

72. 52

A FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK

B352/52

TANÁCSÁNAK

HIVATALOS JELENTÉSE

1916—1922. ÉVI MŰKÖDÉSÉRŐL.

1435



BUDAPEST, 1922.

NÉMETH JÓZSEF TECHNIKAI KÖNYVKIADÓVÁLLALATA

I., HORTHY MIKLÓS-UT 15.

K

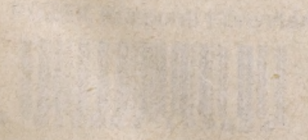
350
F 87

PROCESO DE LA REVOLUCION

DE MEXICO

LA REVOLUCION DE MEXICO

EN SU DESARROLLO



B 352 / 52
9645 K



1985

A FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK
TANÁCSÁNAK

HIVATALOS JELENTÉSE

1916—1922. ÉVI MŰKÖDÉSÉRŐL.



FSZEK Központi Könyvtár

0 010002 199626

BUDAPEST, 1922.
NÉMETH JÓZSEF TECHNIKAI KÖNYVKIADÓVÁLLALATA
I., HORTHY MIKLÓS-UT 15.

1976

350
F 87

13352/52
9665 K



TARTALOM.

	Lap
Bevezetés	3
Szabályozás	6
Építésügyi szabályzat, — lakásépítés előmozdítása	21
Szent Margitsziget	31
A Fővárosi Közmunkák Tanácsa múltja és jövő feladatai	42
Személyi ügyek	48

MELLÉKLET :

Pénztári kimutatás az 1915. július 1-től 1921. december 31-ig terjedő időről	52
---	----

MOJATA

111

Faint, illegible text, possibly bleed-through from the reverse side of the page.

MEMORANDUM

Faint, illegible text, possibly bleed-through from the reverse side of the page.

§

Nagyméltóságú magyar királyi Miniszterium!

Az 1870: X. t. c. 27. §-ának rendelkezéséhez képest előterjesztjük jelentésünket az 1916—1922. évekre terjedő időszakban kifejtett működésünkről.

A magyar nemzetnek a létért folytatott nehéz küzdelmeit jelzik ezek az évek. Ebbe az időszakba esik a világháborúnak nemzetünkre oly gyászos vége, melynek nyomán az őszirózsás forradalom bevezetője a proletárdiktatúra borzalmainak. A lelkekben és vagyonokban végzett örületes pusztításoknak betetőzője az oláh megszállás harácsolása és az erőszak és csalárdság alapján Trianonban végzett országcsontkítás. E sorscsapások a nemzetet meggyöngítették, de a nemzet, bár meggyöngülve is, a küzdelmet a létért, jogaiért s fejlődéséért felvette.

A küzdelem, a munkásság, szeretett fővárosunk országos érdekü fejlesztéseért, a Fővárosi Közmunkák Tanácsának törvényes hivatása.

A háborus időszak nem az alkotás ideje.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa félszázados múltjának megfelelő nagy alkotásokat ebben az időszakban nem végezhetett.

Az u. n. népköztársasági kormány pedig, melynek fejlődést megakasztó működése tette lehetővé Szent István koronája országai évezredek határainak megcsontkítását, a radikális irányzat által vezetelve, a mi munkásságunkat is megakasztotta. A nemzeti alkotásokat egyaránt megsemmisíteni kívánta, volt az akár a nemzet ezer éves alkotmánya, vagy fővárosunk fejlődésének félszázados alapja.

Működésünket, mely a proletárdiktatúra egész ideje alatt szünetelt, az alkotmányos élet bekövetkeztével vettük fel újból.

A háborus években a Fővárosi Közmunkák Tanácsa többször kezdeményezte az óbudai hid létesítésével kapcsolatos városrendezési munka felvételét, a Szent Margitszigeti területfejlesztés megkezdett munkájának folytatását. E munkásság kezdeményezése az 1908: XLVIII. t. c. ben lefektetett, átgondolt, bölcs rendelkezéseken alapszik. A városrendezés iránti rendelkezésével a törvényhozás főleg a munkás- és lakásviszonyok javítását célozta.

Sajnos, ez a háborus időszak munkaprogramjában beleillesztést nem találhatott, mert a háboru és tartamának minden számítását meghaladó terjedelme és az ezek nyomán előálló nagy anyagi terhek miatt a kormány az ismételten kért egy, vagy másfélmillió javadalmazást sem találta megadhatónak.

Működésünket ilykép nagyrészt a békés idők bekövetkeztével lehetővé váló alkotások előkészítő munkájára fordítottuk. Behatóan foglalkoztunk a székesfőváros szabályozási és rendezési tervének fokozatos fejlesztésével.

Fontos hivatásunknak tekintettük továbbá az építési tevékenység felvétele iránt eredményes munkásságot kifejteni. A szükséges törvényes rendelkezések megtétele iránt tett előterjesztésünk nagyrészt az 1921. L. f. c.-ben érvényesült s a magunk törvényes hatáskörében is megtettük mindama rendelkezéseket, amelyek az építkezések előmozdítására alkalmasoknak voltak tekinthetők.

De az anyagárak és munkabérek ugrásszerű, folytonos emelkedése, valamint pénzünk értékének csökkenése, a gazdasági életünkben még mindig nélkülözött egyensúly, az építkezésnek a magántőke által a kívánt és szükséges arányban való felvételét akadályozza.

Áll e téren is, hogy a hazáért áldozatot kell hozni. De az áldozni akarók száma mindinkább kevesbedik; a gazdasági életben való váratlan és a nemzetre hátrányos eltolódások következtében a nemzetfenntartó középosztály a küzdő férről mindinkább leszorul.

Budapest építési, ipari és kereskedelmi fellendülésével, a nagy arányban növekedő lakosságnál a hazafias nemzeti érzés kifejlődése nincs arányban.

A Szent-Margit-sziget fejlesztési kérdésével az alkotmányos életnek újra való bekövetkeztekor, amely a mi visszaállításunkat is meghozta, behatóan foglalkoztunk.

Megadni kívánjuk a sziget fejlesztésének végleges jellegét. A gyógyfürdő telep nagyarányu kifejlesztése mellett a sziget múltjának felelevenítése a főrekvésünk, történelmi múltunké, amely elmélkedésre készte, tanít s tettekre sarkal.

Minden nemzetnek ereje az erkölcs és a vallásos hit. A sziget történelmének felelevenítésével létesíteni kívánjuk ott annak szimbolumát.

A Domonkos-rendi apácák zárdájából egyes, a múlt képét elevenen visszavarázsoló részt kívánunk életre hívni és a praemontrei rendnek a szigeten volt, a XII. században épült templomát, amely egyike legrégibb építkezési emlékeinknek, kívánjuk régi alakjában megépíteni olykép, amilyen az a falált építési részletekből és a kiásott alapfalakból következtetve, a múltban tényleg volt. Amikor a régmúltban állt, erős volt a hit s hatalmas az ország. Álljon ismét régmúlt alakjában s legyen jelkép. Hatalmas, kinek hite van. Mindenki, aki a szent csarnokból kilép,

fávozzék onnan a magyar nemzet nagyságának megdönthetetlen hitével, s az ezért való küzdés kötelezettségével. Egy legyen az érzés az országban és fővárosában.

Tárgyalásaink- és határozatainknak állandóan igen bő anyagául szolgálnak azok a konkrét ügyek, amelyek telekszabályozás, telekrendezések, parcellázások, továbbá az építésrendszert másodfoku ellátása révén kerülnek elénk. Ezeknek az ismertetését azonban már fakarékosági szempontból, szűkebb keretű jelentésünkben mellőztük.

Az építkezések szünetelése és a gazdasági élet általános leromlása legjobban a közművek fejlesztésének megakadásában tükröződik. A vízművek bővítése és a vízcsőhálózat fejlesztése, a csatornázás kiterjesztése a rendkívüli magas árak miatt lehetetlen volt, s az elmúlt években csak csekély mérvű csőfektetések történtek.

A Nemzetgyűlés az 1922: XVII. t. c. 33. §-ában a Fővárosi Közmunkák Tanácsa kérdésében törvényjavaslat előterjesztését rendelvén, jelentésünkben kötelességszerűen részletesen kiterjeszkedünk félszázados tevékenységünk ismertetése mellett a jövő feladataira.

Megemlítve még, hogy az általunk kezelt alapokról készített zárszámadásokat a Nemzetgyűlésnek és a m. kir. Kormányának bemutattuk, tisztelettel kérjük ezek után a m. kir. Miniszteriumot, *méltóztassék közrehatni, hogy jelentésünk az 1870: X. t. c. 27. §-ának intencióihoz képest a Nemzetgyűlés részéről tárgyalás alá vétessék.*

Budapest, 1922. évi november havában.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa:

Dr. Zielinski Szilárd s. k.

elnök.

Szabályozás.

A főváros szabályozási tervének módosítása, illetőleg fejlesztése terén történt fontosabb mozzanatokról az alábbiakban számolunk be:

Kelenföld szabályozása.

A Kelenföldre ezelőtt mintegy 28 évvel dolgoztuk ki és állapítottuk meg a szabályozási tervet, melynél — mint szabályozási terveinknél általában — szintén számoltunk a városrendezői célokra igénybevehető anyagi eszközök mértékével s ebből folyóan az utihálózat tervezésénél, valamint a telekalakulásoknál figyelemmel voltunk arra, hogy a rendezés fokozatosan legyen végrehajtható.

Bizonyos, hogy tervünk egyik alaptényezője volt e városrész nem remélt gyors és nagyarányú fejlődésének.

A székesfővárosi tanács e tervünkkel szemben 1913-ban új szabályozási tervet terjesztett elénk, amely felöleli az I. kerületnek a Gellért-hegytől, helyesebben a Villányi-uttól délre, a Duna és a Déli-vasut vonala között, majdnem Budafok község határáig terjedő részét.

Tervében a székesfővárosi tanács gyökeres változtatások-, új városrendezői irányelvek érvényesítésére törekszik, oly hatalmas méretű (60,120,270 méter széles) utvonalak nyitását, terek és parkok létesítését tervezi, másfelől olyan építkezési módokat hoz javaslatba, hogy mindezek végrehajtása sok helyen a telkek commassálását és új beosztását feltételezi. Olyan nagyszabású városrendezésről lenne itt szó, amelyhez mindenekelőtt egy hatalmas anyagi erőforrást kellene előteremteni.

E tervéhez azonban a székesfővárosi tanács költségszámítást nem mutatott be, hanem előterjesztésében csupán utalt olyan írott jogszabályok megalkotásának a szükségére, melyek a magánérdekeltséget e szabályozás végrehajtásából eredő előnyök arányában, az eddiginél jóval nagyobb mértékben vonják be a terhek viselésébe, s amely jogszabályok módot adnának a hatóságoknak, nagyobb anyagi áldozatok nélkül, a telkek commassálásával gyökeresebb városszabályozások végrehajtására. A tervezett új építkezési módra vonatkozóan is a székesfővárosi tanács részéről az a kijelentés történt, hogy a javaslat nem is végleges megállapodás, hanem elsősorban kiindulási alapja lesz azoknak a tárgyalásoknak, melyeket a főváros, tervének végrehajtása érdekében, már jelzett irányban ezután fog majd lefolytatni.

A székesfőváros tervét beható tárgyalás alá vettük abban a feltevésben, hogy — számolva a terv pénzügyi kihatásával — a székesfőváros lehetővé is teszi a szabályozásnak gyakorlati megvalósítását.

A tervet tárgyalásaink alapján, az alábbi kikötésekkel, illetőleg módosításokkal fogadtuk el:

1. A Budafoki-ut, a vele közel párhuzamosan haladó 60 méter (31'63" öl) széles új ut, a kelenföldi állomáshoz vezető ut, a Lenke-ut, valamint az építendő boráros-téri hid irányában tervezett 120 méteres (63'28" öl) főut találkozásában kialakuló térszerű kiképzést célszerűbben kívánjuk megoldani.

Idevonatkozóan mérnöki osztályunk új megoldást mutatott be, amely amellet, hogy a térre néző telkek homlokzatvonalát szabályosabban, illetőleg kedvezőbben alakítja meg — különösen a 120 méteres (63'28" öl) utból nyíló látkép — (Point de vue) előnyösebb érvényesülése szempontjából érdemel megfontolást.

Az erre vonatkozó tervet, a kérdés tanulmányozása és javaslattétel végett, áttettük a székesfővároshoz.

2. A székesfőváros azt javasolta, hogy a Fehérvári-ut és az Andor-utca találkozásában alakított térből a Hengermalom-utig tervezett 30 méter (15·82 öl) széles Átlós-utnak a 60 méteres (31·64 öl) főuttól a Hengermalom-utig terjedő szakasza ejtessék el. E javaslaton túlmenve, részük-ről a szóbanforgó Átlós-utat egészben elejtettük, tekintettel arra, hogy a Hengermalom-ut irányában a Csepel-szigetre gondolt hidépítés előre láthatóan nem fog megvalósulni, mert az ott, a Csepel-szigeti kikötőmedencék miatt nem helyezhető el, így a szóbanforgó Átlós-utnak sem lenne forgalmi jelentősége, emellett pedig a telkeket, hátrányos módon, csak feldarabolná.

Ennek az utnak elejtése folytán a közvetlen környék szabályozása módosítandó lévén, felkértük a székesfővárost, hogy a módosítás kérdését tésesse tanulmány tárgyává.

3. A Fehérvári-ut és az Andor-utca keresztezésében tervezett térből kiágazóan, a Tétényi-ut felhasználásával az összekötő vasutig tervezett 30 méter (15·82 öl) széles utat egyrészt módosítani, másrészt meghosszabbítani kívántuk.

A székesfővárosi terv szerint ugyanis ez az ut a Halmi-utcától kezdve egyenes meghosszabbításban vezet az összekötő vasutig, főleg abban a feltevésben, hogy egyenes folytatást talál a Daróci-utban, melyet a terv ugyancsak 30 méterre (15·82 öl) szélesít ki. Minthogy azonban a Daróczi-utnak a Lenke- és Villányi-ut közti szakasza időközben a szabályozási tervből töröltetett és ez okból a Lenke-ut—összekötővasut közti szakasza kiszélesítése elejtett, ezért akként határoztunk, hogy a szóban levő 30 méter (15·82 öl) széles átlós-ut a Halmi-utcától kezdve, a tervbe tört vonalozással amugy is beiktatott 25 méter (13·18 öl) széles utszakasznak 30 méterre (15·82 öl) való kiszélesítésével az összekötő vasut aluljáróján át a Karolina-utba kapcsoltassék be.

Másrészt ezt az átlósutat a Fehérvári-uttól, illetőleg az Andor-utcától ugyancsak 30 méter (15·82 öl) szélességben és egyenes irányban meghosszabbítottuk a határutat alkotó Kondorosi-utig, illetőleg itt betorkoltattuk a létesítendő Csepel-szigeti hid érdekében felvett 200 méter (105·46 öl) széles térbe.

4. A székesfőváros terve az összekötő-vasuti vonal fejlesztése számára 40 méter (21·09 öl) széles területsávot jelöl ki, még pedig az északi oldalon tervezett 22·5 négyyszögöl (42·67 m.) széles párhuzamos ut rovására. Ezzel szemben célszerűségi szempontból azt kívántuk, hogy a vasut részére terület külön ne jelöltessék ki, hanem az a szabályozási tervben utterület gyanánt kezeltesék és a vasuti célra szükséges területek annak idején esetről-esetre jelöltessenek ki.

5. A Ménesi-utat a terv 10 méterről (5·27 öl) 12 méterre (6·32 öl) szélesíti ki. Tekintettel arra, hogy ez az ut kedvező déli fekvésnél fogva a közönség kedvelt sétautja, amelyen előreláthatóan idővel sűrű helyi forgalom fog kifejlődni, ezért a magunk részéről szintén indokolt-nak találtuk az ut kiszélesítését, még pedig esetleg 15 méterre (7·91 öl) is.

Figyelemmel azonban a kialakult helyzetre, az ut kiszélesítésének kérdése helyszini felvételek alapján újabb és behatóbb tanulmányozást igényel.

6. A Ménesi-ut és a Villányi-ut között, a Szüret-utcától a Hegyalja-utig terjedően a telkek előnyösebb kihasználása érdekében tervezett 10 méter (5·27 öl) széles utnak a szabályozási tervbe leendő felvételéhez csak arra az esetre járultunk hozzá, ha a magánérdekeltség az ut létesítésével kapcsolatos összes szolgáltatásokat, illetőleg költségeket magára vállalja.

7. Arra az 50 méter (26·36 öl) széles utra vonatkozóan, mely a Horthy Miklós-ut és a Lenke-ut keresztezésénél alakított térből kiágazva, déli irányban az összekötő vasutig halad, az a javaslat, hogy ez az ut ugyancsak 50 méter (26·36 öl) szélességben az összekötő vasut pályatesté alatt átvezetve, hosszabbítsassék meg a kelenföldi állomástól a Boráros-téri hid felé tervezett 35 méter (18·45 öl) széles új átlós-utig.

Ezzel szemben részünkről ennek az utmeghosszabbításnak forgalmi jelentőséget nem tulajdonítottunk, miért is azt elejtettük.

8. A Lenke-ut és a Karolina-ut keresztezéséből átlós irányban a Budaörsi-utba torkolóan tervezett 25 méteres (13·18 öl) ut érinti a Ringer-féle szanatórium telkét. Tekintettel az ott kialakult helyzetre, az látszik célszerűnek, hogy az ut vonalozása a szanatórium telkének érintése nélkül oldassék meg.

A Kelenföld szabályozási tervére vonatkozóan felmerült egyéb kívánságainkat a következőkben foglaljuk össze:

1. A létesítendő Boráros-téri hid budai hidfőjéhez tervezett 120 méter (63·28 öl) széles utvonalknak a hidfő kitorkolásában való megoldásánál a térszerű kibővülés méreteinek növelésével lehetőleg módot kell keresni arra, hogy a lejtésinek különbözősége minél simább kiegyenlítéshez jusson.

2. Felhívtuk a székesfőváros figyelmét arra, hogy a kelenföldi állomáshoz vezető 40 m. (21·09 öl), illetőleg 30 méter (15·82 öl) széles főut vonala érinti úgy a Sósfürdő területét, valamint a Széchenyi- és a Henrich-féle keserűvízforrástelepeket.

3. Célszerűnek mutatkozik annak tanulmányozása, hogy a vidék lakónegyedeiben az utcahálózat egyhanguságának csökkentése érdekében még néhány kisebb square beiktatásáról történjék gondoskodás.

4. A fővárosi középítési bizottság a terv tárgyalása során utalt annak a szükségére, hogy a tervben gondoskodni kellene a nagyvasut teherforgalmának a viziuttal, nevezetesen a téli kikötővel való kapcsolatáról, a gyárövezet vasuti kiszolgálásáról, még pedig lehetően az utszinti keresztezések elkerülésével.

A nagyvasuti forgalomnak a viziuttal való szerves kapcsolatba hozatalára a magunk részéről is nagy súlyt helyezünk: ezért a középítési bizottság fenti javaslatát a legmelegebben fogadtuk és ajánltuk a székesfővárosnak beható tanulmányozásra; sőt az Európában általában elfogadott álláspont alapján hangsúlyoztuk, hogy vasuti vonalaknak utszintben való kereszteződését közbiztonsági szempontból a leghatározottabban ellenezzük. Ott, ahol közutaknak vasuti pályatesteken való átvezetése válik szükségessé, ez csak aluljáró vagy felüljáróval oldassék meg.

5. A középítési bizottságnak azt a további óhaját, mely a Fehérvári-ut és Horthy Miklós ut sarkán színház céljára kijelölt terület mögött beépítésre szánt háromszög alakú telektömbnek park céljára való megvételére, valamint a Ménesi-ut mentén fekvő Batthyány-féle kertnek nyilvános kert céljára való megszerzésére vonatkozik, szintén pártoltuk.

A fővárosnak a Kelenföld említett részére vonatkozó szabályozási tervével kapcsolatban, már a kérdés szerves összefüggésénél fogva, ki kellett terjeszkednünk annak a külső vidéknek a szabályozására is, amely csatlakozik Alberfalva és Budafok községekhez, sőt szem előtt tartva azt a fontos közérdeket, mely a székesfőváros szóban levő külső részének és a csatlakozó Alberfalva s Budafok községeknek egységes szabályozási terv alapján való rendszeres fejlődéséhez fűződik, elhatároztuk, hogy e városrendezői kérdést az 1870. X. t. c. 15. §.-a alapján oldjuk meg.

Amennyiben ugyanis azok a munkálatok, melyeknek tervezése és vezetése tanácsunkat illeti, oly területekre is kiterjednének, amelyek a főváros hatósága alatt nem állanak, — e területeket az idézett törvényszakasz, az érintett szabályozási munkák szempontjából, a Fővárosi Köz-munkák Tanácsa hatósága alá rendeli.

A fővárossal szomszédos községekre vonatkozó e hatósági jogkörünk gyakorlati alkalmazását különösen időszzerűvé tette az a körülmény, hogy a Telekértékesítő rt. a szóban levő két községben fekvő mintegy 700.000 □ ölnyi (2,517.656·12 □ m) ingatlanain ipartelepek létesítését vette tervbe, a terület megfelelő parcellázásával.

Mérnöki osztályunk elkészítvén tehát a szabályozási tervet, azt az érdekelt összes tényezők bevonásával alakított vegyes bizottsági értekezlet tárgyalása alá bocsátottuk.

A szabályozás sulypontja a határutat alkotó Kondorosi-ut kifejlesztésére esik, amely utvonalon nemcsak a közúti villamos vasut, hanem idővel előreláthatóan a kelenföldi pályaudvarból kiágazó iparvasut is fog elhelyeztetni, az itt alakulandó gyárváros, valamint különösen a Csepel-szigeten tervezett kereskedelmi kikötő érdekeinek kiszolgálására, a mely kikötő a Kelenfölddel minden valószerűség szerint éppen a Kondorosi-ut irányában, illetőleg a folytatásában építendő Dunahid révén nyer összeköttetést.

