mellékelt tervrajz szerint következők:

a) A nádorutczában 43. sz. alatt fekvő ház, hol az első hid terveztetett, és a honnét a csatorna a Valero laktanya mellett a vácsi ut felé megyen.

b) A vácsi uton 31. sz. alatt fekvő Topperféle ház a 42. sz. alatt fekvő Schlickféle öntőgyár, és a Fleischféle gyár.

c) A bárányutczában 6. sz. alatt fekvő ház, és a gyárutczában 32. sz. alatt fekvő sarokház.

d) A gyár és Steinerutczák sarkán 28. 30. sz. alatt és az aradi utczában 2. 3. 6. 9. 12. sz. alatt fekvő háztelkek.

e) A király- és árok-utczák sarkán fekvő Reinitzféle háznak átellenében fekvő Steindlféle ház; — a Reinitzféle ház a csatorna melletti ut homlokzatát képezendi.

Innét a csatorna vonala a kerepesi utig részint üres, részint kisebb földszintű házakkal beépített telkeken megy keresztül.

f) A Miksa utca és kerepesi ut sarkán fekvő telek, melyen a mérlegház áll.

g) A sertéskereskedő és bérkocsis-utcák közt fekvő három üres Baumannféle telek.

h) A borjutér ritka és békés-utcák közt fekvő, házakkal beépített háromszögletes terület.

i) A stáció-utcában fekvő dohányraktár átellenében fekvő épületek, mely raktár a csatorna melletti ut homlokzataként megmarad.

k) A serfőző utcából a vonalba eső házak.

l) Az üllői laktanya átellenében fekvő épületek; — a laktanya malomutczai homlokzatával, és a malomutcza ugyanezen oldalán fekvő házakkal megmaradand.

m) A soroksári ut, hol a csatorna a molnárok és sütők épülete mellett a soroksári Dunaágba torkol, sat.

Ezen bejárás alkalmával meggyőződött a bizottmány arról:

1) Hogy a csatorna vonala a város legmélyebben fekvő részén tervezetvén, — egy három emeletes és egy két emeletes házön kívül legnagyobb részt üres vagy csak részben és földszintes házakkal beépített területen vezetetnék keresztül, minélfogva e vonal az adott körülmények közt úgy rövidségét, mint az építési akadályokat tekintve legezelszerűbbnek és legolcsóbbnak nevezhető.

2) Hogy ezen vonal az utakat és utcákat, — különösen a közlekedés és forgalom főpontjain nagyobbbrészt egyenszög alatt vagy legalább kedvező irányban vágja át.

3) Hogy a városnak azon mélyen fekvő külső része, — melyen át a csatorna vezetendő, jelenleg csak ganéjjal és szeméttel feltöltetik, — hogy az eddigi eljárás mellett ezen vidék kellő magasságra szükséges feltöltése még körülbelül 40 évi időt veend igénybe, — hogy tapasztalás szerint az ily növényi s állati származásu anyaggal foganatosított feltöltés egészségi szempontból felette káros befolyásának a szóban levő mélyebben fekvő városrészek kedvezőtlen egészségi állapota, s az ott nagymértékben dühöngött cholera-járvány pusztító hatásai tulajdonitandók; — végre, hogy mindezeknél fogva a csatorna létesítése ugyan-e vonalon annál kívánatosabb, mivel a kiásott földanyaggal a feltöltés rövid idő alatt és a felsorolt bajok mellőzésével lesz foganatosítható.

4) Hogy a kitiűzött vonalon a tervnek 1865-dik évben történt készítése óta annyi építkezés foganatosított, hogy ezen épületek kisajátítása könnyen egy millió forintra terjedhető összeggel szapo-

rithatja a vállalat költségét, és hogy ennél fogva a vállalat megindítása nemcsak sürgős, de a csatorna létesítésére nézve életkérdésnek tekinthető, — mivel a város kiterjedésének és kiépítésének jelenleg tapasztalt haladása mellett, — a vállalat végrehajtása a pénzügyi áldozatok növekedő nagysága által megghusittathatnék.

Az előrebocsátottnál fogva a bizottmány a Reitterféle csatorna-tervezet és ekként megvizsgálva bejárt vonalát mint minden tekintetben előnyöst és a város érdekeivel összhangzót oly megjegyzéssel javasolja elfogadtatni, hogy a csatorna által keresztülhasított utcák összeköttetését eszközzendő hidak — a háborítlan közlekedés és forgalom érdekében nemcsak a 8 öles, hanem a hat öles utcákkal szemben a hidak szintén 8 öl szélesre, — 8 ölnél szélesebb közlekedési utakon pedig ezeknek szélességéhez mért szélességben építtessenek, — s egyuttal felkéri Wallandt Henrik és Reitter Ferencz kir. osztálytanácsos urakat, hogy a tervezésben előadottak szerint a Reitterféle és csongrádi csatornák összeköttetésének módjait legcélszerűbb eszközzésére, s e fontos kérdésnek a város és két fontos vállalat érdekében leendő megoldására a megkívántató terveket elkészíttetni és előterjesztetni sziveskedjenek.