Ennél az utnál továbbá figyelembe veendő az is, hogy az Örmező dűlőből jövő nagy viziároknek a Kondorosi-ut és a Duna közti szakasza magába a Kondorosi-ut területébe lesz áthelyezendő. Mindezekre való figyelemmel a mérnöki osztály a Kondorosi-utat 45 méter szélességben tervezte meg és egyszersmind ugyanebben a szélességben meghosszabbította a Somogyi-utat az Andor-utcával való találkozásáig, míg a Duna part előtt ezt az utat, különös tekintettel a létesítendő csepelszigeti hidra — 200 méter (105·46 öl) széles térré bőviti.

A Kondorosi-ut kiszélesítésére szükséges terület a 200 m. (105·46 öl) széles tértől a Tétényi-utig tulnyomó részben fővárosi területből, innen a Csorba-utig tulnyomó részben Alberfalva határából, míg a végső szakasznál egészen Budafok község területéből vétetik el. A 200 méter (105·46 öl) széles tér ugy van megtervezve, hogy a szükséges terület egyenlő szélességben vétessék a főváros és Alberfalva község területeiből.

Az említett vízlevezető árok a Kondorosi-ut és a déli vasut közti szakaszában érintetlenül marad, de a terv szerint ennek az árokszakasznak mindkét oldalán a közlekedés biztosítására 10—10 méter (5·27 öl) széles ut létesül. Az árok számára szintén 10 méter (5·27 öl) szélesség van felvéve.

A Kondorosi-utba áthelyezendő árokszakasza egyelőre mint nyitott árok van kilátásba véve, idővel azonban a szükséghez képest ez az árok beboltozandó és az ekként felszabaduló terület a közlekedés számára lesz felhasználandó.

A főváros határában 12 öl (22·76 m.) szélességgel megállapított Tétényi-ut a szomszédos községek telkein 20 m. (10·55 öl) szélességben nyer folytatást.

A Fehérvári-ut — mely a főváros határában 18 öl (34·14 m.) — a terv folytatólag ugyanebben a szélességben vezeti át Albertfalva község területére is.

A Kelenföld szabályozási tervében fel van véve egy 60 m. (31·64 öl) széles sugárut, amely kiindul az építendő Boráros-téri hid folytatásában nyitandó 120 m. (63·28 öl) széles körútből és a Budafoki uttal, valamint a Fehérvári uttal közel párhuzamosan haladva, a Kondorosi-utig, illetőleg Albertfalva község határáig terjed.

A mérnöki osztály terve idevonatkozóan az előkészítő tárgyalások során telmerült és megokolt kívánsághoz képest, olyan mego'dást tüntet fel, amely szerint a 60 m. (31·64 öl) széles sugárutnak az Andor-utcával való keresztezési tengelypontja egyenes vonallal kötött össze a Magyar repülő-gyár, illetőleg a Duna-motorművek ipartelepének déli határán tervezett utca, valamint a 30 méter széles ut keresztezési pontjával.

Ennek folyamányaként a 60 méteres (31·64 öl) fővárosi sugárut ugyancsak 60 méter (31·64 öl) széles összekötő uton nyer folytatást a Magyar repülő-gyár, illetőleg a Duna motorművek telepénél tervezett utca és a 30 m. (15·82 öl) széles ut keresztezési pontjáig.

A Kelenföld szabályozási tervében a Horthy Miklós-uttól a Fehérvári-utig megállapított 30 m (15·82 öl) széles diagonális utat a mérnöki osztály — figyelemmel a majdani csepelszigeti hid felé irányuló forgalom érdekeire — ugyancsak 30 m. (15·82 öl) szélességben meghosszabbítja a 200 méter (105·46 öl) széles térig.

E 30 m. (15·82 öl) széles diagonális utnak mintegy pendantjául a mérnöki osztály Albertfalva község határába is beiktatott egy 30 m. (15·82 öl) széles utat, amely a repülőtérhez vezet és ott egy kisebb méretű térben végződik.

A létesítendő csepelszigeti hid oldalfeljáróit a Budafoki-ut, illetőleg Albertfalva területén annak most tervezett folytatása fogja alkotni. Az itt előálló magasságkülönbség kiegyenlítésére az említett oldalfeljárók és a dunaparti 30 m. (15·82 öl) széles út között két square van tervezve.

Ami e vidéken az utszinmagasságokat illeti, a 60 m.-es (31·64 öl) sugárut és a Kondorosi-ut találkozásában +8·50 m magasság van felvéve, aminthogy az egész Kondorosi-ut szintje is legalább +8·50 m. magas.

A hidfő magassága +16 méterrel van kilátásba véve, minek folytán a hidfeljáróban 2^o/_o-os emelkedés adódik.

A Budafoki-uti oldalfeljárók szintén +8·50 m. terepmagasságból indulnak ki és +14·80 méterrel érik el a hidfeljáró tengelyvonalát úgy, hogy az oldalfeljárók emelkedése 2·5^o/_o.

Kiterjeszkedik a terv az Andor-utca szabályozására is és felöleli az Andor-utcáig meghosszabbított Kondorosi-ut, valamint az Andor-utca között, Budafok község területén, egy háromszögű tér alakítását, továbbá az Andor-utca, Ercsi-ut és a déli vasut közti szakaszának tölcser alaku kibővítését akként, hogy a tervezett háromszög alaku tér mentén az Andor-utca a már megállapított 18 öl (34·14 m.) szélességen felül további 35 méterrel (18·46 öl) bővül s e 35 m. (18·46 öl) széles uton vezetetik a forgalom a déli vasut és a m. kir. államvasut Ujszőny-brucki vonalának pályatesté alatt. aluljáróban, az Örmező-dűlőben tervezett, ugyancsak 35 m. (18·46 öl) szélességű utba; be van iktatva továbbá a tervbe a déli vasut keleti oldalán egy 15 m. (7·91 öl) széles párhuzamos ut is.

A Kondorosi-ut végső szakasza a tervezett vasuti aluljáróig 1·48^o/_o, tehát ugyanolyan emelkedésű, mint az Andor-utcának iparvasuttal ellátott, a Somogyi utba torkoló végső szakasza.

Az Andor-utcának a háromszög alaku tér mentén haladó, alsó szakasza 0·918^o/_o-os eséssel éri el a déli vasut alatti +7·00 méteres fenékmagasságot, míg a Máv. ujszőny-brucki vonala alatt +8·60 m. magasságot vesz kilátásba a terv. A déli vasut alatti +7·00 méteres fenékmagasságtól kezdődően az Örmező-dűlőben tervezett 35 m. (18·46 öl) széles út 2·836^o/_o os emelkedéssel halad mindaddig, amíg eléri az ott tervezett térnél a +20·50 m. magasságot.

A tervezett aluljáró fölött a vasuti pályaszint (déli vasutnál +14·64 m. és a Máv.nál +15·26 m.) érintetlenül marad. A szabályozási terv kiterjeszkedik az Andor-utcai iparvasutnak a Telekértékesítő r. t. területén ki'atásba vett gyárak és ipartelepekre való, megfelelő bevezetésére is. Az iparvasut jelenleg, ideiglenes jelleggel, a Budafoki uton van a r.-t. telepére vezetve. A mérnöki osztály a végleges megoldást a létesítendő hidfeljáró keresztezésének elkerülése végett akként tervezi, hogy az Andor-utcai iparvasut a Dunaparton, a hid alatt vezetessék a gyártelepre. Az iparvasut kanyarulatait a mérnöki osztály 80 m. (42·18 öl) sugáru ívvel tervezte: ekként az Andor-utca és a dunai rakpart déli sarka az eddiginél nagyobb mértékben letompítandó lesz.

*

*

*

Az értekezlet tagjai küldő hatóságai, illetőleg megbízójuk nevében egyhangulag kijelentették, hogy a fentebbiekben ismertetett szabályozási tervünk ellen általában észrevételük nincs.

A terv részletes tárgyalása és megvitatása során a következő nyilatkozatok történtek:

1. A magy. kir. államvasutak és a cs. kir. szab. déli vaspályatársaság képviselői kérték, hogy a 15 m. (791 öl) szélességben tervezett párhuzamos ut mentén, figyelemmel a vasutfejlesztés igényeire, a vasut részére legalább 4—5 m. széles területsáv fenntartassék.

E kívánság folytán az értekezlet a 15 méterrel (791 öl) kilátásba vett párhuzamos utat 20 méter (1055 öl) szélességben javasolta megállapítani.

A magy. kir. államvasutak képviselői jegyzőkönyvbe vétetni kérték azt a kívánságot, hogy tekintettel az új típusu mozdonyokra, az iparvasut érdekében létesítendő telekletompítások olyan méretűek legyenek, hogy az iparvasut legalább 100 méter sugaru ívvel legyen a kanyarulatokban vezethető.

2. Budafok község képviselői kijelentették, hogy a szabályozási terv községüknek a vasuti töltések által elzárt, külső részét vonja be a szabályozás keretébe; e területen a község előreláthatóan nem fog fejlődni, a tervezett szabályozás tehát községükre nézve tényleges előnyt nem jelent.

Ezért a szabályozás végrehajtásával kapcsolatos terheket a község magára nem vállalhatja.

3. A Telekértékesítő részvénytársaság a szabályozási terv részleteihez is hozzájárult, mégis a 30 méter (1582 öl) széles átlós ut pedantjával Albertfalva-községben a Duna motorművek telepét átszelően tervezett 30 m. (1582 öl) széles diagonális ut tekintetében olyan értelmű határozat hozatalát kérte, hogy ez az ut csak abban az esetben legyen megnyitandó, ha a tömb házhelyekre fog felosztatni.

Együttal kijelentette a Telekértékesítő r.-t. képviselője, hogy a részvénytársaság ingatlan-ságaiból szabályozásra eleső összes területeket annak idején ingyen fogja közterületül átengedni és telekkönyvileg tehermentesen lejegyeztetni.

Ami pedig a parcellázási tervnek tárgyalás és jóváhagyás végett a közmunkák tanácsa elé kívánt terjesztését illeti, kijelentette, hogy bár a részvénytársaság területének felosztásánál a legmesszebb menő készséggel veszi a Fővárosi Közmunkák Tanácsa szakszerű irányítását, azonban a készítendő felosztási tervnek a közmunkák tanácsa által való megállapítását illetőleg megjegyzi, hogy ez a tanács hatósági illetékességén kívül esik és Albertfalva község autonóm hatáskörébe tartozik.

5. Albertfalva és Budafok község küldöttei kijelentették, hogy a községük területén való parcellázások engedélyezése a községi autonómiából folyólag a község joghatósága alá tartozik és mivel e jogállapottól eltérő megállapodásokhoz való hozzájárulásra felhatalmazásuk nincs, érdemi nyilatkozat előtt arra vannak utalva, hogy ebben a kérdésben a községi képviselőtestület elhatározását kérik ki.

A szóban levő szabályozási terv az értekezlet javaslatával elhatározásunk alá terjesztvén, a tervet az 1870: X. t. c. 15. § a alapján, a vegyesbizottság javaslata értelmében elfogadtuk és megállapítottuk. Ehhez képest a tárgyalás során felmerült kívánságokat figyelembe vettük, minek folytán a déli vasut keleti oldalán Budafok község határában felvett párhuzamos ut szélességét 15 m. (791 öl) helyett 20 méterben (1055 öl) állapítottuk meg, továbbá kijelentettük, hogy az Andor-utcában, valamint egyéb helyeken az iparvasut végleges elhelyezése érdekében létesítendő telekletompításokat a kanyarulatokban, figyelemmel az új típusu mozdonyokra, 100 m. (52.73 öl) sugaru ívvel kell megoldani, végül hogy a 30 m. (15.82 öl) széles fővárosi átlós-ut pedantjával Albertfalva község területén, a Duna motorművek telepét átszelően, megállapított 30 méter (15.82 öl) széles diagonális ut csak abban az esetben lesz megnyitandó, ha a tömb házhelyekké osztatik.

Másrészt, figyelemmel Pestvármegyének $\frac{31320. \text{ kig.}}{2257. \text{ kgy.}}$ számú, a m. kir. belügyminiszter által 111019/1914. szám alatt jóváhagyott parcellázási szabályrendeletére is, a Telekértékesítő r.-t., illetőleg a szabályozási terv által érintett területei későbbi, mindenkori tulajdonosának terhére megállapítottuk azt a kötelezettséget, mely szerint a szóban levő ingatlanokból a szabályozási terv értelmében utakra és terekre elveendő összes területeket telekkönyvileg közterületül, Albertfalva község javára minden kártalanítás nélkül, tehát ingyen és tehermentesen lejegyeztetni köteles.

Az ingatlanok mindenkori tulajdonosa a közterületre ekként lejegyzendő területeknek mindaddig tényleges használatában maradhat, ameddig azokat a hatóság rendeltetési céljukra tényleg felhasználni nem kívánja.

Végezetül megemlíteni kívánjuk, hogy a Kelenföld szabályozási kérdése a székesfővárosnál várja további tárgyalását, illetőleg sorsának elintézését.

A Budakeszi-ut belső szakaszának szabályozási kérdése.

Annak következtében, hogy a székesfőváros az Ördögárkot a Városmajor és a Julia-utca között haladó szakaszában beboltoztatta, szükségessé vált a Budakeszi-ut belső, azaz a Retek-utcától a Hidegkúti utig terjedő szakasza szabályozási kérdésének a rendezése.

E kérdést mérnöki osztályunk a székesfőváros illetékes ügyosztályával együttesen tanulmányozta, melynek eredményeül tervet mutattak be. E terv szerint a Budakeszi-utnak Ördögárok felőli, keleti oldalán a már megállapított vonal megmarad. A nyugati vonal pedig akként módosul, hogy a Budakeszi-utat a Kutvölgyi-ut kilorkolásánál levő kezdő ponton 50 m. (26.36 öl) szélesre véve, az ekként adódó pont a Klotild szeretetház kertjének már megállapított és kiépített homlokzati vonalával ivelt vonal utján köttetik össze. Kapcsolatosan módosítja a terv a vizivárosi temetőn keresztül felvett szerpentin-utat is oly módon, hogy ez a 20 m. (10.55 öl) széles szerpentin ut a már megállapított általános szabályozási tervtől eltérően nem a vizivárosi temetőnél, hanem ennek és a katonai temetőnek találkozásánál induljon ki a Budakeszi-utból és a Kutvölgyi-ut felső szakaszába 35 méteres (18.46 öl) sugárral kiképzett körívvel kapcsolódjék be. E módosítás elfogadása és megállapítása kapcsán kimondottuk, hogy a szerpentin út kanyarulataiban az emelkedés lehetőleg csak 2½% os legyen, de a 3% ot meg ne haladja.

A Vérmező átengedése városrendezési célokra.

A székesfőváros tüzetesen indokolt előterjesztést tett a miniszterelnök urhoz, kérve a Vérmező tulajdonjogának a főváros részére való átengedését. A miniszterelnök ur felhívására e kérdésben, különösen annak városrendezési vonatkozásában, véleményünket a következőkben fejtettük ki:

A 70 es évek elején, amikor a Fővárosi Közmunkák Tanácsa a főváros szabályozási tervét alapvető vonalaiban megállapította, az volt a felfogás, hogy a Vérmező, mint a városban fekvő síkság, az idők folyamán a városfejlődés jelentős tényezőjévé válhatik, és annak beépítése fogja csak a Krisztina-városnak, mint akkori külvárosnak, a városi jelleget megadni.

Egy évtizeddel később, amikor e budai részeken az építkezés és a városias fejlődés megindult, már az a felfogás alakult ki, hogy a Vérmezőnek házhelyekre osztására és beépítésére nincsen szükség.

A bekövetkezett fejlődés folytán a Vérmező ma már egészen bekerült a városrész belsejébe.

Az Építésiügyi Szabályzatban megállapított övezeti beosztás szerint a Vérmezőt szegélyező Attila utcai, Logódy-utcai és Mikó-utcai környék a II. övezetbe, a Krisztina-köruti teleksor az I. övezetbe, az utóbbi mögé csatlakozó környék ismét a második övezetbe van sorozva. Mindakét övezet a zárt soru, tömör beépítés területét jelenti, ahol a megengedett legmagasabb házak építhetők. A Vérmező tehát, mint szabad terület, egy sűrű beépítésű, illetőleg ilyen beépítésre rendelt városrész közepette foglal helyet. Ez az egyik szempont a Vérmező jövő rendeltetésének megítélésénél.

A másik szempont az, hogy míg a Várát övező alsó területek minden egyéb helyen beépültek úgy, hogy magának a Várnak festői képe, már csak nagyobb távolságban tud kibontakozni, de így is csak részletekben: addig a Vérmező üres területe a nyugati vároldal látóképét a közelből is szabadon tartja és a nyugati vároldalt csaknem egész hosszában szemlélhetővé és élvezhetővé teszi.

A hegyi levegő ideáramlása a Vérmezőt a legegészségesebb helyé avatja és egyenesen arra teszi hivatottá, hogy a tiszta, üde levegőt tovább adja és mintegy beleáraszsa a környező háztömegekbe, emellett pedig önmagában is az éltető, szabad mozgásnak szolgálatára legyen, mint általános közhasználatra szánt terület.

Szerepét a városrendezésben azonban a Vérmező teljességgel csak akkor töltheti be, ha azt intézményesen beleillesztjük a városrendezés keretébe és sorát közelebről is végleg meghatározzuk.

Ma a Vérmező egy meglehetősen elhagyatott, puszta térség. Szélei és ezek kapcsolata a környező utvonalakkal, rendezetlenek. Az egész terület nemcsak nem alkot összekötő kapcsot a környezet között, hanem a környéket egymástól elkülöníti, városilag, közlekedésileg szétválasztja.

A Vérmező ez idő szerint külön test a városban, amely a sivárság, elmaradottság képét mutatja, öncél és élet nélkül.

Ez az állapot s a jövő bizonytalansága kétségkívül befolyással voltak arra, hogy körülötte az építkezés — még az erre kedvezőbb, háboru előtti időben — sem alakult ki abban a mértékben, aminőt különben mindenütt látunk, ahol térséget öveznek a háztelkek.

Az a körülmény, hogy a Vérmező katonai gyakorlóterület szolgált, sem a múltban nem lehetett, sem a jövőben nem lehet ok az eddigi állapot további fenntartására. Ez a használat csak önként adódott abból, hogy a Vérmezőt a volt katonai kormányzat kezelte és a terület közel fek-

szik több laktanyához. A mostani viszonyok között a gyakorlótéri használat végleges felhagyása nehézséggel nem is járhat.

A városrendezés, a városfejlesztés, a közegészség és az esztétika követelményei felette kívánatos, hogy a Vérmezőt immár emeljük ki eddigi állapotából és szervesen kapcsoljuk be abba a rendeltetésbe, amelyet betölteni hivatva van.

E hivatását abban látjuk, hogy lemondva a Vérmező parcellázásának és beépítésének gondolatáról, a terület megfelelően parkoztassék, részben gyepesíttessék, hogy a nagyközönségnek kényelmes és egészséges séta-, illetőleg üdülők helyét szolgáljon, a gyepes részen pedig gyermekjátszóhely legyen. Egy részét a területnek kertészeti kiképzéssel arra is alkalmassá kellene tenni, hogy ott a szabadban gyűjtemények, felvonulások, különféle ünnepek legyenek tarthatók.

A Vérmező beépítéséről csak legfeljebb a hosszirányú széleken lehetne kisebb mértékben szó, de ez is csak valamely ideillő közintézet, pl. múzeum céljára lenne megengedhető oly módon, illetőleg kiképzéssel, amely harmónikusan beleilleszkedik a parkszerű rendezésbe.

Kétségtelen, hogy a Vérmezőt megfelelő parkszerű rendezéssel kiemelhetnők mai elszigeteltségéből. Bekapcsolhatnók a közvetlen környezetbe és az egész városképbe: a park utjai révén megszűnnék a környezet elszakítottasága; üdítő élet váltaná fel a mai sivár képet, fővárosunk e szép helyén.

Hogy a Vérmezőre a városrendezés terén háruló ez a feladat meg is valósulhasson, ehhez mindenekelőtt az szükséges, hogy a Vérmező tulajdonjoga és használata a városrendezői feladatok ellátására hivatott hatóságnak engedessék át. Ezért teljesen igazoltnak, jogszerűnek és indokoltnak találtuk a székesfőváros idevonatkozó előterjesztését, s azt a legmelegebben ajánlottuk a kormány figyelmébe.

Megemlítjük, hogy a kérdésnek ebben a stádiumában ujabban ismét bizonyos mozgalom indult meg a Vérmezőnek sporttelep (Stadion) céljaira való felhasználása iránt; a honvédelmi miniszteriumban ebben az irányban megbeszélések is folytak. Részünkről az értekezleten, fentebb ismertetett eredeti álláspontunknak megfelelően, a székesfőváros képviselőivel egyetértően, határozottan elleneztük a Stadionnak a Vérmezőre való telepítését, és rámutattunk arra, hogy egy ilyen sporttelep részére a főváros más részein megfelelő helyek kínálkoznak. Így többek között alkalmas terület lenne az óbudai síkság is.

Mindezek a kérdések jelenleg a kormány tárgyalása alatt vannak.

Az Istenhegy szabályozása, figyelemmel a farkasréti villamosvasút meghosszabbítására.

Az Istenhegyen lakó közönségnek régi óhaja, hogy megfelelő vasuti közlekedéshez jusson. Tekintettel arra az öröndetes fejlődésre, melyet az Istenhegy elért, kétségtelen, hogy e vidéken a közlekedés igényeit egyedül a fogaskerekű vasut már nem elégítheti ki, különösen ha figyelembe vesszük, hogy a lakosság jelentékeny része nemcsak nyáron, hanem állandóan lakik az Istenhegyen.

Már 1906-ban, amikor a H. É. Vasutak vonalainak villamos üzemre való átalakítása tárgyalás alá került, a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság az engedélyezési feltételekben egyik kikötés gyanánt elvállalta azt, hogy farkasréti vonalát bizonyos kiviteli módzatokkal meghosszabbítja az Istenhegyre.

A vasúttársaság a terveket még 1909-ben mutatta be, de ez a kérdés érdemlegesen tulajdonképpen csak 1915-ben került a székesfővárosnál tárgyalás alá, amikor is a székesfővárosi tanács kimondotta, hogy a vaspálya társaság által egy vágánnyal és részben fogaskerekű üzemmel tervezett megoldást, ugyiszintén a Torbágyi- és Denevér-utakon tervezett vonalvezetést elfogadhatónak nem találja, hanem felhívta a vasúttársaságot, hogy megfelelő teljesítő képességű üzem s a jövő fejlesztés lehetőségének biztosítása érdekében, a fogaskerekűrendszer mellőzésével kétvágányú vonal vezetésére készítsen és mutasson be terveket.

Minthogy az Istenhegyen létesítendő villamosvasut a kívánt módon csak közúton helyezhető el, ezért mérnöki osztályunk kidolgozta az érintett vidék szabályozási tervét.

A terv készítésénél az az alapgondolat volt az irányadó, hogy a farkasréti villamosvasut jelenlegi végállomásától megfelelő emelkedésű főútvonalon vezetessék az Istenhegyre, illetőleg ennek forgalmi gócpontjához, másrészt, hogy ez a főút szoros összeköttetésbe jusson magának az Istenhegynek már meglévő főútjaival.

A szóban levő főutat a mérnöki osztály, figyelemmel a kétvágányú vasut elhelyezésére és az itt várható nagyobb közúti forgalomra, 20 méter (10,55 öl) szélességben tervezte meg. Ez az út kiindul a tiz öl = 18,96 méter széles Érdi-útból, illetőleg az izraelita temető halottasháza előtti 14 öl = 26,55 méter széles térszerű kiképzésből és a ma még dülő ut jellegű Torbágyi ut

nyomán haladva és átlósan átszelve a 10696/1., 2. hrszámú villateltet, visszakanyarodik a 10684. hrszámú telken, majd a Torbágyi-utat átszelve és megkerülve a svábhegyi nagyszálloda telkének alsó részén levő völgykatlant, továbbá átmetszve a Mártonhegyi-utat, ugyszintén a Dréher-féle és a szomszédos 9475.—9481. hrsz. nyaraló telkeket, betorkol a Költő-utcának a fővárosi iskola előtti szakaszába, amely hely a vidéknek forgalmi gócpontját alkotja. Itt a terv 50 méteres (26'36 öl) vízszintes hosszban vasuti végállomást és kitérőt létesít.

A most ismerletett főutnak hossza $3\frac{1}{2}$ kilométer.

Ami a főut emelkedési viszonyait illeti, mindenekelőtt reámutatunk arra, hogy a farkasréti villamosvasut a nagy hídttól a temetőig, tehát mintegy 1200 m. (632'8 öl) hosszban 5'27^o/_o-os emelkedésű. Ezzel szemben a szóban levő főutvonal legnagyobb emelkedése csak 5^o/_o-os, míg az uttengelyben minimálisan 30 m. (15'82 öl) sugaru ívvel szerkesztett kanyarulatokban az emelkedés nem haladja meg a 2'5^o/_o-ot.

Az ut-vonalában jelentékeny nívaukülönbségek küzdendők le; idevonatkozóan felemlítjük, hogy az ut a farkasréti izraelita temető előtt levő kiindulási pontja +114'64 m. szinten van; innen a már említett Dréher-féle telekig folytonosan emelkedik, ahol +280'50 m. magasságra jut, tehát 135'86 m. magasságkülönbséget küzd le. E ponttól tovább haladva, a Költő-utcai csatlakozásig 270'60 méterre, vagyis 9'90 méterrel esik, míg e ponttól a Diana-utca előtt tervezett végállomásig haladó szakaszában 274'00 m. re, vagyis 3'40 méterrel ismét emelkedik.

A terv az állandó 5^o/_o-os emelkedésben megfelelő enyhébb emelkedésű pihenőket iktat be, arányosan elosztva.

A Dréher-féle ingatlan, valamint a szomszédos, nagy értéket képviselő villateltet eldarabolásának elkerülése végett mérnöki osztályunk a főutnak szóban levő szakaszára nézve még egy másik, vagylagos, alagutszerű megoldást hozott javaslatba.

Miként már fentebb említettük, a főut a Dréher-féle teleknél levő vizválasztónál éri el a legnagyobb magasságot.

Ez alternatíva szerint a vizválasztót 207 m. (109'2 öl) hosszú alagut szeli át és a főut ebben az alagutban vezetve jut el a Költő-utcai végszakaszba.

Az alagut +268'90 méter fenékmagasságból indul ki és 1^o/_o-os emelkedéssel haladva, a Tücsök-utcánál +271 méteres magasságot ér el.

Az alagutszerű megoldás mellett a nagyszálloda mentén levő völgykatlannak szerpentin-nel való megkerülése mellőzhetővé válik, mert a főut az alagutba a völgykatlanon át viadukton vezethető. Hogy azonban a főutvonal felől a nagyszállás és a szomszédos telkek megközelíthetők legyenek, az alternatív megoldás kiegészítéséül a mérnöki osztály egy 8 méter (4'22 öl) széles és 7'55^o/_o emelkedésű utat vett fel a tervbe, a mely ut kör alakú fordulóban végződik.

A fentebbiekben ismertetett főutvonalhoz csatlakozóan a mérnöki osztály kidolgozta a környék szabályozását is, még pedig figyelemmel a szomszédos vidék tárgyalás alatt álló szabályozási tervére.

A csatlakozó vidék, az Istenhegy, továbbá a Mártonhegy és Orbánhegy, melyeknek szabályozási terve már meg van állapítva, végül a Sasad-dűlő, melynek szabályozási tervét a fővárosi közmunkák tanácsa már 1902-ben kidolgoztatta, tárgyalás végett a székesfővároshoz áttette, de a székesfőváros e terve vonatkozóan még mindig nem nyilatkozott.

Az Orbánhegy és Mártonhegy szabályozási tervébe felvett azt a 20 m. (10'55 öl) széles utat, mely az új Szent János-kórház előtt a Budakeszi-utból indul ki és „Hieronymi-ut“ elnevezéssel a kis Svábhegy körül, az Orbánhegy és Mártonhegy oldalán haladva, a farkasréti temető északnyugati sarkában végződik, a mérnöki osztály bekapcsolja a vidék 20 méter (10'55 öl) széles főútjába.

Mint hogy a Hieronymi-ut emelkedési viszonyai, az uton annak idején vezetendő közuti vasutra való tekintettel, az 5^o/_o-ot túl nem haladják, az ut most tervezett folytatása is úgy van megoldva, hogy azon se legyen 5^o/_o-nál nagyobb emelkedés. Az ut vonalvezetését illetőleg megemlítjük, hogy mivel a székesfőváros a farkasréti temető bővítésére a Denevér-ut és Hóvirág-ut között fekvő, körülbelül $4\frac{1}{4}$ hold területet kisajátítja, ezért a mérnöki osztály az utat e tömb határán torkoltatja be a főutba.

A Sasad-dűlő szabályozási tervezetében egy 35 m. (18'46 öl) széles, a hegyi vizek levezetésére is kilátásba vett főutvonal szerepel, mely a Budaörsi utból indul ki s a völgyben haladva, a Farkasvölgybe vezet. Ezt a főutvonalat a mérnöki osztály szintén összeköti az Istenhegy főútjával, illetőleg a már meglevő Érdi uttal. Az ut összeköttetés szintén nem haladja túl az 5^o/_o-os emelkedést. A szóban levő összeköttetést a mérnöki osztály a terv szerint akképp oldotta meg, hogy a sasadi 35 m.-es (18'46 öl) ut folytatása a völgyben a hegyi vizek levezetésére való figyelemmel 30 m. (15'82 öl), illetőleg 25 m. (13'18 öl) széles, a hegyoldalban pedig 20 m. (10'55 öl) széles legyen.

További rendelkezés a tervnek, hogy az Érdi-útból kiágazóan a Farkasvölgyön keresztül az Istenhegyre vivő és a Br. Eötvös-utba torkoló 8 öles = 15·17 m. széles utnak a terven megjelölt két szakaszát az érintett telkek célszerűbb kihasználása érdekében módosítja, amely módosítás mellett az ut lejtviszonyai is javulnak.

Gondoskodik a terv arról is, hogy a Melinda ut, a Széchenyi-émlék-ut, valamint a gyalogut jellegű Ágnes ut — amelyek jelenleg folytatás nélküli zsákutcát alkotnak — a terven megjelölt módon meghosszabbítottassanak és az Istenhegy 20 m.-es (10 55 ö) főutvonalával összekötésbe jussanak. Kiterjeszkedik a terv a 6 ö = 11·38 m. széles Denevér-utnak is a főutba való bekapcsolására, ugyancsak a Denevér ut felső szakaszában tervezett szerpentin-utnak a fekszínekhez jobban simuló némi módosítására.

Végül a mérnöki osztály kiterjesztette a figyelmét arra is, hogy mellékutak beiktatásával a vidék nagyobb telkei kisebb parcellákra feloszthatók legyenek, illetőleg, hogy ezek a mellékutak egy egymással, mint a főutvonalakkal szerves üthálózatot alkossanak. A terv a hegyi vizek levezetéséről is megfelelően gondoskodik.

A most ismertetett szabályozási tervet részünkről letárgyalva, azt általánosságban elfogadtuk és a kifejlődött gyakorlathoz képest, esetleges kívánságainak közlése végett áttettük a székesfővárosra, de választ még nem kaptunk.

A Csatárka-, Pálvölgy- és Zöldmál-dülők szabályozása.

A III. kerületi Ujlakhoz tartozó Csatárka-, Pálvölgy- és Zöldmál-dülők, a főváros beépített részeihez való közelségük mellett is a fejlődéstől elmaradtak. Ennek oka a rossz közlekedési utakban, a víz hiányában és általában abban keresendő, hogy a vidék fejlődésének feltételei nincsenek megadva. Legnagyobb akadálya a fejlődésnek az, hogy a ma is kiépítetlen Szépvölgyi-ut egyik szakaszában igen nagy emelkedésű és járhatatlan állapotban van. Ez az állapot a „Zöldmál és környéke ház és telektulajdonosok egyesület“-ét arra indította, hogy kérelmezze nálunk a dülők szabályozási kérdésének sürgős elintézését, az utak és a vízvezeték kiépítését, egy szóval azt, hogy a vidéknek adassék meg a fejlődés lehetősége.

Mindaz, amit az egyesület beadványában felpanaszolt, teljesen helytálló és méltánylást érdemel. A magunk részéről a vidék helyzetének ismeretében már 1912-ben tárgyalást kezdtünk a fővárossal a vidék fejlődési lehetőségének biztosítása felől. Mérnöki osztályunk helyszíni tanulmányokat és felvételeket végzett a Szépvölgy-út és környékének szabályozása iránt és kapcsolatosan kiterjeszkedett a Csatárka-, Pálvölgy- és Zöldmál-dülők szabályozására is, a maga részéről külön szabályozási tervet dolgozva ki.

Ez a szabályozási terv kapcsolódik nyugatról a Törökvész-dülő, délről a Vérhalom és Szemlőhegy-dülő már megállapított szabályozási hálózatához, míg észak-keleten a Mátyás-hegy, Remete-hegy- és Táborhegy-dülőkre készült s még mindig a székesfővárosnál tárgyalás alatt álló szabályozási tervhez.

A szabályozási terv főútját a Szépvölgy-utca folytatásában felvett utvonal alkotja. Ez az utvonal kiindulva a Szépvölgy-utca és az Ürömi-utca találkozásából, a Mátyáshegy és Pálvölgy között a Szépvölgybe, majd innen egészen Hidegkut község határáig vezet. Az út szélességét a mérnöki osztály 20 méterrel (10·55 ö) javasolja. Tekintettel arra, hogy ez az út közúti villamos vasut céljára is fog szolgálni, emelkedése a kezdő belső szakaszon 5 % -kal, illetőleg a belső szakaszba beillesztett szerpentin út kanyarulata 3 % -kal, a középső szakaszban 5·46 % -kal, a végső, külső szakaszon pedig 5·6 % -kal van tervezve.

A két utóbbi szakaszon szerpentin-ut megoldás küzbeigatása nélkül enyhébb emelkedés nem volt elérhető; úgy hiszi a mérnöki osztály, hogy mivel a farkasréti villamos vasuton a közlekedés 5·27 % -os emelkedés mellett történik, az 5 % -ot meghaladó emelkedés a Szépvölgyi utvonalnál sem fog nagyobb hátrányt előidézni.

Az utvonal belső szakaszán a székesfőváros törvényhatósága által is óhajtott szerpentin-megoldást a székesfővárosi tanács illetékes ügyosztálya 6 % -kal, illetőleg a kanyarulatokban 4·3 % -kal hozta javaslatba, emellett azonban a szerpentin út között meghagyta az oltani dülő-utat, amelyet 12 méter (6·33 ö) széles rendes közlekedési út gyanánt 5 méternél is nagyobb leásás mellett 9 % -os emelkedéssel alakít meg. A szerpentin-utnak, illetőleg az ebbe kapcsolódó 12 méter (6·33 ö) széles utnak folytatását a székesfővárosi tanács illetékes ügyosztálya, a Mátyáshegy lejtőjén tervezett 15 méteres (7·91 ö) ut betorkolásáig 6 % -os, innen pedig a városi erdőig, nagyobb leásások árán 5 % -os emelkedéssel tervezi. A székesfővárosi tanács tervében az utvonal szélessége a szerpentin belső szakaszon 18 m. (9·49 ö) míg a külső szakaszon 20 m. (10·55 ö) szélességgel szerepel.

A mérnöki osztály abban a véleményben van, hogy közlekedési szempontból előnyösebb az utvonalnak egyöntetűen 20 méter (10·55 ö) szélességben való kiképzése, másrészt, hogy ugyan-

csak forgalmi szempontból kívánatos a belső szerpentines szakasznak mérsékeltébb, nevezetesen 5 ‰, illetőleg a kanyarulatokban 3 ‰-os emelkedéssel való kiképzése, amint ezt a mérnöki osztály megoldása feltünteti. A mérnöki osztály az utvonalat egészen a székesfőváros tervében szereplő, már említett 15 méteres (791 öl) betorkoló utig vezeti 5 ‰-os emelkedéssel, míg ezzel szemben a fővárosi tervezet az utvonalat az említett betorkolásig 6 ‰-kal képezi ki; további folytatásában a székes főváros nagyobb leásás árán 5 ‰-os megoldást hoz javaslatba, míg a mérnöki osztály, alkalmazkodva a meglévő terepviszonyokhoz, az utszakaszt 5:46, illetőleg 5:6 ‰-kal képezi ki.

Arra való tekintettel, hogy a 10 ölben (18:96 méter) már megállapított Zöldmáli-ut kezdő szakasza 5 ‰-nál nagyobb emelkedésű, ennek folytán oly enyhébb összeköttetésről is kell gondoskodni, mely a Szépvölgyi-utat kapcsolatba hozza az első szakaszában már kiépített azzal a 13 öles (24:65 m.) főttal, mely a Margit-körútból kiindulólág a Keleti Károly-, Bimbó-, majd a Mész-utcán keresztül haladva, a Vérhalom-dűlőn át a Csatárka és Törökvész-dűlőket érintve, a Nyék-dűlői városi erdőbe vezet. A mérnöki osztály a vidéknek ezt a második fő útját 20 m. (10:55 öl) szélességben és 5 ‰-os maximális emelkedéssel tervezte meg.

A vidék harmadik főútja az utóbb említett 20 méteres (10:55 öl) és 13 öles (24:65 m.) utak találkozásából indul ki és 15 m. (791 öl) szélességben, valamint 5 ‰-os emelkedéssel szerpentin alakban halad a Gugger-hegy tetején levő városi erdőig, illetőleg azon keresztül már csak m. (6:33 öl) szélességgel egészen a Szépvölgybe.

E három főuton kívül a szabályozási terv sűrűbb mellék úthálózatról gondoskodik, figyelemmel arra, hogy VIII. övezetről van szó, ahol kisebb parcellák is kelethezhetnek és így a vidék, a mely különben is eléggé közel fekszik a beépített városhoz, mintegy ki van jelölve a közel jövőben való fejlődés számára, főleg a kisebb családi házak létesítésére.

A hegyi vizek elvezetése céljából a terv a meglévő két nagy árkot 12 m. (6:33 öl) illetőleg 15 méterre (7:91 öl) szélesíti, s az árkokat keresztező utak áthidalással vezetettnek. A többi, kisebb jelentőségű árkokat a mérnöki osztály feltöltendőknék javasolja, s az ezekben, valamint a kocsisutakon összegyűlő esővíz elvezetéséről a kocsisutak mentén létesítendő szélesebb kövezett folyókákban kíván gondoskodni.

A terv gondoskodik nyughelyek és közcélra fenntartandó területek biztosításáról is; külön nagyobb parkokra szükség nincs, mert az ide vonatkozó igényeket a közvetlenül határos városi erdők teljesen kielégíthetik.

A fentiekben ismertetett tervet, érdemleges határozat hozatala előtt tárgyalás és esetleges észrevételeinek közlése végett még az 1916 év végén áttettük a székes fővároshoz.

Megkeresésünkre a székes főváros tanácsától a folyó 1922. évben kaptunk választ. Ebben jelzi a székesfővárosi tanács, hogy a nagy területet felölelő szabályozási tervnek a székesfőváros részéről való áttanulmányozása és letárgyalása még hosszabb időt vesz igénybe.

Minthogy azonban a székesfőváros programmba vette a szépvölgyi ároknak a közel jövőben való rendezését, ami viszont szükségessé teszi, hogy a Szépvölgyi-ut szabályozási terve a régi zsidótemetőig haladó belső szakaszra nézve már most végleg megállapíttassék, ezért kéri, hogy e szabályozási részletet állapítsuk meg, még pedig a fővárosi tervezet elfogadásával.

Részünkről a kérdést újabb megfontolás alá vesszük és rövidesen határozni fogunk, hogy az árokrendezés halasztást ne szenvedjen.

A Hajtsár-ut környékének szabályozása.

A VII. kerületi Hajtsár-ut és a m. kir. államvasuti körvasut között fekvő területre vonatkozóan — amely területet legnagyobb részét a székesfőváros által kisajátított gróf Andrássy-féle telkek alkotják — a székesfőváros szabályozás módosítási tervet dolgozott ki és kapcsolatosan kiterjeszkedett a vidék beépítési módjának is a megváltoztatására.

Ennek a nagyobb szabású városrendezői tervnek az érdemleges tárgyalását azonban kezdetben a háboru kitörése miatt, később pedig a főváros akkori vezetőségének kérelmére függőben tartottuk, s a kérdés tárgyalása még ma is függőben van.

A szabályozási terv csupán ama részletének a letárgyalása vált szükségessé, mely Csömöri-ut vonalzására, illetőleg vezetésére vonatkozik.

Aktuálissá tette e szabályozási részlet elintézését az a körülmény, hogy Pestujhely község olyan csatorna létesítését kérte, melyen a község vizei a Rákospatakba legyenek elvezethetők. Minthogy a székesfőváros elvileg nem emelt kifogást az ellen, hogy a község területéről a vizek elvezetése a fővárosi csatornahálózatba való bekapcsolással történjék és megállapítást nyert, hogy a vizelvezetés célszerűen csak a Csömöri-uton építendő csatorna segítségével oldható meg, ezért vált szükségessé a Csömöri-ut vonalvezetésének és szabályozásának a megállapítása — a Hajtsár-ut és a körvasut, illetőleg a határ között.

A magunk részéről a bemutatott tervnek megfelelően elfogadtuk és megállapítottuk a Csömöri-ut említett szakaszának új vonalozását és 35 m. (18:46 öl) szélességben való létesítésé

Alsórákosirétek-dülő szabályozási terve, az Andrassy-ut folytatása.

A Városligettől keletre elterülő Herminamező- és Istvánmező-dülek, továbbá a Rákospalota és Pestujhely községek határáig terjedő, ugynevezett Alsórákosirétek-dülő szabályozási kérdése, illetőleg az általunk e külső területekre kidolgozott szabályozási terv hosszabb időn át volt a székesfővárosnál tárgyalás alatt. Idevonatkozóan a székesfőváros a maga részéről is készített tervezetet és azt 1917-ben hozzánk áttette.

Részünkről a szabályozási tervnek azt a részét vettük első sorban tárgyalás alá, mely a m. kir. államvasutak rendező pályaudvara és az Erzsébet királyné-ut közt fekvő vidékre vonatkozik.

E vidék szabályozási kérdésének az eldöntése azért vált sürgősen szükségessé, mert az ottani érdekeltség telkeit parcellázni óhajtja, aminek természetesen a fő feltétele az, hogy a szabályozási terv meglegyen állapitva.

A szóban levő terület szabályozása ismét előtérbe helyezte az Andrassy-ut meghosszabbításának, illetőleg egészen Rákospalota felé az alagi versenypályáig való folytatásának az eszméjét. A székesfőváros terve az új sugár-utat az Eperjesi-ut vonalában vezeti; a sugárultra merőleges irányú utak közül a Rákospatak-utca, partsávokkal ellátva 90 m-re (47·46 öl) kiszélesbül. A Hajtsár-utat pedig, mely e terület főforgalmi körútja, a terv 35 m. (18·46 öl) szélességben oldja meg. Gondoskodás történik a tervben parkozott- és játszóterek létesítéséről, valamint templomok és egyéb középületek megfelelő elhelyezéséről is.

Az övezeti beosztás szempontjából annyiban történik változás, hogy míg a most érvényben levő beosztás szerint a Rákospatak-utcától kifelé eső részen a VIII. övezetet a sugárirányú főutvonalak mentén az V. övezetbe sorozott területsávok szakítanak meg, addig a terv ezeket elhagyja, viszont azonban az Andrassy-ut folytatásában kiképzendő főszugárut környékére a VI. övezet építési módját, tehát a szabadon álló építkezést veszi kilátásba. A Rákospatak-utca és a Hajtsár-ut közé eső területen pedig az V. övezet építési módja maradna meg, de azzal a módosítással, hogy minden, utcák által zárt telekszigeten csatlakozó udvarokat kell alakítani.

Tárgyalva a tervet, mindenekelőtt az Andrassy-ut folytatásában vezetendő főutvonal kérdésével foglalkoztunk és idevonatkozóan mérnöki osztályunk módosításait tettük magunkévá.

Mérnöki osztályunk terve az Andrassy-ut folytatásában a Milleniumi-emléktől, illetőleg a Városligeti-tó feletti hídtól kiinduló s a Széchenyi-fürdő főhomlokzati síkjával párhuzamosan a Városligeten át haladó utat egyenesen továbbvezeti a Hajtsár-utig. A Hajtsár-ut, a Róna-utca s a most említett új ut keresztezésével képződő nagy térből azután egy sugárutat idit Rákospalota felé, amely a főváros területén egyik részét fogja alkotni az alagi versenypályáig majdan vezetendő utvonalnak.