Vége a jelenlévő vállalkozók arra szólítottak fel, hogy a csatorna vonalába eső telkekről és épületekről azoknak számát, területét és az épületek minőségét kitüntető jegyzéket készíttetvén, ezen kimutatást további tárgyalás és intézkedés céljából terjeszszék elő.

Jegyzé:

Andreánszky Zsiga, s. k.
aljegyző.

Szentkirályi Mór, s. k.
főpolgármester mint elnök.

Wallandt Henrik, s. k.
oszt. tanácsos.

Thanhoffer Pál, s. k.
bizottmányi tag.

Beliczay Imre, s. k.

Diescher József, s. k.

Csengey Endre, s. k.
főügyész.

Treuszner József, s. k.

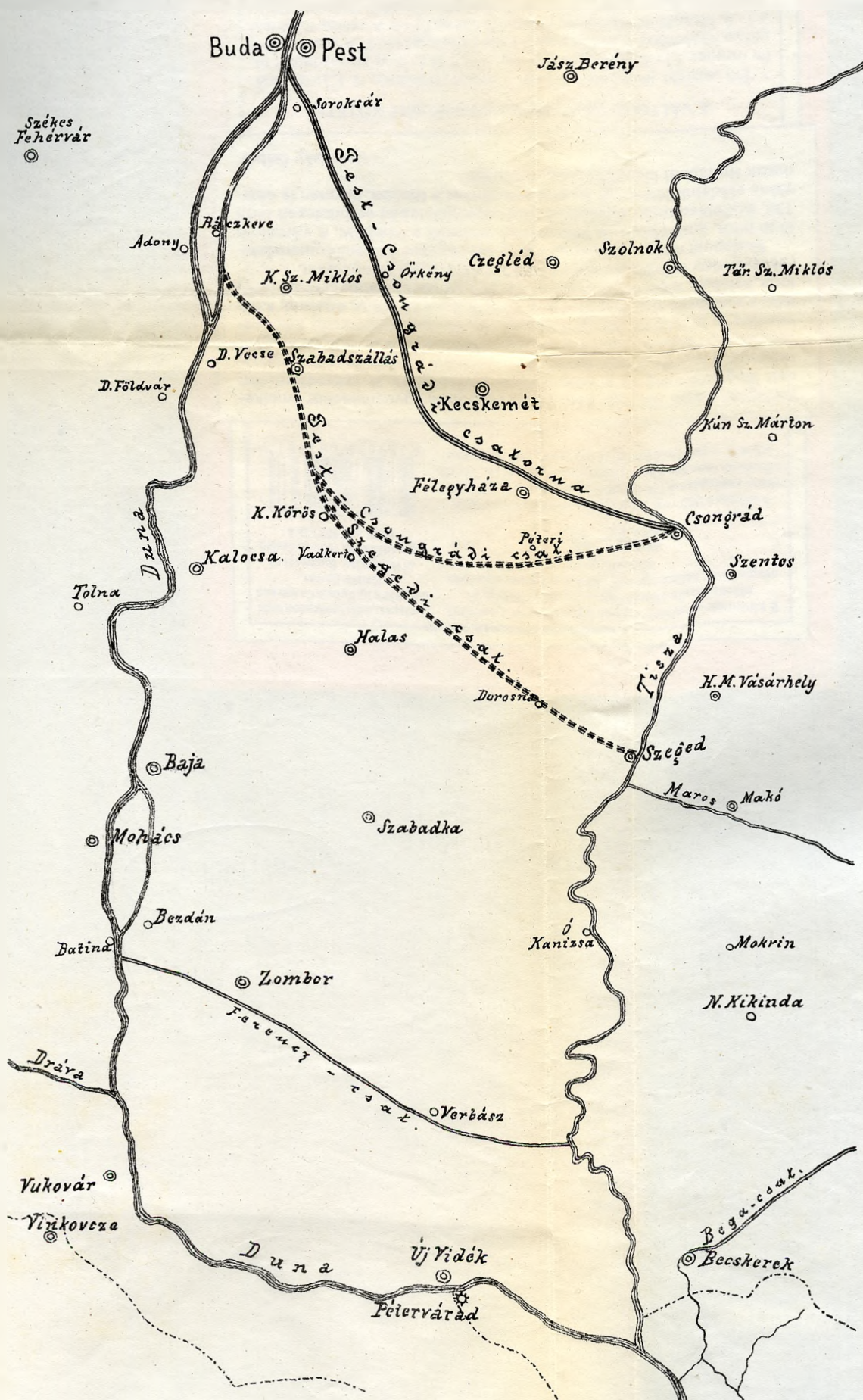
Szumrák Pál, s. k.
főmérnök.