A székesfőváros a sugárutat az Eperjesi ut helyén tervezte meg. Ezzel szemben mérnöki osztályunk terve ezt az új sugárutat az Eperjesi uttól délkeletre elhólva, de azzal párhuzamosan vezeti, amely elrendezésnek nemcsak az az előnye, hogy a rendező pályaudvar és az Erzsébet királyné-ut között fekvő terület eme főutvonala középre kerülvén, céljának és rendeltetésének még jobban fog megfelelni, hanem az is, hogy a Máv. körvasut töltését az aluljáró kiépítésére alkalmasabb helyen metszi, főleg pedig az, hogy az Andrassy-ut folytatása mérnöki osztályunk tervében egy világosan áttekinthető megoldást nyer.

A szabályozási terv további részleteinek tárgyalása folyamatban van.

A ceglédi vasuti vonal megszüntetésének kérdése, a Nyugati p.-u.—Kőbánya közötti szakaszon.

A Máv. ceglédi vonalának az a része, mely a „Nyugati p.-u.“-ból kiágazólag Kőbányáig, illetőleg a X. ker. Gyömrői utig terjed, az u. n. „Kőbánya alsó p.-u.“-ral együtt 7 km hosszú gátat von a főváros fejlődése elé.

E vasuti vonalnak a „Nyugati p.-u.“-tól a Kerepesi utig terjedő 3 km. hosszú szakaszában, a vasuti pályatest bels város felé néző oldalán a Francia-ut, a vasuti pályatest külső oldalán pedig a Mexikói ut húzódik el, amely utak környékén a telekfelosztásokat és építkezéseket évtizedeken át megakasztotta az a körülmény, hogy az államvasutak állandóan vonakodtak a városrendező hatóságok részéről kívánt fölvilágosítás megadásától e vonalakat illető terveik felől, mint amelyek a budapesti pályaudvarok rendezésének a kérdésével vannak szoros összefüggésben. Ezért a környékbe eső városrész végleges szabályozását sem lehetett megállapítani.

Utóbb, az 1914—15. évi tárgyalások során az államvasutak igazgatósága kijelentette, hogy a ceglédi vonal pályatestéből az utszabályozások céljára semmiféle területet sem engedhet át, ellenben a vasuti pályatest céljára 45·52 m. (24 öl) széles területsáv biztosítását kívánja.

A fővárosi hatóságok ehhez képest, az államvasutakkal történt megegyezéssel, a vasuti pályatest szélességét 45·52 méterben (24 öl), a Mexikói-ut szélességét 15·17 méterben (8 öl) és a Francia-ut szélességét 11·38 m.-ben (6 öl) megállapították.

Mivel ekként a vasuti pályatest a Francia-ut területével szélesbül, ennél fogva a Francia-ut számára a mellette elterülő építési telkekből kell a 11·38 m. (6 öl) széles területsávot kihalásítani, ami mintegy 36.000 m² (10.000 □ öl) nagyságu telekterület és több lakóház kisajátítását jelenti.

A vasuti pályatest számára szánt Francia-ut pótlása természetesen az erre okot szolgáló államasutakat terhelné.

E szabályozás azonban a jelenlegi gazdasági viszonyok miatt egyelőre nem látszik végrehajthatónak.

A szóban levő vasuti vonal pályatestje jelenleg átlagosan 40 m. (21·09 öl) széles és a következő sugárirányu főutvonalat keresztezi: A Hungária-körutat, az Andrásy-ut 30 méter (15·82 öl) széles meghosszabbítását, az Erzsébet királyné-utat, az István ut meghosszabbítását, a Thököly-utat, az Egressy-utat, a Mogyoródi-utat, a Kerepesi-utat, Tomcsányi utat, Kőbányai-utat és a Gyömrői-utat.

Ez időszerint a közuti forgalom a Hungária-körut, Erzsébet királyné-ut, Thököly-ut, Kerepesi-ut és a Kőbányai-ut irányában pályaszintben, utátjárók segítségével, bonyolódik le.

Köztudomásu, hogy a pályaszintbeni utátjárók egyaránt hátrányosak, sőt a forgalom növekedésével fokozódó mértékben veszélyesek ugy a közuti, mint a vasuti közlekedésre nézve; ezzel szemben azonban az alul-, vagy a felüljárók építését, a költséges beruházásoktól való tartózkodás késlelteti.

Ez a vasuti vonal is, a nagyvárosok fővasuti vonalaihoz hasonlóan, annak idején a város beépített határain kívül épült meg, s a terjeszkedés során beleszorult a város testébe, ahol a vasuti forgalom növekedésével, az utátjárókat már oly sűrűn és hosszasan kell a sorompókkal elzárni, hogy a közuti közlekedés teljes megbénításának elkerülése végett, a legtöbbjét lépcsős gyalogfelüljáró hiddal is el kellett látni.

Az említett sugárirányu főutvonalakon egyidejűen a közuti közlekedés is nagyarányuvá növekedett, a forgalmi nehézségek tűrhetetlenekké váltak, s ezért a Máv. elhatározta, hogy a ceglédi vonal szóban levő szakaszát abba a pályaszintmagasságba fogja fölemelni, amely szükséges ahhoz, hogy alatta a főutak a szabályozási terv szerinti magasságukban, aluljáróban átvezethetők legyenek.

Költségkímélés végett azonban csupán a Hungária-körut, Erzsébet királyné-ut, Thököly-ut, Egressy-ut és a Kerepesi-ut keresztesésében kívánnak az államasutak aluljárót építeni, holott ha az államasutak szóban levő pályatestje nem ezen a helyen épült volna meg, az összes sugárirányu utakat akadálytalanul lehetne végigvezetni.

Teljesen érthető az államasutaknak a nagy költségektől való idegenkedése, ez azonban még sem szolgálthat elég okot arra, hogy a városforgalmi követelmények mellőzésben részesüljenek, nevezetesen, hogy a ceglédi vonal pályatestje a vasuti építőprogramba föl nem vett 6 sugárirányu főutvonalat és a többi sugárirányu mellékutvonalat, a már nagyrészt beépített városi területen egyszerűen elzárja attól, hogy azokon megszakítás nélkül lehessen közeledni.

Az államasut a hátrányosra fordult gazdasági viszonyok miatt — belátható időn belül — nem lesz abban a helyzetben, hogy a szóban levő ceglédi vonalrészt a tervezett magasságba felemelhesse, annál kevésbé, mert ez valószínűen a „Nyugati p.-u.“ pályaszintjének a felemelésével is szoros összefüggésben van.

Ezért tehát a kérdés legcélszerűbb megoldását abban látnók, ha a vasuti pálya forgalmát a balparti körvasutra átterelnék és a ceglédi vonal szóban levő pályatestét megszüntetnék, ami az államasutakra nézve, költség szempontjából is, minden valószínűség szerint, kedvező helyzetet teremtene.

A Hungária-körutnál költségmegtakarítás céljából tervezett ideiglenes aluljáróhoz hasonló félmegoldással, nevezetesen a vasuti pályaszint részbeni emelésével, a főutak részbeni sülyesztésével s a pályaszintbeni utátjáróknak ilyképen való kiküszöbölésével a vasuti forgalom könnyítése ugyan elérhető volna, azonban a közuti közlekedésre és a környékbeli építkezésekre ez az egyoldalu megoldás semmiféle előnyt sem jelentene, sőt az ideiglenes lejárók és támasztófalak újabb hátrányos viszonyokat idéznének elő.

A városszabályozási érdek azt követeli, hogy az ilyen pályatestet ne részletenkint, hanem már kezdettől fogva a teljes egészében és a végleges alakjában építsék meg.

Amde még abban az esetben is, ha a Máv., a mai kedvezőtlen gazdasági viszonyok ellenére, képes lenne a szóban levő ceglédi vonalrészt a tervezett végleges magasságába belátható időn belül fölemelni és az összes főutakat aluljárókban átvezetni, még ebben az esetben is a 7 km. hosszóságban, valóságos belső körvasut gyanánt elhuzódó, akár részükkel kiképzett, akár támasztófalak közé szorított 6—8 m. magas vasuti pálya töltése a városépítés helyes irányu, a szépsézetit kívánalmaknak is megfelelő kifejesztését lehetetlenné tenné.



Véleményünk szerint, a ceglédi vonal szóban levő pályatestének tönntartását és további kibővítését a vasutforgalmi érdekek sem követelik meg föltétlenül és e vonalrészszel kapcsolatos nagy költséggel járó beruházások valószínűen nem állanak arányban annak a teljesítménynek az értékével, melyet az államvasuti forgalom előnyére, ezen a vonalrészben kifejtene.

A Pestujhely—Rákosszentmihály községek között fekvő területen épülő nagyszabású „Északi rendező p.-u.“-ral kapcsolatban ugyanis elsőrangú szerephez jut a balparti körvasut vonala, melyet az államvasutak fővonalá képeznek ki, s amely külső körvasuti vonallal a Kőbányán túl elhuzódó ceglédi vonal, a „Kőbánya felső p.-u.“ révén és a „Kőbánya hízallda“ állomás forduló vágánya révén, már össze van kötve.

Ennek az összeköttetésnek újabb vágányok lefektetésével való teljesebbé tételét maga a Máv. is tervezi.

Ezenkívül a balparti körvasut vonala a ceglédi vonallal a „Rákos“ állomáson és a „Pest-Szent-Lőrincz“ állomáson át tervezett vágányokkal még további összeköttetésbe jut, úgy-hogy a Cegléd felé irányuló vasuti forgalomnak a lebonyolításában, a ceglédi vonal „Nyugati p.-u.“—Kőbánya közötti szakaszának a felhagyása, illetőleg ennek a balparti körvasutal való helyettesítése, véleményünk szerint, nehézséget nem okozna.

A balparti körvasuton már 1914. évben megkezdették a pályatest felemelését, a második vágány lefektetését és az előzetes tárgyalások során megállapított aluljárók építését, nevezetesen: a VII. ker. Erzsébet királyné-ut irányában 20 m. (10'55 öl) széles, a X. ker. Kereszturi-ut irányában 25 m. (13'18 öl) széles aluljáró építését, továbbá a VII. ker. Kerepesi-ut irányában levő 24 m. (12'66 öl) nyílású hidnak 34 m.-re (17'93 öl) való kiszélesítését és a X. ker. Méhes-utca irányában levő 6 m. (3'17 öl) széles aluljárónak 10 m.-re (5'27 öl) való kiszélesítését, amely építkezések még folyamatban vannak.

A tárgyalások során a körvasut pályaszintje és a keresztező fő sugárirányú utak végleges magasságai akként állapítottak meg, hogy valamennyi sugárirányú főutvonal, annak idején aluljáróban legalább is 4'50 m. nyílt magassággal lesz átvezethető.

Ezek a főutvonalak a már említett 18'90 m. (10 öl) széles Erzsébet királyné uton, a 34'14 m. (18 öl) széles Kerepesi-uton és a 24'65 m. (13 öl) széles Kereszturi-uton kívül még a következők: Csömöri-ut, Egressy-ut, Fogarasi-ut, Füredi-ut, Rákospatak-körut, Ladányi-ut.

Már reámutattunk arra, hogy a ceglédi vonal szóban levő, a főváros területébe beekelődött pályarészének a felhagyási kérdésében a városszabályozás nem kevésbé fontos érdekei az államvasuti különleges szempontokkal kellő összhangba hozhatók.

A mindenképpen kívánatos összhang elérhetésénél figyelembe veendőnek tartjuk azt a körülményt, hogy a ceglédi vonal e pályatestének a megszüntetésével az államvasutak olyan jelentős értékek birtokába juthatnak, melyekkel nem csupán a balparti körvasut átépítésének mielőbb való befejezésére, hanem egyéb szükséges beruházásokra is megfelelő költségfedezetet nyerhetnek, úgy, hogy a balparti körvasuti vonalnak fővonalá való kellő kialakítása a ceglédi vonal szóban levő pályatestének a felhagyásával azonnal lehetségessé válnék.

A ceglédi vonal szóban levő pályatestének a felhagyásával ugyanis a Máv. jelentékeny terhektől mentesülne és jelentékeny vagyoni előnyökhöz jutna.

A terhek, amelyektől mentesül, a következők:

1. Megtakarítja a pályatest felemelésének, kibővítésének és 11 aluljáró építésének a költségeit.

2. Megtakarítja továbbá a vasuti célra követelt Francia-ut területének pótlására szükséges 36.000 m²-nyi (10.000 □ öl) telekrészeknek és több háznak a kisajátítási költségeit.

A vagyoni előnyök, amelyekhez hozzájuthat, a következők:

1. A felhagyandó ceglédi vonalrész és a „Kőbánya alsó p. u.“ vasuti és egyéb berendezéseit, az eltávolítandó felépítményi és egyéb építőanyagokat másutt célszerűen használhatja föl.

2. A felhagyandó pályatest helyén felszabaduló 318.300 m² (88.500 négyszögölnyi) területek, melyek a Hungária-körut közvetlen közelében, azzal majdnem párhuzamosan 100–500 m. távolságban húzódnak el, megfelelő szabályozás után, lakóház telepek céljára, különösen alkalmas, nagyon becses építési telkek alakjában lennének értékesíthetők.

Mivel tehát az előadottak szerint a vasuti pályatest forgalma más pályatestre célszerűen átterelhető, — a pályatest megszüntetésével az államvasutak nagy kiadásoktól mentesülnek, sőt a nyereendő vasuti és egyéb építőanyagok felhasználásával, valamint a nagy kiterjedésű építési telkek értékével az államvasutak jelentékeny javakhoz juthatnak: kétségtelen, hogy e pályatest megszüntetésével az államvasutakra nézve is csak kedvező helyzet keletkezhetik.

Az előadottakban kifejtve álláspontunkat, előterjesztést tettünk a kormányhoz, kérve, hogy ezt a városrendezési, közlekedési és pénzügyi szempontból egyaránt nagy horderejű kérdést vegye tárgyalás alá és álláspontjáról minket tájékoztasson.

A Szabadkai-ut meghosszabbítása a dunai rakpartig.

A m. kir. államvasutaknak rendkívül élénk forgalmu Budapest-Zimonyi vágánya a soroksári Dunaág mentén kiépítésre váró rakodóparthoz viszonyitva elég kedvezőtlenül van megépítve, amennyiben a dunai rakpart a tőle keletre fekvő gyárvidék irányából a vasutal való utszintkereszteződés elkerülésével egyáltalán nem, vagy csak igen költséges aluljárók segítségével lesz megközelíthető.

Ez az állapot a rakpartnak és a vele szomszédos gyári vidéknek iparvágányokkal való összekapcsolását szinte lehetetlenné teszi, ami jogos aggodalmat támaszthat a dunai rakpart kellő kihasználása szempontjából.

A közgazdasági szempontból rendkívül fontos forgalmi kérdés aránylag legjobb megoldásának az mutatkozott, hogy a 14 öl (26·55 m.) széles Szabadkai-ut hosszabbítsák meg a dunai rakpartig, s az iparvágányok, a gyárvidéknek a rakparttal való szerves kapcsolatbahozására, ezen az utvonalon vezettessenek.

A Szabadkai-utnak a magassága ugyanis a Soroksári-ut torkolatánál mintegy + 19 m., a zimonyi vasut szintje pedig a Szabadkai-ut meghosszabbításában mintegy + 10·50 m., úgy, hogy ebben az irányban a zimonyi vasut áthidalása nem ütközik nagyobb nehézségbe.

Midezek alapján elfogadtuk és megállapítottuk az általános szabályozási tervnek olyan értelemben javasolt módosítását, illetőleg kiegészítését, hogy a Szabadkai-ut folytatásban egy 20 öl (37·93 m.) széles út létesíthessék.

A kereskedelmi kikötőhöz létesítendő főút.

A Soroksári Dunaág mellett épülő fővárosi kereskedelmi kikötőhöz megfelelő főút létesítéséről kell gondoskodni.

Az idevonatkozóan kidolgozott szabályozási terv szerint a főút a Soroksári-utból ágazik ki, s e célból a Soroksári-utat a MÁV. összekötő vasut brucki vonala és a vámházi szárnyvonal közötti szakaszban térszerű kiképzéssel, 70 méterre (36·91 öl) ki kell szélesíteni. E főút közvetlenül a 9580/6 hrsz. telekhez simulva, a 9580/7 hrsz. telek területén 30 méter (15·82 öl) szélességben vezet a Csepel-rakpartig, ahonnan egyrészt a Csepel-sziget felé, másrészt pedig a Csepel rakparton épülő fővárosi kikötő felé ágazik el. Az utvonal a MÁV. összekötő vámházi szárnyvonalát aluljáróban keresztezi. Az út céljára a 9580/7 hrsz. telket ki kell sajátítani, sőt a székesfőváros szükségesnek jelzi, hogy ezen kívül, exponált fekvésénél fogva, a 9580 8—3 hrsz. ingatlan is szereztessék meg és csatoltassék a kikötő területéhez, mivel az a főút kiépítésével kapcsolatos berendezésekkel, amilyenek pl. a vasuti elágazások, igénybe lesz veendő. A tervet megbirálva, azt, figyelemmel a kikötőépítő kormánybiztosság véleményére is, elfogadtuk és megállapítottuk.

A Gyáli-út folytatásában Péteri községig létesítendő főutvonal szabályozási terve.

A kispesti állami munkástelep építkezéseinek megindítása alkalmával felmerült annak a szüksége, hogy a telep és környékének szabályozási kérdése mielőbb tárgyalás alá vettessék, különösen abból a szempontból is, hogy a munkástelep, illetőleg Kispeszt és Erzsébetfalva községek a főváros szabályozási tervébe idejekorán beillesztessenek, figyelemmel arra, hogy a szomszédos községeknek a székesfővároshoz való csatolása csak idő kérdése lehet.

Az akkori pénzügyminiszter ur különösen is felhívta figyelmünket arra, hogy a IX. ker. Gyáli-ut folytatásában, az állami munkástelep mentén haladó Nagykörösi-uton a fővárosi szeméttvasut vágányai egy nagy töltésen fekszenek, ami ott a közlekedést rendkívüli mértékben akadályozza, hátráltatja Kispeszt és Erzsébetfalva fejlődését, nehezíti e községek egymásközt való forgalmát.

Kivánta tehát a szemétszállító iparvasutnak a megfelelő szintre való lesüllyesztését, egy-szersmind pedig annak az óhajának adott kifejezést, hogy az iparvasut átépítésével kapcsolatosan meg kellene állapítani a Nagykörösi-ut kiképzésének műszaki részleteit.

Ilyen előzmények után, figyelemmel az 1870. X. t. c. 15. §-ával részünkre biztosított hatáskörre, a szabályozási kérdés tárgyalására az érdekelt összes hatósági tényezők bevonásával vegyes bizottságot alakítottunk. Majd a tárgyalás során felmerült kívánságokhoz képest kidolgoztattuk a szabályozási tervet.

E tervnek sulypontja arra a főutvonalra esik, mely a Gyáli ut folytatásában haladó Nagykörösi-ut igénybevételel a kispesti állami munkástelep mentén és azontul egészen Péteri községig, illetőleg a Budapest-Lajosmizsei vasut ottani megálló helyéig, van felvéve.

Az utvonal a kispesti állami munkástelep mentén haladó részében 36 m. (18·98 öl) szélességgel szerepel. A telep határától a kispesti Hunyadi-utcáig az ut 31 m. (16·35 öl) innen

pedig a Kossuth-utcáig 26 m. (13·71 öl) szélességgel van kilátásba véve, előkertes építkezés biztosításának a reményében, hogy idővel az ut az előkertek révén ezen a szakaszon is 36 méterre (18·98 öl) legyen kifejleszhető. A Kossuth-utcától egészen Péteri községig az ut, úgy, mint kezdő szakaszában, már szintén 36 m. (18·98 öl) szélesre van megtervezve.

Kidolgoztattuk az utvonal magasságait, valamint mintakeresztszelvényeit is, sőt ezeket az utnak a munkástelep mentén haladó szakaszára a szabályozással együtt meg is állapítottuk.

Az állami munkástelep mentén haladó utrész mintaszelvénye szerint a 36 m. (18·98 öl) széles ut közepén egy 11·50 m. (6·06 öl) széles sáv két vágányú vasutnak szabványos elhelyezésére van fenntartva, melyet két faszor szegélyez. Az itt létesítendő külön vasuti pályatesttől jobbra-balra egy-egy, 8·50 m. (4·48 öl) széles kocsiut halad, melyek után faszorral ellátandó, 3·75 m. (1·98 öl) széles gyalogjárók következnek.

A tervezett előkertes építkezés természetesen csak az illető községek szabályrendeleteinek a módosításával biztosítható. A szabályozási terv közlése kapcsán felkértük tehát Pest-vármegye közönségét, hogy a javasolt megoldást, az ahhoz fűződő általános forgalmi és községfejlesztési érdekek mérlegelésével, felkarolni és odahatni sziveskedjék, hogy megfelelő intézkedésekkel az ut létesítésének eszméje, valamint általában a kapcsolatos egyéb szabályozás is fokozatosan tényleg meg is valósulhasson.

Szabályozás-módosítás a Külső-Jászberényi-ut és Maglódi-ut között.

A székesfőváros a X. ker. Maglódi-ut és a Külső-Jászberényi-ut között fekvő területét a jövő fejlődés szempontjából gyártelepek létesítésére jelölte ki, azzal a területtel együtt, mely a Külső-Jászberényi-ut északi oldalán a Budapest-hatvani államvasuti vonalig terjed, s amely ugyan csak a székesfőváros tulajdona.

Ennek az elhatározásnak folyománya a környék szabályozási tervének a módosítása. Az idevonatkozólag kidolgozott tervet, amely felöleli többek között a Külső-Jászberényi-utnak egészen a határig 35 m. (18·46 öl) való kiszélesítését, ugyszintén a Gránát-utcának is teljes hosszban 20 m.-re (10·55 öl) való kiszélesítését, valamint egyebekben is gondoskodik arról, hogy a létesítendő gyártelep a gyári üzemek igényeinek megfelelően fejlődhessék, elfogadtuk és megállapítottuk.

Építésügyi szabályzat, -a lakásépítés előmozdítása.

Budapest építkezési ügyeinek hatósági kezelése ezidőszert annak az „Építésügyi Szabályzat”-nak az alapján történik, melyet az 1870: X. t.-c. 22. §-ában nyert felhatalmazás folytán régi szabályzatunk helyébe alkottunk és a belügyminiszter hozzájárulásával 1914. március hó 1-ei hatállyal életbeléptettünk.

A szabályzat abban az időszakban, melyről mostani jelentésünk szól, több változtatáson, illetőleg kiegészítésen ment keresztül, — szemelött tartva az eddigi gyakorlati alkalmazása során szerzett tapasztalatokat, a közgazdasági élet, a technika terén idevonatkozóan felmerült kívánságokat és különösen számotvetve azokkal a szociális követelésekkel, melyek a háboru alatt és a forradalmak után az építkezés során égető szükség gyanánt léptek fel.

Mindezekről az alábbiakban tesszük meg jelentésünket.

A várhegy nyugati lejtőjének különleges építési módja.

A várhegy lejtőit a most érvényben levő ép. ü. szab. meghagyta a II. övezetben, ahol az utcai vonalon és zárt sorban kell építkezni, mégis bizonyos korlátozó rendelkezésekkel, amely utóbbiak a várbástyáról nyíló kilátás megóvását célozzák. Így kimondja a szabályzat, hogy a várhegy lejtőin az épületek tetőgerincének 2 m.-rel alacsonyabbnak kell lennie a várbástya szintjénél.

A kérdésnek ilyen valóságos megoldása, különös tekintettel a várhegy lejtőjének a jellegére, nem lehetett kielégítő, tehát arra kellett törekednünk, hogy e vidéken a telkek tulajdonos kihasználásával (intenzív beépítés, tulmagas házak, takaratlan tűzfalak) megkezdett építkezés folytatásának a hatóság mielőbb gátat vessen és a még új beépítésre váró terület beépítésére olyan új szabályokat alkosson, melyekkel a jövőben úgy a kilátás, mint a szépségtani szempontok, valamint a közegészség érdekei egyaránt megóvhatók legyenek és ekként kedvezőbb városkép alakulhasson ki. Ezt a törekvést kell érvényesíteni a főváros más, hegyes-lejtős vidékein való építkezéseknél is.

Ezt a gyökeres rendezést, — ami hosszabb tanulmányt és tárgyalást igényel, — mostani építésügyi szabályzatunkban nem végezhetjük el azért, mert különben a szabályzatnak annyira sürgőssé vált életbeléptetése ismét eltolódott volna. Az 1916. év folyamán a székesfőváros tanácsával karöltve, letárgyaltuk a várhegy nyugati oldalának új beépítési módját.

Arról a területéről van szó, melyet az Attila-utca keleti oldala, a Vérmező-ut, a Logodí-utca végső szakassa, a Kőrmöci-utca folytatása, majd a Lovas-ut nyugati oldala, a Gránit-lépcső és a csatlakozó Mikó-utcának az Attila-utca keresztezéséig terjedő szakasza határol.

Erre a területre tehát a jelzett elveknek és szempontoknak megfelelő új építési módot állapítottunk meg az ép. ü. szab. I. és X. fejezetének részbeni módosításával és kiegészítésével, s az új rendelkezéseket a belügyminiszter hozzájárulásával életbeléptettük.

Tudatában vagyunk annak, hogy a környéken már felépített néhány 3—5 emeletes ház tűzfala az újabb rendelkezéseink folytán takaratlanul fog maradni. Ezt a szépség hibát azonban — sajnos — kiküszöbölni mindaddig nem lehet, míg a szóban forgó házak fennállnak. Másrészt azonban kétségtelen, hogy az általunk megállapított új építési mód mellett a várhegy nyugati lejtőjén sokkal kedvezőbb városkép fog kialakulni, mint e területre érvényben volt szabályok érvényben tartása esetén a tulmagas épületek és intenzívebb beépítés engedélyezésével keletkeznék.

Az Építésügyi Szabályzat módosítása a színházakra vonatkozó rendelkezéseiben.

A székesfőváros tanácsa 1917. év folyamán az iránt tett hozzánk előterjesztést, hogy az Ép. ü. szabályzatot a színházakra vonatkozó rendelkezéseiben módosítsuk. Előterjesztésében utalt arra, hogy az a meghatározás, melyet a szabályzat 470. §-a felállított, amikor építési szempontból színháznak olyan nyilvános előadási termet minősít, melyben sülyesztő, vagy zsinórpadlás van; nem felel meg a színházról a gyakorlati életben táplált felfogásnak, mert ez a felfogás a színház fogalmát más ismérvekhez fűzi, és színháznak minősít sok olyan nyilvános előadási termet, amely az ép. ü. szab. meghatározása szerint építési szempontból nem lehetne színház.

Az ép. ü. szab. és a gyakorlati élet között az összhang a szabályzat oly módosításával érhető el, hogy mellözve a színháznak a 470. §-ban építési szempontból felvett meghatározását, csupán a sülyesztővel, vagy zsinórpadlással ellátott színházak essenek az elhelyezés tekintetében a szabályzat 471—473. §-ainak előírásai alá, míg a sülyesztő vagy zsinórpadlás nélküli színházakra a 491. §. legyen az irányadó.

Megfontolva az ügyet, indokoltnak találtuk az ép. ü. szab. megfelelő módosítását, belevonva a kiegészítésbe a mulató, kabaré, vagy más efféle előadások, illetőleg mutatványok céljára szolgáló helyiségekről szóló 491. §-nál azt az esetet is, amikor az ilyen helyiségek kisebb befogadóképesség mellett is sülyesztővel, vagy zsinórpadlással létesülnek.

Enhez képest az ép. ü. szab. alábbi szakaszait a következően módosítottuk, amely módosítást a belügyminiszter hozzájárulásával életbeléptettük:

470. §. Az általános építési szabályok érvénye a színházak építésére is kiterjed.

472. §. Ha a nézőtér 600-nál kevesebb személy befogadására készül: a színház olyan saroktelekre is épülhet, amelyet legalább 15 m. széles utcák határolnak.

Saroktelken a színházat úgy kell elhelyezni, hogy közvetlenül előtte a határoló utcák legalább 18 m-re bővüjenek ki.

Saroktelekre épülő színházat a szomszédos telek felől legalább 0.45 m-es határ- és tűzfalal kell ellátni.

E falat, ha mellette szinpad, vagy zsinórpadlás van, a szomszédos épület tetőszerkezeténél legalább 1.50 m-rel, más esetben legalább 0.50 m-rel magasabbra kell építeni.

478. §. Ha a színháznak sem sülyesztője, sem zsinórpadlása nincsen, elhelyezésére a 491. §-ban foglalt rendelkezések az irányadók.

491. §. Mulató, kabaré, vagy más efféle előadások, vagy mutatványok céljára:

a) legfeljebb 300 látogató befogadására szolgáló helyiséget lakóházban is szabad be rendezni, de csak a földszinten;

b) legfeljebb 500 látogató befogadására már külön épületet kell emelni, amely az utcai vonalon, közbeeső, vagyis olyan telken is épülhet, amelynek csak egy oldala van utca, vagy köztér által határolva, ha az utca legalább 15 méter széles;

c) több mint 500 látogató befogadására tervezett ilyen épület telkéhez ugyanazok a kellek szükségesek, amelyek a 471. és 472. §-okban vannak megállapítva.

A c) pontban foglalt rendelkezés irányadó akkor is, ha az a) és b) pontokban említett helyiségek sülyesztővel, vagy zsinórpadlással létesülnek.

Az ipartelepek helyzete a főváros övezeti beosztásában.

Az 1914. óta érvényben levő Építésügyi Szabályzat, mely a főváros egész területét városrendezési és fejlesztési szempontból nyolc övezetre osztja be, a többek között úgy rendelkezik, hogy az I., III., IV. és VI. övezetekben, továbbá a III. és IV. övezetnek, nemkülönben az ezek építési módja szerint beépítendő területeknek szomszédságában, valamint az ezekkel szemben fekvő telkeken a gyár, vagy gyárjellegű iparüzlet céljára szolgáló építkezés nem fogantatosítható. A szabályzat 413. §-a jogot ad a hatóságnak arra, hogy a templomok, iskolák, kórházak és középületek szomszédságában a nagy zajt okozó üzlet céljára szolgáló építkezést megtilthassa; a 429. § pedig kimondja, hogy a III. és IV. övezetben, valamint az üdülésre szolgáló erdők és parkozott területek közvetlen szomszédságában ipari célokra gőzkazánt felállítani nem szabad.

Kétségtelen, hogy amikor az Építésügyi Szabályzat a főváros bizonyos területein nem engedi meg a gyár vagy gyárjellegű építkezést, ezzel azt akarja elérni, hogy az illető területeken az ilyen iparüzem ne is gyakoroltassék. Másfelől azonban nem lehet figyelmen kívül hagyni, hogy e területeken tényleg már vannak ilyen ipartelepek, amelyek alkalom- és ötletszerűen, építésrendőri uton nem szüntethetők meg, mert e tekintetben számolni kell azokkal a tulajdonjogi, egzisztenciális és ipari érdekekkel, amelyeket a megszüntetés kérdése a legközvetlenebbül érintene. Hogy tehát e téren az ép. ü. szab. célzata és rendelkezései érvényesüljenek, az építési és építésrendőri ható-

ságok eljárásának arra kell irányulnia, hogy az ilyen ipartüzetek építési fejlesztése és bővítése, egészben vagy részben való újjáalakítása meglegyen gátolva, ami végeredményben azt a további célt is szolgálja, hogy a gyárak és gyárjellegű ipartelepek a részükre kijelölt városrészekben kezdjenek véglegesen elhelyezkedni. A hatósági eljárásra nézve tehát kimondva a fentebbi irányelvet, figyelmeztettük a ker. előjáróságokat, mint elsőfoku építésrendőri hatóságokat, hogy ha olyan területen levő gyárnál, vagy gyárjellegű ipartüzetnél, amely területen ilyen célra az építkezést tiltja a szabályzat, a fejlesztésre, bővítésre, egészben vagy részben való újjáalakításra irányuló építkezést, vagy építési engedély alá eső berendezés létesítését észlelnék, ez ellen haladéknélkül tegyék meg a szükséges intézkedéseket. Másrészt szem előtt tartva a szóban levő ipartelepek tulajdonosainak saját jól felfogott érdekeit, felhívtuk az előjáróságokat arra is, figyelmeztessék a gyári tulajdonosokat egyénenként, hogy üzemüket csak a már engedélyezett kereteken belül folytathatják és semmiféle építési fejlesztés, bővítés, vagy újjáalakítás engedélyezésére nem számíthatnak.

A dunai alsó rakpartokon a hajózási forgalom érdekében létesítendő építmények építési módja.

Abból az alkalomból, hogy a Magyar Folyam- és Tengerhajózási R. T. a helyi hajózás, illetőleg az átkelő forgalom szükségleteinek kielégítésére annak idején a dunai alsó rakpartok több helyén különböző rendeltetésű épületek létesítéséhez kezdett, szüksége merült fel annak, hogy figyelemmel a Dunapart jellegére és a partról nyíló kilátás megóvására, állapíttassanak meg azok az elvek, amelyek építési szempontból irányadóul veendők az alsó rakparton emelendő építményekre nézve. Minden szempontból megvitatva a kérdést, a dunai rakpartokon emelendő építményekre nézve a következő elveket állapítottuk meg:

- 1) az építmény bárminő anyagból készül is, csak ideiglenes lehet;
- 2) magassága (tetőgerince) nem haladhatja meg a felső rakpart ottani falazatának legfelsőbb vonalát, hozzáértve az árvízvédelmi falat is;
- 3) az építményt csak lapos tetővel szabad kiképezni;
- 4) hogy az építményen megengedhető-e a 2. pontban megszabott magasságon túl emelkedő valamely alkatrész, vagy tartozék, továbbá a felirati, vagy hirdetőtábla alkalmazása; ezt a hatóság esetről-esetre dönti el.
- 5) Az építményt ríktó színezéssel ellátni tilos.

Az építési engedélyek érvényének meghosszabbítása.

A fővárosban az építési engedélyek hatályára nézve az a szabály van érvényben, hogy az engedély hatályát veszti, ha jogerőre emelkedése napjától számítva a munkát egy év alatt meg nem kezdik, vagy ha a megkezdett munka egy éven át szünetel.

Méltányos figyelemmel a háború által a gazdasági életben előidézett rendkívüli helyzetre, valamint különösen a forradalmak révén bekövetkezett gazdasági válságra, amely ma még nyomasztóbb, mint valaha, viszont azonban remélhető, hogy különösen az építkezéseknél a bénultság a közel jövőben enyhülni fog, hozzájárultunk az érdekeltségnek a székesfőváros tanácsa által pártolt ahhoz az előterjesztéséhez, hogy a lejárt építési engedélyek érvénye esetről-esetre meghosszabbíttassék. Legutóbb kimondtuk, hogy a lejárt és meghosszabbítás alá kerülő építési engedélyek 1923. évi április hó 1-ig terjedő időre szóló érvénnyel hosszabbíthatók meg.

A gépfelállítási engedélyek feltételeinek a kérdése, figyelemmel az ipartörvényre.

A székesfőváros tanácsa, elsőfoku építési hatósági minőségében, a gépfelállítási engedélyekbe a következő általános kikötést szokta felvenni: „A motort, gépeket és az egész berendezést olyképp kell felállítani, hogy az üzem a szomszédot, vagy az utcát ne háborgassa; jogos panaszok esetén tartozik engedélyes az ezek megszüntetésére vonatkozó hatósági utasításoknak haladéktalanul megfelelni. Az esetben, ha engedélyes ily utasításokat végre nem hajtana, vagy ha azokkal a kívánt eredmény elérhető nem lenne, úgy köteles a fél a kérdéses gép, vagy egész berendezés üzemét hatósági felszólításra beszüntetni.”

Ezt a kikötést a kereskedelemügyi miniszter az 1884: XVII. t.-c. ben foglalt ipartörvény rendelkezései szempontjából kifogásolta, mert nézete szerint a kikötés lényegileg az üzlettelep megszüntetésére irányul, már pedig az ipartörvény értelmében az üzlettelep csak teljes kárpótlás mellett, kisajátítás útján szüntethető meg.

Behatóan foglalkozva e kérdéssel, úgy találtuk, hogy az 1884:XVII. t.-c. 35, illetőleg 36. §-ának és az Építésügyi szabályzat 440. és 442. §-ának rendelkezései között kiegyenlítést igénylő ellentét nincs.

Az ipartörvény 35 §-a szerint, „ha valamely üzlettelep iparhatóságilag engedélyeztetett és a kiszabott feltételek alatt felállított, a szomszédok közül senki sincs többé feljogosítva előre nem látott káros befolyások címe alatt az üzlet megszüntetését követelni és az iparhatóságtól csakis oly intézkedéseket kérhet, melyek a bebizonyítható káros befolyást elhárítják. Ahol ez nem lehetséges, vagy az üzlettel meg nem egyeztethető, a káros befolyások miatt panaszt emelő fél a rendes bíróság előtt kárpótlást követelhet.”

E törvény 36. §-a pedig úgy intézkedik, hogy a közérdekre ártalmas, vagy hátrányos, illetőleg veszélyes kihatású iparüzletek csak teljes kárpótlás mellett, kisajátítás útján szüntethetők meg.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa által az 1870:X. t.-c. 22. §-a alapján a székesfőváros területére kibocsátott Építésügyi szabályzat ide vonatkozóan párhuzamosan a következő rendelkezéseket tartalmazza:

A 439. §. azt az általános elvi rendelkezést foglalja magában, hogy „a nagy zajjal járó, vagy rezgést okozó munkagépek számára rendszerint szabadon álló, külön épületet kell emelni”.

A 440. § és a 439. §-nak szigorú rendelkezésével szemben bizonyos feltételek mellett könnyítést enged; nevezetesen kimondja, hogy az említett gépeket a hatóság kivételesen engedélyezheti:

a) olyan helyiségben, amely a szomszédtól egy, vagy több, együttesen legalább 5 m. széles és szabályszerű fallal elzárt helyiséggel van elszigetelve;

b) a szomszédal határos helyiségben az engedélyes kockázatára feltételesen azzal a kikötéssel, hogy ha a zaj és a rezgés átvitelét az alkalmazandó elszigetelés meg nem akadályozná, köteles az engedélyes a munkagépet kártérítés nélkül a saját költségén leszerelni.

Végül az Építésügyi szabályzat 442. §-a akként rendelkezik, hogy ha a nagy zajt, vagy rázkódást okozó motorok és munkagépek stb. a szomszédok érdekeit károsítják, tulajdonosuk köteles akkor is, ha az építés, avagy felszerelés alapjául szolgált tervezetet a hatóság jóváhagyta, a szükséges átalakítást, leszerelést, illetőleg a kárt okozó alkatrész eltávolítását a saját költségén elvégezni.

Az iparüzletek engedélyezése körüli kettős, t. i. ipari és építési hatósági jogkör Budapesten teljesen el van különítve, s az Építésügyi szabályzat 414. §-a biztosítja az építési hatóságnak azt a jogot, hogy a telepengedélyhez kötött ipar céljára szolgáló építkezés engedélyezését a telepengedély dacára is megtagadhatta.

Az Építésügyi szabályzat 439, 440 és 442. §-ainak rendelkezései, melyeket az építési hatóság a szabályzatba való felvételük előtt is az építési engedélyekben állandóan érvényesített, abban találják kellő igazolásukat, hogy míg a gyárak, telepek engedélyezésénél az iparhatóságot főképpen az ipar fejlesztésének érdekei irányítják, addig az építési hatóság törvényszerűen a városépítés és fejlesztés egyetemes érdekeit van hivatva első sorban szemelőtt tartani.

A főváros szabályozásának és fejlesztésének tág ügykörében természetszerűen előkelő helyet foglal el az ipar megtelepülésének és fejlődésének felkarolása is, de ez az érdek helyesen csak a többi érdekekkel összhangban találhat kielégítést.

Amennyiben az építési és városszabályzó hatóság az ipartörvény idézett intézkedéseiben tulmenő megfelelő rendelkezéseket nem tenne, illetőleg a múltban is nem érvényesített volna, bizonyos, hogy a gyárak és ipartelepek korlátlan elhelyezkedése legyőzhetlen akadálya lenne a főváros egészséges fejlődésének.

Az 1870: X. t. c. életbelépte óta letelt hosszú időszak tapasztalata bizonyítja, hogy a most is törvényes alapon érvényben levő jogállapot Budapesten az ipar és kereskedelem fejlődését meg nem bénította, hanem ellenkezően, ez a fontos közgazdasági tényező a városfejlesztés kereteiben hatalmasan fellendült.

Az Építésügyi szabályzat igen liberális állásponton áll akkor, amikor a nyaraló területek kivételével a fővárosnak többi területén, még a legsűrűbben beépített és lakott városrészekben is módot ad az ipar megtelepülésére. A VII. övezetben egyenesen a gyárak érdekeire való figyelemmel, olyan területet is biztosít, melyen a telekalakítás feltételei a gyárak ide vonzását vannak hivatva előmozdítani.

Sőt a szabályozó és építési hatóság számtalan esetben egész utcákat hagy fel és törölkí a városszabályozási tervből a nagyobb ipartelepek minél kedvezőbb létesítése érdekében.

Mint tényt kívánjuk kiemelni, hogy a gépek felállításának a kereskedelemügyi miniszter által kifogásolt kikötései a gyakorlati életben éppen a gyárosok s iparosok érdekeit szolgálják, mert intik őket arra, hogy gépeik felállításánál a szomszédok jogos érdekeire is a különbeni jogkövetkezmények elkerülése okából kellő figyelemmel legyenek.

Tény továbbá az is, hogy a gépfelállítási engedélyek szóban levő kikötéseinek és feltételeinek eddigelé még egy esetben sem volt az a folyománya, hogy az üzemet be kellett volna szüntetni.

Egyébiránt az ipartörvény 35. §-a telepengedélyhez kötött, nagyobb iparüzletekre vonatkozik, amelyek rendszerint saját telken, a szomszédoktól kellően elhatárolva telepednek meg, míg azok az esetek, amelyekre az Építésügyi szabályzat 440. és 442. §-ai vonatkoznak, nemcsak az ilyen nagyobb telepeknél, hanem inkább lakóházakban és lakóházak között elhelyezett kisebb ipar-telepek és műhelyeknél fordulnak elő, amelyek nagy része nem esik iparhatósági telepengedélyezés alá.

A szóbanforgó kikötéseket és feltételeket már azért sem találjuk az Építésügyi szabályzatból kihagyhatóknak, mert ezek mellőzése esetén az iparüzletek minél kisebb telekre törekedve, mindig közelebb jutnának a szomszédsághoz, ennek folytán a közvetlen szomszédságnak nagyobb zajt és kellemetlenséget okoznának. sőt a közigazgatási hatóságokat és a bíróságokat elárasztó vitás kérdések és perek egész sorozatát idéznék fel, — míg a feltételek és kikötések épségben tartásával a gyári és üzleti tényezők továbbra is figyelmeztetve lesznek arra, hogy üzletük állandó megtelepülésére nagyobb és megfelelőbb telket keressenek, ahol üzletük a szomszédok háborítása és károsítása nélkül fejlődhetik.

Az Építésügyi szabályzat szóban levő rendelkezéseinek elejtése azzal a következménnyel járhatna, hogy az építési hatóság az általa megóvandó nyomós szempontok biztosítása végett rátér arra a szigorú rendszerre, hogy a nagy zajjal működő, vagy rezgést előidéző munkagépek számára minden esetben szabadon álló, külön épületet kíván és elejti azokat a könnyítéseket, amelyeket most a szabályzat 440. §-a foglal magában. Ez pedig az iparüzletekre kétségtelenül nagyobb megszorítás lenne, mint a mai rendszer, amely feltételeken és az engedélyes kockázatára ugyan, de még lehetővé teszi a szomszédokkal határos helyiségekben is a gépek felállítását.