Reitter Ferencz, s. k.

Átnézeti térkép

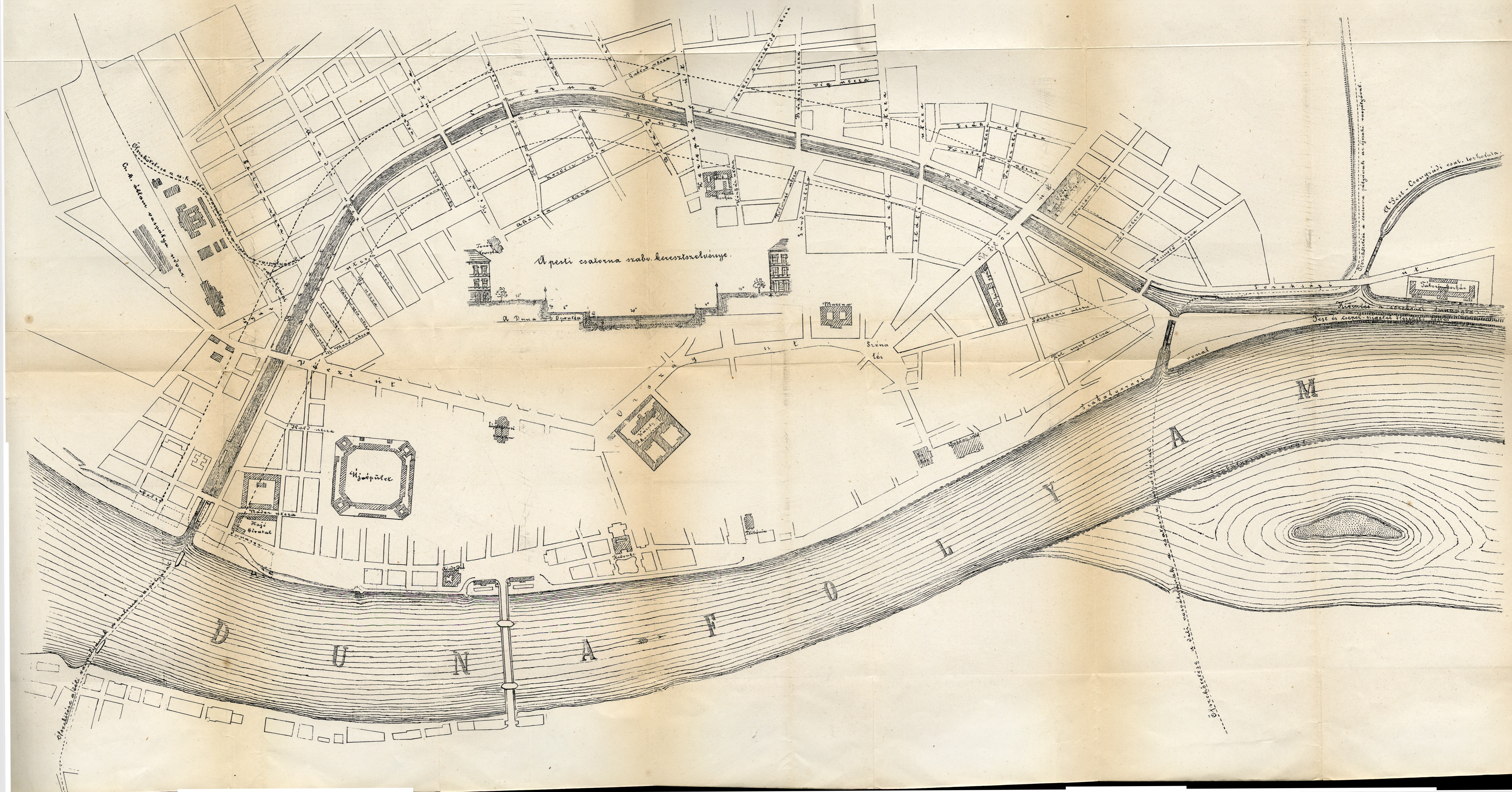
a Duna és Tiszának csatorna általi öfszekötetéséről

Szek és Csongrád, továbbá Szol, Szeged és Csongrád között.



Térfekvési rajz

a pesti csatornának a város belterületébe eső részéről.



LA