Nem hagyható figyelmen kívül az a körülmény sem, hogy ha az építési hatóság egészen is megtagadhatja a gépek felállítására az engedélyt; ennél bizonyára enyhébb és az iparüzemek érdekeit jobban szolgáló eljárás az, amikor az elutasítás helyett kellően indokolt feltételekkel és kikötésekkel lehetővé teszi a géptüzem folytatását a szomszédság mellett is.

Aki ilyen viszonyok között üzi iparát, az az építési hatóság beavatkozása esetén nem panaszkodhatik szerzett jogok sérelméről, mert engedélye feltételekhez és kikötésekhez lévén kötve, a hatósági beavatkozás csak e feltételek és kikötések szükségessé vált érvényesítésének követelését jelentheti.

A munkagép leszerelésére és a kárt okozó gépalkatrész eltávolítására vonatkozó rendelkezések fenntartásának éppen az ipar érdekében való szükségessége mellett szól különösen az az indok is, hogy e kikötések minél hatósági fenyegető eszközök segélyével a hatóság könnyebben szoríthatja az illető iparost, vagy gyárost a szomszédokat háborgató, vagy károsító gépberendezés olyan átalakítására, amely a leszerelés, vagy eltávolítás kényszerűségét megszünteti.

Ezekben kifejtve álláspontunkat, még 1917-ben kértük a belügyminisztert, mint legfőbb építési hatóságot, hogy álláspontunkat magáévá tenni és a vitás kérdést, esetleg szóbeli tárgyalások útján, megoldáshoz juttatni méltóztatnék.

E kérdésben azóta — tudunkkal — újabb mozzanat nem történt.

Könnyítések az építkezés előmozdítására.

A megakadt építkezési tevékenység előmozdítására és ezzel a beállott lakásinség enyhítésére az 1921. évi január 1-től, 1925. évi december 31-ig terjedő időben létesülő házak és házrészek építésénél, szemben az „Építésügyi Szabályzat” rendelkezéseivel, több könnyítést állapítottunk meg és léptettünk életbe.

Az idevonatkozó 1093/1921 számú határozatunk a székes főváros „Budapest Jogszabályai” című, állandó kiadványának 1921 évi 1-ső számában, nyomtatásban is megjelent és a közönség rendelkezésére áll.

Ezért a könnyítő új rendelkezéseket itt az alábbiakban csupán nagyjában ismertetjük.

Az emberek állandó tartózkodására szolgáló helyiségek legkisebb belső ürmagasságát lényegesebben leszállítottuk; megengedtük, hogy a III.—VIII. övezetekben a minimális ürmagasságokkal épülő házak padlásürjei, bizonyos módozatok mellett, lakások céljaira legyenek kihasználhatók, valamint megengedtük a meglévő épületek padlásürjeinek is a felhasználását lakás, iroda, műhely, műterem céljaira, feltéve, hogy a tűzbiztonság követelményei kielégítenek.

Leszállítottuk a lakóhelyiségek méreteit is és megengedtük, hogy az utcai menetben a lakóhelyiség mélysége legalább 4.50 méter, a helyiség területe pedig lakószobánál legalább 12, cseléd-szobánál és konyhánál pedig legalább 10 m² legyen, de a lakásnak egy szobája minden körülmények között legalább 15 m² területtel épüljön.

Földszintes és egyemeletes családi- vagy munkásházak egy téglányi vastag, vakolt téglafallal is szabad építeni, valamint ezzel egyenértékű más fallal is. Az ilyen házakban a lépcsőt puhaból is szabad bizonyos feltétellel készíteni.

Könnyítése az építkezésnek az a rendelkezésünk is, hogy a most említett épületeknél, ha a padlásürben lakás nem létesül, a földemet nem kell a földtől elkülöníteni.

Kimondottuk továbbá azt, hogy amennyiben az építési hatóságnak engedélyezés céljából bemutatott építési tervek megfelelnek a biztonság, közegészség és a szépségzet követelményeinek, azokat a hatóság az Építésügyi Szabályzatban foglalt megkötésekre való tekintet nélkül fogjuk elbírálni.

Az építőanyagokkal való takarékoság szempontjából lényeges könnyítéseket tettünk úgy a tervek bírálatának alapjául szolgáló esetleges terhelések megállapításainál, valamint az egyes szerkezeti alkatrészekben megengedhető igénybevételek adatainál is. E téren a leglényegesebb változtatásokat a téglafalazatok igénybevételénél tettük. E tekintetben irányadó elvül az szolgál, hogy az előirt téglafajták meghatározásánál a főváros területén alkalmazni szokott téglanemekhez alkalmazkodjunk, s e téglanemek tényleges szilárdságának megfelelően írjuk elő a három karcsusági csoportba osztott téglafalakban megengedhető igénybevételeket, oly módon, hogy a különböző karcsuságú és különböző anyagú téglafalazatokban a biztonsági fok a lehetőségig egyenlő nagy legyen.

A téglafalazatokban megengedhető igénybevételek meghatározásával kapcsolatban a téglaszilárdság meghatározásának régóta vajdó ügyét is dülőre vittük.

Lényeges változtatásokat tettünk a kő és betonfalazatokban megengedhető igénybevételek meghatározásánál, valamint a fa-, vas- és vasbeton szerkezetek igénybevételeinél is oly mértékben, hogy a kellő biztonság megóvása mellett az építőanyagokkal minél jobban takarékoskodni lehessen.

Ezek a könnyítések bizonyára kedvező hatással lesznek a fővárosi építkezésekre, de megemlítjük, hogy a jelzett intézkedéseinken túl, a lakásépítés előmozdítása érdekében előterjesztést tettünk a kormányhoz, amelyben tüzetesen foglalkoztunk az országos baj enyhítésének lehetőségeivel, rámutatva azokra a további kedvezményekre, amelyek megadása alkalmas módnak látszik a tőkének az építkezésekre való tényleges bevonására.

Javaslatinkat a kormány és a nemzetgyűlés nagyrészt honorálta és érvényesítette a lakásépítés előmozdításáról alkotott 1921. évi LI. t. cikkben.

Ez a törvény az abban meghatározott új építkezésekre engedélyezett rendkívüli adómentesség tekintetében a Fővárosi Közmunkák Tanácsát ruházta fel azzal, a hatósági teendővel, hogy esetről-esetre szakszerűen megvizsgálja és megállapítsa, vajjon a rendkívüli adókedvezmény törvényszerű feltételeinek az építetők eleget tettek-e és ez alapon az adókedvezményre jogosultak-e?

Átmeneti rendelkezések az épületek lebontásáról.

A hosszantartó háború ideje alatt a háztulajdonosok házaik jókarbantartását általában elhanyagolták, abban a reményben élve, hogy a drágaság rövidesen meg fog szünni és ekkor házaik helyreállítási munkáit olcsóbban fogják tudni elvégeztetni. E stagnálás következtében különösen a régi földszintes és egyemeletes házak olyan rossz állapotba jutottak, hogy ma már a fenntartás és a biztonság érdekében szükséges helyreállítások olyan nagy befektetést kívánnak, amely az ingatlan jövedelmezőségével egyáltalán nincs arányban: egyes esetekben a jókarba helyezés oly nagy mértékben jelentkezik, hogy az már a helyreállítás keretét túlhaladó újjáépítést jelent, amire azonban a ház jövedelme egyáltalában nem elégséges.

Az érdekelt háztulajdonosok a nagyobb mérvű helyreállítási költségektől mentesülni iparkodnak, mert az ilykép befektetett tőkéjük amortizálása a mostani viszonyok között kizártnak mondható. Áll ez különösen azokban az esetekben, amikor a telek az építkezéssel gazdaságosan nincs kihasználva, így ha a régi épület a szabályozás által nagy mértékben érintett telken áll, vagy ha az ilyen kisebb épület forgalmas utvonalon mentén van és ezért a meglévő épület csak ideiglenes beépítésnek minősül.

A helyreállítás nagy költségeitől a háztulajdonosok olyképpen kívánnak szabadulni, hogy a ker. előjáróságtól kérik házaik lebontásának a megengedését. Az előjáróságok a bontási engedélyt már több ízben meg is adták, de a háztulajdonosok az engedéllyel jogszerűen élni nem tudtak, aminthogy ez nem is volt lehetséges, mert a lakóknak más lakásokban való elhelyezése iránt még az új építkezés esetén sem állott módjukban gondoskodni.

A tulajdonosok ilyen helyzet beálltával már több ízben azt a szabályellenes és kiméletlen megoldást kísérelték meg, hogy az épület tetőzetét a lakók feje fölött kezdték elbontani, számítván arra, hogy ezzel az erőszakos fellépésükkel kényszeríthetik lakóikat a kiköltözésre. A bontási engedélyeknek a kiadása a korábban érvényben volt lakásrendelet intézkedései mellett egészen illuzórium volt, annyival is inkább, mert az ép. ü. szab. 54. § ában felsorolt s a bontásra nézve szem előtt

tartandó általános szabályok szerint is „amíg az épületben lakó van, a bontást megkezdeni nem szabad.“

A hatósági tekintéllyel azonban össze nem egyeztethető, de nem is szabad oly rendelkezést tenni, amelyet a jogosult vagy a kötelezett fél végrehajtani nem tud.

Az építésrendőri ügyeknek másodfokon való ellátása során, amikor az életbiztonság komoly veszélyeztetését láttuk, — pedig számos ilyen eset fordult elő — kénytelenek voltunk a lakáshiány ellenére is az épület, illetőleg épületrész kiüresítését vagy a lebontását is elrendelni.

A rendelkezések foganatosítása azonban, a kilakoltatás nehézségei miatt akadályokba ütközött.

A fővárosban uralkodó ezek az aggasztó jelenségek arra indítottak bennünket, hogy az épületbontások engedélyezésére vonatkozó rendelkezéseket a lakásrendelet érvényességi idejére való hatállyal, módosítsuk és hogy az erre megindítandó tárgyalások során állapíttassanak meg azok a módoszatok és feltételek is, amelyek mellett a közbiztonság, vagy a lakástermelés szempontjából lebontandó épület kilakoltatása biztosítható lenne.

A sürgősen rendezendő kérdések tárgyalására tehát szakértekezletet hívtunk össze, amelyen küldötteinken kívül résztvettek az egyes szakminisztériumok képviselői, továbbá a Székesfőváros tanácsa és a Budapesti Lakáshivatal kiküldöttei.

Ezen az értekezleten az a vélemény alakult ki, hogy az épületbontások ügyében az átmeneti időre szükséges rendelkezések két fő részre osztassanak: a helyreállítással már fenn nem tartható épületek lebontására és az új építkezés érdekében szükséges bontásra, valamint, hogy a teendő rendelkezéssel egyidejűen a m. kir. kormány is adjon ki egy olyan rendeletet, amely a biztonsági okokból, vagy a lakástermelés céljából engedélyezett épületbontás esetében a háztulajdonosnak felmondási jogot biztosít, mert a lakások kiürítése — közérdekű kérdéssről lévén szó, — a háztulajdonos és a lakó magánegyezségére nem bízható. Szükségesnek mondotta ki továbbá a szakértekezlet azt is, hogy a kibocsátandó kormányrendelet a lebontandó épületek lakói lakásszükségletének idejében való kielégítése iránt kötelezően intézkedjék.

A bontás szükségességének a megállapítását az értekezlet mind a két esetben magának a Fővárosi Közmunkák Tanácsának az elbírálásától kívánta függővé tenni és abban az esetben, amidőn a hatóság a bontás végrehajtását új építkezés céljából engedélyezi, az értekezlet az építkezés komolyságának igazolásául magas biztosítéki összeg letételét kívánta a felektől. Végül szükségesnek mondotta ki, hogy a bontás elrendelését megelőzően tartandó helyszíni szemlén a Budapesti Lakáshivatal is részt vegyen.

E fő szempontok érvényesítésével és feltételezve azt, hogy a fentebb említett irányban a magyar kormány országos hatályu rendeletet fog kiadni, részünkről a székesfőváros területére egy szabályrendelet tervezetet készítettünk, amelyet a szakértekezlet letárgyalt és elfogadásra ajánlott.

A szabályzatot, melyhez a belügyminiszter hozzájárult és amely 1922. évi április hó 29-ik napján lépett életbe, szövszerinti szövegében alább közöljük.

620. szám.

1922.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa a Budapest székesfőváros területére kiadott Építésügyi Szabályzatban épületek lebontására nézve megállapított szabályokat az 1870: X. t. c. 22. §-a alapján ideiglenesen a következő rendelkezésekkel egészíti ki:

I. Épület lebontásának esetei.

1. §. Lakás, iroda, műterem, üzlet vagy emberi tartózkodásra használt egyéb épület vagy épületrész lebontásának csak akkor lehet helye:

1. ha az épület vagy egy része olyan rozzant állapotban van, hogy javítással sem lehet jó karba helyezni és fennállása az élet és vagyonbiztonságot fenyegeti (Építésügyi szabályzat 536. §) vagy

2. ha a tulajdonos az épületet, vagy az épület egy részét azért kívánja lebontani, hogy az épület helyébe új épületet emeljen, vagy az épületre emeletet építsen és a Fővárosi Közmunkák Tanácsa e végett az épület, vagy épületrész lebontására előzetes elvi engedélyt adott (3. §).

II. Helyre nem állítható rozzant épület lebontása.

2. §. A kerületi előjáróság, ha helyre nem állítható rozzant épület lebontása tárgyában határozott (1. §. 1. p.), véghatározatát a fellebbviteli határidő lejártával akkor is köteles haladéktalanul a Fővárosi Közmunkák Tanácsához felterjeszteni, ha nem fellebbeztek ellene. A lebontást

rendelő véghatározat jogerőre emelkedéséről a kerületi előljáróság a budapesti lakásügyi hatóságot értesíteni köteles.

A kerületi előljáróság, ha lebontást rendelő véghatározatának helyrehozhatatlan kár elhárítása céljából jogerőre emelkedése előtti végrehajtását rendelte el, köteles erről a Fővárosi Közmunkák Tanácsához haladéktalanul jelentést tenni és a budapesti lakásügyi hatóságot értesíteni.

III. Épület lebontása új épület emelése végett. — Előzetes elvi engedély.

3. §. A Fővárosi Közmunkák Tanácsa épületnek új épület emelése végett (1. §. 2. p.) kért lebontására csak akkor adhat előzetes elvi engedélyt, ha az új épület emelését lakásszükség enyhítése, városfejlesztés, vagy egyébként a közérdek szempontjából indokoltnak itéli, ha az épületben legalább kétszer annyi lakóhelyiséget lehet elhelyezni, mint amennyi a régi épületben volt — és ha az építendő az építési költség 20% át tevő készpénzbiztosíték letételére kötelezi magát annak biztosítása végett, hogy az építkezést a hatóságtól megszabott időben megkezdi és befejezi.

4. §. A lebontásra előzetes elvi engedély iránt beadott kérvényben egyuttal az új építkezésre vonatkozó elvi engedélyt is kell kérni.

A kérvényhez csatolni kell az építkezés tervét, meg kell jelölni az építési költség előrelátható összegét és ki kell jelenteni a biztosíték letételére irányuló kötelezettség (3. §.) elvállalását.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa a kérelemről a budapesti lakásügyi hatóság közbenjöttével tartott helyszíni szemle után e hatóság meghallgatásával határoz. Határozatában megállapítja a biztosíték (3. §.) összegét, valamint az új építkezés, illeörleg a bontás megkezdésének és befejezésének idejét. Az építkezés, illetőleg a bontás megkezdése idejének megállapításában a bérleményre fennálló rendes felmondási időt is figyelembe kell venni. A határozatról a bontásra megszabott idő megjelölésével a lakásügyi hatóságot is értesíteni kell.

Rendkívüli méltánylást érdemlő indokolt esetben a Fővárosi Közmunkák Tanácsa az építkezés megkezdésére vagy befejezésére kivételesen halasztást adhat.

Biztosíték.

5. §. A biztosítékot a Fővárosi Közmunkák Tanácsa letéti pénztárába kell a helyhatósági építési engedély kérése előtt befizetni.

A biztosíték felét az új épület tető alá jutása után, másik felét pedig a használati engedély kiadása után az építendő részére, kérelmére, vissza kell adni.

Ha az építendő a bontást vagy építkezést a megszabott időben nem kezdi meg vagy nem fejezi be, a biztosítékot vagy még letétben lévő részét elveszti.

Az elvesztett biztosítékot a székesfőváros területén történő hatósági építkezés céljára a Fővárosi Közmunkák Tanácsa külön alapként kezeli.

IV. Épületrész lebontása emeletráépítés végett.

Emeletráépítés esetében az előzetes elvi engedély megadásának kérdését (3. §) tekintet nélkül az új épületrész (emelet) lakóhelyiségeinek számára kell eldönteni. Egyebekben az új épület emelésére megállapított szabályokat (3–5. §.) emeletráépítésre is megfelelően alkalmazni kell, a mennyiben a ráépítést lakás, iroda, műterem, üzlet vagy emberi tartózkodásra alkalmas más helyiség, vagy ezek mellékhelyisége céljára használt épületrész lebontása nélkül nem lehet végrehajtani.

V. Helyhatósági építési engedély.

7. §. A helyhatósági építési engedélyt a székesfőváros Tanácsa a fennálló jogszabályok értelmében csak akkor adhatja meg, ha az építendő a Fővárosi Közmunkák Tanácsának jogerőre emelkedett előzetes elvi engedélyt és a biztosíték letételét igazolta.

A székesfőváros Tanácsa a helyhatósági építési engedély tárgyában hozott véghatározatát a fellebbezési határidő lejártával akkor is köteles a Fővárosi Közmunkák Tanácsához felterjeszteni, ha nem fellebbeztek ellene.

VI. Helyhatósági bontási engedély.

8. §. Épületnek vagy épületrésznek az 1. §. 2. p. alapján való lebontására a kerületi előljáróságtól kell a helyhatósági engedélyt kérni.

Az engedélyt csak akkor lehet megadni, ha az építendő:

1. a Fővárosi Közmunkák Tanácsának jogerőre emelkedett előzetes elvi engedélyt, a biztosíték letételét és a helyhatósági építési engedély (7. §.) elnyerését igazolta és

2. a bérlőnek a felmondás elfogadásáról közokiratban kiállított nyilatkozatát, vagy a bíróságnak a felmondást érvényesnek kimondó jogerős határozatát bemutatta.

Ha a lebontást a megszabott határidőben meg nem kezdik vagy be nem fejezik, a megadott előzetes elvi engedély, az építési és bontási helyhatósági engedély hatályát veszti.

A helyhatósági bontási engedély megadásáról és az engedély hatályvesztéséről a kerületi előljáróság haladéktalanul köteles a Fővárosi Közmunkák Tanácsának jelentést tenni és a budapesti lakásügyi hatóságot értesíteni.

Az Építésügyi Szabályzatnak a lebontásról szóló rendelkezései (19. §. II. a. p. 28, 36, 51—59, 536, 537. §§.) érintetlenül maradnak.

II. Zárórendelkezések.

9. §. A jelen szabályzat alá tartozó ügyeket a hatóságok soronkívül kötelesek elintézni.

10. §. A szabályzat kihirdetésének napján lép életbe és életbelépésekor folyamatban levő ügyekben is alkalmazást nyer.

Hatályossága a lakásügyre vonatkozó kivételes rendelkezésekkel megszűnik.

Kelt Budapesten, a Fővárosi Közmunkák Tanácsának 1922. évi február hó 21-én tartott üléséből.

Dr. Zielinski Szilárd s. k.
elnök.

Megemlítjük, hogy e rendelkezéseink gyakorlati érvényesülése érdekében a felmondási jog megadásáról, továbbá a lebontani engedélyezett épületek lakói lakásszükségletének kötelező kielégítéséről a kormányrendeletet a m. kir. miniszterium 3101/1922 M. E. sz. alatt bocsátotta ki.

Az építésrendészet szigorú kezelése.

A fővárosban az építkezések terén az „Építésügyi Szabályzat” rendelkezéseitől való eltérés már a háború alatt oly mértékű volt, hogy a további engedékeny kezelés veszélyeztette a hatósági rendelkezések komolyságában és erejében való hitet s ezzel magát a jogrendet is.

Mellőzhetlenné vált tehát az építési szabályellenességek meggátlása végett szigorú intézkedéseket tennünk.

Ennek kapcsán a székesfőváros tanácsához is fordultunk, kérve, hogy a kerületi előljáróságokat, kiknek a felügyelet és ellenőrzés elsősorban törvényes feladatuk — szigorú eljárásra utasítsa. Felhívásunknak a székesfőváros tanácsa készséggel eleget is tett.

Az építkezések terén a szabályellenességek elszaporodása két körülményre volt visszavezethető. Az egyik, hogy az elsőfoku építésrendőri hatóságok: a kerületi előljáróságok ellenőrző közegei a jóváhagyott építési tervektől és a szabályoktól való eltéréseket, ugyancsak az engedély nélküli építkezéseket hatóságaiknak gyakran már csak a szabályellenes építkezésnek nagyrészt való végrehajtása után jelentették be, vagy hogy e hatóságok részéről a megkezdett szabályellenesség folytatásának meggátlására tett intézkedés nem volt eléggé hatékony és erélyes.

A másik körülmény az volt, hogy az építési hatóságok az építkezésekbe már tényleg befektetett vagyoni kímélés végett eltekintettek azokról a bontási és átalakítási munkáktól, amelyek a szabályszerű, illetőleg az engedélyezett állapot elérésére szükségesek lettek volna s a szabályellenes építkezéseknek ez a kíméletes kezelése, a jogtalan vagyoni előnyök elérése végett — sajnos — mind többeket bátorított nagyobb szabályellenességek megkockáztatására.

A forradalmi kormányzás idejében ebben az irányban is lényeges rosszabbodás állott elő és e szabályellenességek, — a hatósági tekintély rovására — az alkotmányos államforma visszaállításával éppen nem szűntek meg, sőt kezdenek mindinkább általánossá válni.

A jogbiztonság helyreállítása és ezzel a hatósági tekintély hatályos megóvása elsőrendű közérdek lévén, ezt az építkezések terén is feltétlenül érvényesíteni kívánjuk.

E cél érdekében feltétlenül szükségesnek találjuk, hogy az építkezéseknél előforduló minden visszaélés megszüntetésére ezentúl az Építésügyi Szabályzat rendelkezései minden mellékteljesítést figyelmen kívül hagyásával, a legszigorúbban alkalmaztassanak.

A törekvés azonban csak akkor mutathat fel pozitív eredményt, ha az ellenőrzés és felügyelet, ami elsősorban a kerületi előljáróságok törvényes feladata, hatékonyvá válik és e hatóságok a megkezdett építési szabályellenességek folytatásának meggátlása végett mindenkor erélyesen intézkednek, sőt — ha szükségesnek mutatkozik — intézkedésüknek rendőri segítség igénybevételeivel is érvényt szereznek.

Mellőzhetlen továbbá az is, hogy az építkezéseknél történt eltérés esetén az építési engedélynek és a jóváhagyott tervnek megfelelő állapot létesítése haladék nélkül elrendeltessék.

Mindezek alapján újabban nemcsak a székesfővárosi tanácsot kerestük meg, hanem magához a polgármesterhez is fordultunk azzal a kéréssel, utasítsa a kerületi előljáróságokat a fentebbi értelemben való szigorú eljárásra és figyelmeztesse az eljárásra hivatott hatósági közegeket az esetleges mulasztásaikból eredő jogkövetkezményekre.

Az építésrendőri pénzbírságok felemelése.

Az 1921: XXVIII. t. c. a pénzbüntetések kezdő és végső határát ideiglenesen a tizszerre emelte fel. E törvény 4. §-ának 3.-ik bekezdése szerint a tizszerre van felemelve egyebek közt a közigazgatási eljárás folyamán büntetésként, vagy rendbüntetésül kiszabható pénzbüntetésnek vagy pénzbírságnak a legkisebb és legmagasabb összege is. E rendelkezés alá esik az Ép. ü. Szab. alapján lefolytatandó építésrendőri eljárás, valamint a bírságolás is, miből folyóan az Ép. ü. Szab. 538. §-ában megállapított pénzbírság 10—2000 koronás határa ideiglenesen szirtén a tizszeresére, vagyis 100—20 000 koronára van felemelve. Hasonlóképpen az 540. §-ban az alaptalan fellebbvitel esetére megállapított 1000 korona pénzbírság is 10.000 koronára emelkedett.

Eszerint az építésrendőri eljárásban is a felemelt összegű bírságok lesznek alkalmazandók és ezzel az eddiginél hatékonyabb, tetemesen érzékenyebb megtorló eszköz áll ezentul a hatóság rendelkezésére, az építésrendészet terén a törvényes rend, illetőleg a szabályszerű állapot biztosítása céljából.

Felhivtuk a ker. előjáróságokat, hogy az építésrendőri szabályellenességek tárgyalása során a körülmények tüzetes kiderítésével és megállapításával a cselekmény vagy a mulasztás sulyának, nemkülönben a gondatlanság vagy a szándékosság fokának gondos mérlegelésével szabja meg a megtorlás mértékét.

Az építésrendészet terén az életbiztonság érdekeinek sulyosabb esetekben való megóvásáról egyébiránt büntetőtörvénykönyvünk is rendelkezik. Nevezetesen az 1879: XL. t. c. 117. §-a kimondja, hogy aki roskadó épületét a hatóság meghagyására s az általa megszabott időben le nem bontja, vagy a hatóság meghagyásához képest ki nem javíttatja és addig is az életbiztonság szempontjából szükséges intézkedéseket meg nem teszi, — egy hónapig terjedhető elzárással és 4000 koronáig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő.

Szent-Margitsziget.

A székesfőváros nevezetességeinek egyik nagy vonzóereje a Margitsziget; páratlan fekvésével, évszázados terebélyes fáival, parkjaival, dus illatu virágaival és a gyógyforrásaiban rejlő kincseivel vonza az üdülést, gyógyulást és szórakozást kereső közönség ezreit. Az itt megforduló külföldiek az elragadtatás hangján szólnak róla.

A természetnek ez a csodás kertje történelmi emlékeiben is nevezetes.

Ezt a felbecsülhetetlen értéket a törvényhozás köztulajdonná tette az 1898:XLVIII. törvénycikkkel, melynek alapján a Szent-Margitsziget összes tartozékaival és felszerelésével együtt, a kezelésünk alatt álló Fővárosi Pénzalap tulajdonába és a mi kezelésünkbe jutott, azzal a telek-könyvileg is biztosított korlátozással, hogy a szigetet örök időkre nyilvános kert gyanánt kell fenntartani.

A törvény miniszteri indokolása kifejti, hogy az akkori kormányt a Margitsziget megszerzésének javaslatba hozatalára a szépészeti és egészségügyi szempontokon felül gazdasági szempontok indították.

Kétségtelen, hogy a Margitsziget kezelésénél és fejlesztésénél arra kell törekedni, hogy a szigetet ne csak mint közkertet, gyógyfürdőt, üdülő- és szórakozóhelyet a hasonló rendeltetésű és világhírű helyek színvonalára emeljük, hanem hogy azt az ügyes és okszerű gazdálkodás elveinek érvényesítésével minél jövedelmezőbb objectummá is tegyük s ekként a Margitsziget a székesfőváros fejlesztésében mint jövedelmi erőforrás is számottevő tényező gyanánt szerepelhessen.

Megemlítjük, hogy a Margitsziget vételára szerződésileg 11 millió koronában lett megállapítva, melyből 6 millió korona részben kincstári, részben pedig a Fővárosi Pénzalap tulajdonában volt telkeknek az eladó József kir. herceg Ő Fensége nevére történt tulajdonjogi átruházásával lett kiegyenlítve, míg a fennmaradó 5 millió koronát a Fővárosi Pénzalapból 4% os utólagos kamatozásu, félévenként esedékes járadék alapján törlesztjük.

A félévi járadék összege 105.000 koronát tesz ki, s az utolsó félévi törlesztési részlet 1970. évi július hó 1-én jár le.

A szigetet 1909. évi január hó 1-ével tényleges birtokunkba és kezelésünkbe véve, legelső feladatunk volt gondoskodni mindannak a fenntartásáról, amit a szigeten találtunk, még pedig jórészt hiányos, eléggé elhanyagolt állapotban. Arra törekedtünk, hogy a berendezésben és felszerelésben tapasztalt hiányokat pótoljuk, másrészt, hogy tetemes új befektetésekkel emeljük a szigetnek, mint gyógy-, üdülő- és sétahelynek a színvonalát.

Csakhamar helyreállítottuk a sziget nyugati oldalán haladó kocsitutat, jókarba helyeztük a lóvonatu sinpályát; gyökeresen átalakítottuk a csatornahálózatot.

Lényegesen átalakítottuk és kibővítettük az ártézi-forrás üzemtelepét, magát az üzemet pedig modern új hűtő-, szénsavtélitő és töltőgépekkel szereltük fel, amelynek révén az üzem termelő képessége tetemesen emelkedett.

A szigeti kertészeti telepen is új beruházásokat tettünk, nevezetesen a rozoga állapotban talált, kezdetleges kivitelű növénytenyésztő és melegágyakat eltávolítottuk és helyettük egészen korszerű, téglafalú és vasszerkezetű rosariumot építettünk, központi melegvízfűtéssel.

Legjelentősebb a sziget új létesítményei között az új vízmű, amely magán a szigeten termelt vízzel látja el a sziget szükségleteit s amely vízmű gépházával, szivattyuházával és viztornyával minden tekintetben rendeltetésének színvonalán áll, sőt ami a viztornyot illeti, ez az építmény a sziget valóságos diszétül is szolgál.

A nagy fürdőépület — Ybl mester e szép alkotása — szintén rászorult az alapos restaurálásra, mert azt úgy külsejében, mint belsejében, valamint berendezéseiben és felszereléseiben olyannak találtuk, amely állapotban nem elégíthette ki a balneológia korszerű követelményeit.

E fürdőépületen lényeges átalakításokat végeztünk, azt teljesen új belső berendezéssel és felszereléssel láttuk el, egyúttal pedig az épületet — hogy a fürdő egész éven át üzemben legyen tartható — központi melegvízfűtéssel is felszereltük.

Mindezek a nélkülözhetetlen, sürgős természetű munkálatok, illetőleg beruházások, amelyek jelentékeny költséget igényeltek, csak mintegy bevezetői voltak annak a nagyszabású műveletnek, mely a Margitsziget területének a Duna szabályozási vonala szerint való nagyobbitására vonatkozik.

A sziget területének a szabályozási vonal szerint, meder-feltöltéssel és a párhuzamművek kiépítésével való végleges megalakítása és az ekként nyerendő mintegy 65 kat. hold többletterület rendezése fogják tulajdonképpen megadni az alapját és a lehetőségét annak, hogy a jövő fejlesztés tervei tényleg is megvalósulhassanak.

Műszakilag előkészítvén a Margitsziget feltöltésének műveletét, foglalkoztunk azzal a kérdéssel, hogy e művelethez miképpen találjuk meg a pénzügyi fedezetet. Az 1911-ben készült költségeloirányzat szerint a sziget feltöltésével és a párhuzammű kiépítésével felmerülő költségeket 3,500.000 koronával vettük számításba. E költségekre azonban fedezetet kimutatni nem tudunk, mert hiszen a Fővárosi Pénzalapot, melynek az 1870: X. t. c. amugy is külön rendeltetést jelölt ki, a már végrehajtott és fentebb felsorolt elkerülhetetlen munkák költségeivel, továbbá a tetemes fenntartási költségekkel, másrészt a vételár fejében fizetendő járadékkal már is tulterheltük. Kifejtve tehát egyfelől a Margitsziget fejlesztésének feltétlen szükségét, másfelől pedig rámutatva a szükséges költségek fedezetének hiányára, előterjesztést tettünk az akkori miniszterelnökhöz, kérve 4 millió korona kamatmentes állami előleg engedélyezését.

Ugyanekkor megismertettük a kormányelnök ural azt a tervezetünket is, mely szerint az a törekvésünk, hogy a szigetet, fejlesztési lehetősége előfeltételeinek megteremtésével, gazdasági vállalkozásra alkalmas állapotba hozva, a felvirágoztatásához szükséges további beruházásokat — főleg az idegen forgalom megfelelő szervezése és érdeklődésének állandó növelése érdekében — szakavatott külföldi érdekcsoport végezze, amely vállalkozásban természetesen a hazai tőke is elhelyezést találhat.

Az 1911. évben tett erre az előterjesztésünkre az akkori kormányelnök a következő évben válaszolt, amikor a sziget bérbeadásának a gondolata a kormány kebelében már formát öltött.

Válaszában a kormányelnök arról értesített bennünket, hogy arra az esetre, ha a Margitsziget bérbeadása iránt, az ő jóváhagyása mellett, szerződést kötünk valamely oly erős konzorciummal, amely úgy egyéni, mint anyagi garanciát nyújt arra, hogy a Margitszigetet a kívánatos módon fellendíti, ebben az esetben a kormány hajlandó a kért 4 millió korona kamatmentes állami előleg részünkre engedélyezni.

A kormányznak ez az állásfoglalása sürgőssé tette a sziget bérbeadása iránti tárgyalásokat, melyek azután arra az eredményre vezettek, hogy az érdekcsoportok tömörülve a Szent-Margitsziget Gyógyfürdő Részvénytársaság" cég alatt, e céggel a Margitszigetre nézve a bérleti szerződés 1913. január 1-től számított 60 évi időtartamra, a kormány jóváhagyásával, létrejött.

Biztosítva lévén ilykép a sziget bérbeadása, miután a fürdőépület már említett helyreállítási és új berendezési munkáit befejeztük, hozzáálltunk a szigethez csatolandó mederterület feltöltése és új partművei nagyszabású munkálatainak kiviteléhez.

Meg kell említenünk, hogy a feltöltési munkák teljesítésére, különösen az akkori miniszterelnöknek a költségek fedezetére nézve tett fentebbi nyilatkozata alapján, a bérleti szerződésben kötelezettséget is vállaltunk oly módon, hogy a csatolandó területet lehetőleg 1915. év végéig a tervezett módon feltöltjük és a parti részüt burkolattal ellátjuk. Viszont a bérletársaság szerződésileg arra kötelezte magát, hogy a feltöltendő területet a feltöltés befejezése után a saját költségén parkoztatja, az e célra szükséges termőföldet saját költségén beszerzi és a szükség szerint elhelyezi.

A feltöltési munkákra szerződött vállalatunk e műveletet 1913. március havában indította meg s a munkálatok szakadatlanul folytak egészen 1914. július hó végéig. A háború kitörése ettől az időponttól kezdve, — a munka folytatását, — eltekintve az időszakonként végzett kisebb munkáktól, — megakadályozta.

A művelet újabb folytatását csak 1920-ban kezdhettük meg, amikor is sikerült részben az állami szükségmunkákra felvett hitelből, részben pedig a pénzügyminiszter ur külön utalványozása alapján összesen 3,150.000 koronát a feltöltési munkák folytatására biztosítanunk.

A munkálatokat csak a rendelkezésre állott e kisebb hitelösszeg szűk keretében folytathattuk; ily módon az 1920. évben a Margitsziget északi csucsán és a felső hajóállomás körüli parton a nagy kiterjedésű mélyedéseket sikerült a Dunából kotort kavicssal betölteni.

Leszámolva és átvéve e munkálatokat, megállapítottuk, hogy a még hátralevő munkák befejezéséhez 503.000 m³ kavicsfeltöltés, 21.200 m² termésköburkolás, 14.080 m³ láhazati kőhányás és 2¹/₂ drb. lépcsős lejáró létesítése szükséges.

Elkészítettük e munkálatok részletes kiviteli terveit, s az 1920-ban szerzett tapasztalatok alapján egybeállítottuk a költségvetést is, amelyben a még hátralevő munkák költségei kerekszámokban 17 millióval szerepeltek.

Mindezt az 1921. év elején bejelentve a kormánynak, kértük a szigeti feltöltési művelet befejezéséhez szükséges és fentebb kimutatott összegnek kamatmentes állami előleg címén való sürgős folyósítását.

Kapcsolatosan vállalatba is adtuk a hátralevő munkákat a legcélszerűbbnek bizonyult önköltségi munkarendszerben, minden eszközzel arra törekedve, hogy a kért költségfedezet mellett azokat most már gyorsütemben és a lehető leggazdaságosabban mielőbb befejezhessük.

Az 1921. évben végzendő munkálatokra a m. kir. pénzügyminiszter ur a kért összeget rendelkezésünkre bocsátotta, sajnos azonban, az anyagárak és a munkabéreknek folytonos ugrásszerű emelkedése miatt a munka az 1922. évre kiutalt újabb költségfedezetből sem volt elvégezhető.

Az 1921—22. években elkészült 375.000 m³ feltöltés, 13.381 m³ kőhányás és 7007 m² partburkolat; hátra van még 125.000 m³ feltöltés, vagyis az összes feltöltési tömegnek 6,6%-a, a kőhányásból hiányzik 3000 m³, vagyis az összes kőhányási tömegnek 7,9%-a, s a partburkolatból elkészítendő még 14.600 m², vagyis az előirányzott mennyiségnek 21,5%-a. Elkészült tehát a sziget teljes feltöltési és partbiztosítási műveletének oroszlánrésze. E munka teljes befejezése után az eredetileg 100 hold és 596,5 négyszögölnyi területű Margitsziget 165 hold és 1089,3 négyszögöl nagyságu lesz.

A még hátralevő munkának mielőbbi elkészítése a sziget tervbevett fejlesztése szempontjából nagy fontosságu, de másrészt tartani lehet attól is, hogy a már meglevő feltöltés, áradások és jégzajlások alkalmával jelentékeny károsodásokat szenvedhet.

A feltöltött és kiegyengetett terület kihasználása már is megkezdődött. A sziget pesti partján elhelyezkedett evezőstársaságok a feltöltött területen tennisz-groundokat építettek, a budai oldalán pedig 1921-ben megépült a Nádor thermál-strandfürdő, mely a nyár folyamán oly óriási látogatottságnak örvendett, hogy hatalmas méretei mellett is kicsinynek bizonyult ugy, hogy annak további kibővítéséről és fejlesztéséről kell gondoskodni.

Megemlítjük, hogy a bérlőtársaság az 1922. év folyamán a strandfürdő területén egy nagyobb szabásu buffet-épületet épített, a viztorony környékén pedig egy, a legnagyobb igényeket is kielégítő, előkelő stílusu, tejivó csarnokot létesített.

A Margit sziget jövő fejlesztési kérdését, — noha a bérleti szerződés idevonatkozóan a bérlőtársaságot kötelezi, — a közérdek szempontjából hatáskörünkbe vontuk, s az 1921. év folyamán a sziget rendezési tervére pályázatot irtunk ki a következő irányelvek szemelött tartásával:

1. A sziget természetes szépsége és kert (park) jellege nemcsak megóvandó, hanem a kertjelleg uralkodó maradjon az egész szigeten, de e mellett kívánatos, hogy a sziget alsó részén ahol a városból érkezők a szigetre lépnek, az átmenet a város hangulatából a szabad természetbe megfelelő megoldással, az építészeti és kertművészeti részletek ügyes kapcsolatával és összhangba hozásával közvetíttessék. Ugyanebből az okból fontos, hogy a meglevő parkterület beépítése lehetőleg mellőztessék és az inkább az ujonnan feltöltött területekre szorítkozzék.

A rendezés akként oldandó meg, hogy a sziget hármas rendeltetésének megfelelően, elsőrangú gyógytelep, a fürdő-vendégeknek és a főváros közönségének magas színvonalon álló üdülő és szórakozóhelye legyen; a különböző rendeltetésű létesítményeket térbelileg úgy kell elrendezni, hogy azok egymásra sem esztetikai, sem használati szempontból zavaróan ne hassanak.

2. A sziget uthálózata a víziközlekedést és a tervezett Hungária-köruti hidat is ügyelembé véve, oldandó meg. A sziget mindkét oldalán megfelelően vezetett, kellő szélességű korzóutról kell gondoskodni, mely a sziget fő közlekedési útja legyen. Ezenkívül gondoskodni kell a szigeten végigmenő kettős vágányu villamos vasutról, olyan megoldással, hogy az átszálló közönség a Margithidon áthaladó közuti vasúthoz lehetőleg védett úton juthasson.

A villamos vasut, mint a sziget külön vasútja, oldandó meg.

A helyihajójáratok részére legalább 3, a sziget jellegének megfelelően kiképzendő kikötő tervezendő.

3. A gyógytelep fejlesztési céljából a meglevő fürdőépületen és nagyszállodán kívül egy második, hasonló nagyságu fürdőépület és 200 szobás szálloda, vendéglő-helyiségekkel, továbbá gyógyterem, ivócsarnok, zenpavillon veendő fel a tervezetbe, olyan elrendezésben, hogy azok a téli használatra is teljesen megfeleljenek.

Felveendő ezeken kívül a tervezetbe egy, mintegy 100 szobás szanatórium is.

A sziget díszének: a nagy fürdőépületnek művészi összehatása minden tekintetben megóvandó.

Különös figyelem fordítandó a gyógyudvar elhelyezésénél arra a körülményre, hogy a sziget viharos oldala az északi, illetőleg az északnyugati.

4. A termásvíz-strandfürdő fenntartandó.

5. A gyógytelep szállodáihoz megfelelő számú és terjedelmű nyaraló (dependance) tervezendő.

6. A gyógyteleptől függetlenül, lehetőleg a sziget alsó szakaszán, elhelyezendő egy előkelő 200 szobás, nagy nyitott terraszokkal és zenepavillonokkal kiképzett elsőrangú szálloda, amely hangverseny és táncterem céljára felhasználható nagy teremmel, étkező helyiségekkel és a megfelelő mellékhelyiségekkel legyen ellátva.

7. Felveendő a tervezetbe egy mozgószínház céljára is szolgáló, 500 földszinti ülésű színház.

8. Tervezendő egy, a nyári évadra szolgáló vendéglő és kávéház, lehetőleg zenepavillonnal ellátott korzó-sétánnyal kapcsolatban.

9. Gondoskodni kell fényképészeti műterem, dohánytőzsdék, cukrászdák, tejivócsarnokok és kocsállások elhelyezéséről.

10. A meglévő üzemek elhelyezése is felveendő a tervezetbe.

a) Az egy napi 400.000 liter ásványvíz töltésére alkalmas töltőház, a sziget felső részén helyezendő el.

b) Lehetőleg ezzel kapcsolatosan helyezendő el a sziget felsőrészén tervezett épületek központi fűtőháza is.

A mai ásványvíz töltőtelep a gyógyudvarból mindenesetre kihelyezendő.

c) A sziget alsó részén meglévő és mintegy napi 2000 kg. ruha kimosására berendezett mosóház kibővítendő napi 4000 kg. ruha kimosására.

d) Lehetőleg ehhez csatolandó az alsó szigeti épületek központi fűtőháza is.

11. A kereskedelmi és parkterészet legalább oly mértékű legyen, hogy az a sziget virág- és növényészésként kielégítse. A kertészet kereteiben tervezendő egy, mintegy 1000 m² alapterületű pálmaház, és előtte egy Viktoria-regia medence.

12. A testedző sport gyakorlása céljából kívánatos, egy, a magyar atletikai club sportpályájával megegyező nagyságú pálya tervezése, akár annak a jelenlegi helyén, akár pedig feljebb a szigeten, de mindenesetre úgy, hogy annak időszakos nagy látogatottsága a sziget egyéb rendeltetését ne zavarja. De mivel az ilyen sporttelep, terjedelménél és kiképzésénél fogva, a sziget kertjével bizonyos mértékig ellentétben áll, ezért a pályázók kötelesek az elrendezési tervnek erre vonatkozó részét alternative, sportpálya nélkül is, bemutatni. Elhelyezendő a szigeten nagyobb számú tennisground, 6—8 evezős csónakház és csónak-, illetőleg motorcsónak-kikötőhelyek.

13. Gondoskodni kell egy, 12 helyiségből álló központi iroda elhelyezéséről, mintegy husz 2- és 3 szobás hivatalnoklakás, továbbá mintegy husz munkáslakás és egy 60 munkás befogadására szolgáló munkáskaszárnya elhelyezéséről, a villamos vasuti üzem részére 6 kocsi befogadására alkalmas kocsifészter, javítóműhely, szerszámkamra létesítéséről, 24 lóra szolgáló istállóról, 20 kocsi részére kocsiszínről és a vendéglők igényeit is kielégítő gépkocsiszínről.

14. A szigeten meglévő létesítmények közül mindenesetre fenntartandók és a rendezési tervbe is felveendő az ugynevezett igazgatósági épület, a vízmű gépháza, kutja és a viztorony, a volt nádori kastély, a kápolna, a nagyszálloda, a nagy fürdő és a romok.

A fentiekben összefoglalt szempontok figyelembevételével kiírt pályázatra 29 szerzőtől, illetőleg társszerzőtől, 32 db. pályamű érkezett be.

A bíráló-bizottság által nagyobb stílusú konceptusban rejlő értékeik miatt részletes elbírálására érdemesnek talált pályatervek szerzői: Bánlaky Géza és Sebestyén Arthur, Csonka Pál, Kertész K. Róbert, Pecz Gyula és Wälder Gyula.

A bíráló-bizottságnak e tervekhez vonatkozó jelentését a következőkben ismertetjük:

Bánlaky Géza és Sebestyén Arthur terve úgy művészi szépségével, mint fürdőtechnikai szempontból sok értékeset nyújt. A kocsikorzó a sziget északi részében elhelyezett diszkrét által határolt. Szép megoldás az alsó-hajóállomás és a gyógyterem épület által határolt „esplanade“ is, az ilyen sétány a sétáló és üdülőközönségnek a világfürdőkben kedvelt helye szokott lenni. A sporttelep úgy helye, mint minden oldalról való könnyű kozzáférhetősége szempontjából jó elrendezésű. Nem szerencsés az alsó nagyszállónak a szigeti lejáró tengelyébe való elhelyezése. A nyári vendéglő és kávéház méreteiben kicsi. A kocsilehajtó megoldása célszerű, mert a szigetre gyalog menő publikumot a kocsiforgalom egyáltalán nem zavarja. Szép megoldás a lépcsőlejárát, de nincsen monumentális folytatása, sőt ellentétben van vele az azt környező, elaprózott „tájkert“-szerű megoldás. A sziget közepe táján elhelyezett vízmedence talán a dunai csónakázók szempontjából kívánatos lenne, de a kijelölt terület erre túlságosan értékes, megvalósítását pedig lehetetlenné teszi a Duna

változó vizállása: állandó eliszaposodása miatt pedig fenntartása költséges lenne. A gyógyudvar megoldása a felsőszigeten szép és elrendezésében nagyjából hasonló Ybl Miklósnak 1868-ban készült rendezési tervéhez. Az óbudai hid lejáratainak környéke és maga a lejárati kérdése nincsen elég gondval megoldva. Érdeme a tervnek, hogy a Margitsziget régi parkját csaknem érintetlenül meghagyja.

Csonka Pál terve különösen abból a szempontból értékes, hogy a Margitsziget régi parkállományának érintetlenül hagyása mellett a feltöltött területen létesítendő kertművészeti alkotásokat művészien oldja meg. Az alsószigeti lejáró megoldása is nagyon szép; kifogásolható, hogy az innen balra induló, a sziget budai oldalán levő korzút nyugalalmát az idetervezett villamosforgalom megzavarja. Nagyon szép megoldás az átmenet a lejárónak architectonikus kiképzése és a parknak tájképies jellege között. Az alsószigeti vendéglő és a kávéház jó helyen vannak, épp úgy a sportpálya is, mert ezeknek ilyen módon való elhelyezésével a sziget nyugalalmát megkíméli. Az alsó-nagyszállóda helye is szerencsés, habár a mozinak a színházzal és a vígadóval való kapcsolata nem mindenképen megokolt. Előnye a tervnek a jelenlegi rosszul megoldott rózsatelep megszüntetése is, ugyancsak kertművészeti szempontból szépen megoldott az új rosarium. A gyógyudvar és környezetének megoldása méreteiben megfelelő és hatásában is szép. Értékes része ennek a megoldásnak az, hogy a felsőszigeti nagyszállóda és az előtte levő Szent Margit-kút az óbudai-hidról az előtte levő szép kertészeti részekkel nagyszerű képet nyújt. Az óbudai-hidlejártnak megoldása nem eléggé kiforrott.

Kertész K. Róbert tervében a legjobban sikerült a sziget nagyszabású világfürdővé való kiképzésének kérdését a pályázati program amag intenciójával összeegyeztetni, hogy a Margitsziget gyönyörű parkja lehetőleg a mai állapotában megmaradjon. A terv az összes szükségleteknek és programszerű követelményeknek megfelel és kialakítása könnyen lehetővé teszi a fokozatos fejlesztést a mai állapotból a leendő állapotba. Emellett a lehető legmesszebbmenőleg megőrzi a régi szép épületeket. Ez a terv három, egymástól teljesen különböző jellegű és rendeltetésű épületrészt helyez el, hogy azok a szigetet látogató, illetve a szigeten lakó publikum igényeinek és követelményeinek megfelelően. Így sikerült a sporttelep, a nyári vendéglő és a mozi, illetve színháznak az elrendezése, mert így módon a szigetet nagy tömegekben felkereső közönség már önként visszatartatik a sziget egyéb nyugalmasabb részeinek tömeges ellepésétől. Ebből a szempontból jó a nagyszállódnak főhomlokzattal a budai Dunapart felé való elhelyezése is. A kiállítási csarnok azonban ugyanebből a szempontból kissé messze van a forgalmas helyektől. Az alsószigeti lejárónak a villamos forgalommal kapcsolatos megoldása célszerű és kielégítést nyer a tervpályázati program ama kikötése, hogy az átszálló közönség a Margithidon áthaladó közúti vasúthoz védett úton jusson. Arról, hogy miként oldja meg tervező a felépítésben az árkádnak a lejáró út ferde vonalával való összemetsződését, sem a terv, sem a műszaki leírás nem ad megfelelő felvilágosítást és így ez a kérdés tisztázatlan marad. Nem kívánatos már esztétikai szempontból sem, — hogy a sziget alsó része a terven feltüntetett mértékben foglaltassék le tennisz pályák számára. Az Ybl Miklós által tervezett alsó vendéglőnek a tervszerinti kibővítése igen érdekes, jó és célszerű gondolat. Nagyon szépen van megoldva a nagyvendéglő előtti korzó. A sportpálya elhelyezése mindenképen megfelelő. A sziget körül tervezett korzót, valamint ennek a villamos forgalomtól való elválasztása szerencsés. Kívánatos, hogy a tulajdonképeni korzózásra szánt utszakasz hangsúlyoztassék. Jó gondolat az, hogy a korzútnak a sziget keleti oldalán haladó része mellé sportclubházakat tervez, mert ezáltal nemcsak ezt az utvonalat élénkíti, de a szigeti sportéletnek is megfelelően elhelyezett hajlékokat nyújt. A kertészet elhelyezése és mérete egyaránt megfelelő, a pálmaházat azonban célszerűbb lenne a kertészet elé helyezni. A gyógyudvar elhelyezése szép és megfelelő és az épületek fürdőtechnikai szempontból is célszerűen vannak elrendezve. Az óbudai hidlejártnak a műszaki leírásban kifejtett elvi felfogásnak megfelelően akként nyert megoldást, hogy csupán a gyalogközlekedés biztosított lépcsős lejárattal. A feltöltéses résznek parki megoldásai is szépek.

Kertész K. Róbert alternatív tervén az alsószigeti nagyszálló a sporttelepnek a fő terven feltüntetett helyére kerül, a színház pedig a nagyszálló tengelyébe jut. A kiállítási csarnok így lejjebb kerül, ami célszerűbb, mint első tervében. Ezen épületek közt itt tájképies parkot tervez. Egyébként a megoldás lényegében ugyanaz.

Pecz Gyula tervében a sziget alsó lejárójának tengelyébe nagyszabású és részleteiben finoman átgondolt mértani elrendezésű kertet tervez. Sajnos, hogy ugyanígy nem nyújt módot a közönségnek egy helyen nagyobb tömegben való mozgására. Az alsó szállodához vezető kocsit megoldatlan. Az alsó vendéglő és kávéház előtti parknak tervszerinti kitolása folyamatszabályozási szempontból kérdéses. A sportpálya elhelyezése nem szerencsés, mert a nagy tömegű közönséggel a sziget belsejét elárasztaná. A kertészetnek a régi helyen való felosztása megokolt, de annak a feltöltéses helyre való áthelyezése kertészeti szempontból nem helyesíthető. A gyógyépületi

csoport megoldása szép és gyógytechnikai szempontból is megfelelő, de a hely megválasztása nem szerencsés, mivel a mai szép pázsitterületet és az egész szép parkrészt feláldozza. Az óbudai hid kapcsolatának megoldása is érdekes, de részleteiben nem elég kiforrott. A tervet különösebben értékessé teszi a számos kertművészetileg szép és figyelemre méltó részletmegoldás.

Wälder Gyula tervében értékes az, hogy az alsószigeti lejárónál a villamos, a kocsis és gyalogjáró forgalom célszerűen oszlik el, úgy, hogy a sziget alsó részére tóduló közönséget a kocsiforgalom nem zavarja. Szép ebben a tervben továbbá az, hogy az átmenet a park felé, annak nagyobb méretű megváltoztatása nélkül, nyert megoldást. A sporttelepnek az alsószigeti szálloda mögött való elhelyezése a sportpályát látogató emberömegek miatt nem szerencsés. A sporttelep fő-tribünjének teljesen a Dunapartra való kihelyezése érdekes és építészeti szempontból szép, de megközelítés szempontjából nem éppen célszerű. A kocsiforgalomnak az alsósziget szélességében való átvezetése nem indokolt. Az igazgatósági és hivatalnoklakások és munkáslakások épületcsoportjának megoldása azon a helyen nem kielégítő. Az óbudai hidlejárát megoldása megfelelő. Kiemelendőnek tartja a bíráló-bizottság, hogy ez a terv a sziget alsó végén a többi tervektől egészen eltérő eredeti gondolatokkal szolgál a megoldást illetően és általában több szép architektonikus részletet tartalmaz.

A bírálóbizottság az I. díjat *Kertész K. Róbert*, a II. díjat *Csonka Pál*, a III. díjat pedig *Wälder Gyula* tervének ítélte oda.

Együttal *Bánlaky-Sebestyén* és *Pecz Gyula* pályaterveit, a bennük rejlő szép és hasznos gondolatokért, megvásárlásra jelölte ki.

* * *

A pályázat kivitelre teljesen alkalmas tervet nem eredményezvén, mérnöki osztályunk az általános elrendezési terv kifejlesztésével továbbra is behatóan foglalkozik s igen szép megoldási terveket dolgozott ki.

Igy a sziget keleti oldalán az itt létesítendő utvonal és a pesti Dunaág között, a parton, hét evezős klubházat tervez; elkészültek a klubházak mintatervei, homlokzati és kertrendezési képei is, hogy az ezek alapján építendő evezős házak harmónikusan egymásba kapcsoló kellemes körvonalat (silhouettét) adjanak. A klubházak mindegyike más és más megoldású, de valamennyiükben kifejezésre jut a vízisport jellege. Ha ez a sorozat ily módon megépül, a hajón utazó közönség párfáját ritkító képen gyönyörködhetik.

A Margitszigeti hidág nagyobb forgalom esetén, különösen ünnepnapokon, vagy nagyobb ünnepélyek és versenyek alkalmával, szűknek bizonyul; ilyenkor a közlekedés csak lassu lépésben bonyolódhatik le.

Minthogy a Margit-hid középpilléreinek méretei a szigeti hidág lényeges kiszélesítését nem engedik meg, ezért egy olyan megoldás készült, melynél a sziget teste a hid középpillére alá is meghosszabbítást nyer; a középpillér elé terraszszerű kiépítés kerül, mely a közuti villamosról leszállók vagy az arra várók számára rossz időben menedékkül is szolgálna. Erről a terraszról liftek, fedett és nyílt lépcsők vezetnek le a sziget szintjére, ahol a fentemlített előépítményben létesített alagutszerű átjárón át halad a szigeti villamos hurokvágánya. Mérnöki osztályunk ezzel a városi és a szigeten vezetendő villamos vasut közötti átszállás kérdését is megoldja, emellett pedig lényegesen tehermentesíti a szigeti hidágot is.

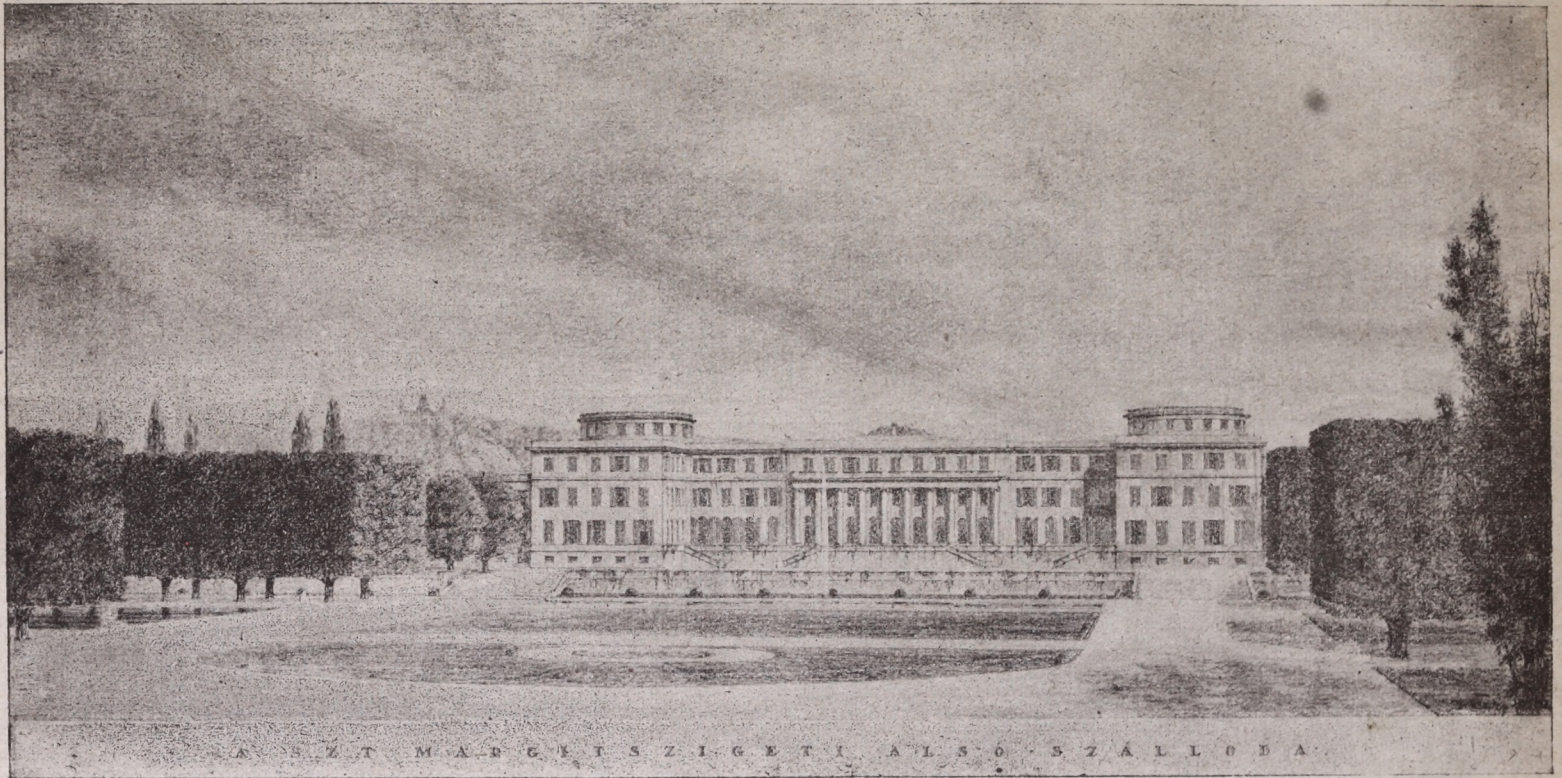
A megállapított fejlesztési elvek szerint alsó részének kell közvetítenie a városi hangulatból való átmenetet, s sziget belsejébe. Önként adódik a tervező számára a hid és az alsó vendéglő közötti területnek francia-kert gyanánt való kiképzése.

Jelenleg a hid folytatásában egyenesen haladó töltésszerű lejáró két részre választja az alsószigetet, melynek mindkét oldala most gödörszerű benyomást kelt. A mérnöki osztály terve szerint a szigeten lévő hidfőnél egy tágas elrendezésű tér alakul, melynek nyugati oldalából kinyarodva indul és a budai Dunaág mentén bástyaszerű alépitményen vezet lefelé, a 30 m. szélesre tervezett időutvonal. Minthogy a fentebb említett hurokvágánytól a sziget belseje felé haladó villamos vasut e kocsisút legmagasabb szakasza alatt jönne át, a villamos vonal a főutat sehol sem keresztezi.

A hidfőnél alakuló tér Pest-felé néző oldalán a főutvonal torkolatával szemben, az Evezős-Szövetség házát tervezi a mérnöki osztály, tribünnel, erkéllyel és tetőterasszal, ahol a regatta versenyek nézőközönsége foglalhat helyet. A tértől egyenes irányban a sziget felé lépcsőzetek vezetnek, egy közbelső alacsonyabb teresszra, melyet oszlopsorok öveznek, a homlokoszlopsor alatt kaszkádok és vízmedencék létesítenének, mely utóbbiakat mindkét oldalon magas, nyírott fasorok fognak szegélyezni. Itt a terep lankás hajlással eléri a sziget jelenlegi nivóját. Körülbelül a mai körönd helyén egy nagy szabad tér készül, melyet virág- és gypágyak, valamint a szegélyeken szökőkutak díszítenek.



A Szt.-Margitsziget keleti partjára tervezett clubház.



Részlet az alsó sziget rendezési tervéből.

E tér nyugati oldalára kerülne az alsó nagyszálloda, hangversenyteremmel és megfelelő szórakozó-helyiségekkel. A tér és a szálló között elhaladó főut, itt a tér hosszában vízszintes marad és a tér felé ballustrádót kap. Így eme megoldásnak terrasszerű képe lesz, amely csak fokozódik a szálloda két előugró szárnya közé kerülő és a szálló első emeleti padlóvonalának megfelelő magasságu felsőtérassz beiktatásával.

A kocsit szálló előtti vízszintes szakaszát egy lejtős szakasz követi, úgy hogy a főközlekedési ut az igazgatósági épület mögött eléri a szigeti terep szintjét. Ugyanitt éri el a nivót a villamos-vasút is, mely a kaszkádok szakaszán és a szálló előtti nagy tér hosszában a föld alatt vezetetik.

A főut mentén, attól nyugatra, helyezkedik el az állandó színházépület. Az alsó-vendéglőt a terv kibővíti oly módon, hogy annak főtetője a hid által megadott tetőbe kerül. A keleti parton helyzetnék el a kávéház, kolonádok közé foglalt hatalmas terrasszával és előtte külön kerttel.

A kaszkádok és az alsó vendéglő között a francia kertek elrendezésére emlékeztető hatalmas, egységes tér alakul, amely méltó előtere lenne az évszázados ligetnek.

Különösen gondot fordítunk a Szent-Margitszigeti romokra, a sziget történelmi multjának e beszédes emlékeire.

Az 1921. őszén dr. Lux Kálmán építész, történelmi emlékeink lelkes kutatójának vezetése mellett, négy helyen végeztünk ásatásokat

Elsősorban az u. n. főhercegi nyaraló melletti Szent Ferencrendi templom romjainak a feltárásához fogtunk. Ezeket az ásatásokat azonban a terület megművelt állapota és a minduntalan felbukkanó alagcsövezések miatt igen kis terjedelemre kellett szorítani.

Ásatásokat végeztünk továbbá a sziget északi részén, a Szent-Margit-gyógyfürdőtől délre elterülő kis erdőben levő u. n. kis romoknál, melyek az újabb művészettörtéreti kutatók véleménye szerint a hajdani proemontrei prépostság templomának maradványai. Ezt a megállapítást az újabb ásatások szintén igazolták.

Sikerült így feltárni a kisméretű templom összes alapfalait és részben a templomhoz csatlakozó helyiségek falalapjait.

A templom, belső méretben mért 7-60 m. széles, 12 m. hosszú hajójához, tisztán faragott kőből emelt félköríves záródású szentély apsisza csatlakozott. A templom szentélyével pontosan keletnek volt irányítva. A szentélyhez és részben a hajó keleti oldalához északfelől kisebb, kápolnaszerűen kiképzett sekrestye csatlakozott, kis négyszögletű apissal, oltáralapfalak maradványával, délfelől pedig köríves záródású, a templom eredeti építési korához képest későbbi keleti és ugyancsak kápolnaszerű helyiség sorakozott, mely a templom déli falához simuló, később haránt irányban felosztott folyósó befejező része gyanánt érvényesült.

Az alapfalakat a déli irányban még követni lehetett. A sekrestye északkeleti sarkához kerítésfal csatlakozott. Ásatások folytak a Szent-Domokosrendi apátság klostromától délre fekvő területen is, ahol a kiásott alapfalak e kolostor hajdani gazdasági épületeihez tartozhattak.

Az ásatások legérdekesebb részének bizonyult a Szent-Domokosrendi apácakolostor 1913-ban abbahagyott feltárásának a folytatása, mely alkalommal napfényrekerültek a tu'ajdonképpen kolostornégyszöghez tartozó épületek, valamint a kolostor udvarának eddig még feltárva nem volt alapfalai. A kolostorudvar dé'keleti sarkához közel, a déli szárnyban elhelyezett közös ebédlő (refektórium) bejáratával szemben, faragott kőből emelt szabályos nyolcszögletes kútház alapfalaira bukkantak, s a belső teréből kiemelt földtömegben ráakadtak a kettős medencéjű márványkut felső medencéjének jellegzetes töredékeire. Kiásták a templom északi falait a külső oldalukról, s így meg volt állapítható a homlokzat támpilléres eredeti kiképzése

A nagyméretű templom a zárda északi oldalán, szentélyével kelet felé tekintett, a nyugati oldalon pedig a templom tetőjében egyetlen hatalmas torony emelkedett. A templomnak észak felől, a szabadból két bejárata volt: egy nagyobb, diszes tagozatú, mely a szentélybe vezetett és egy kisebb, melyen a hajóba lehet jutni. A zárda felől a hajóba két, a szentélybe pedig egy ajtó nyílt. A templom eredetileg a XIII. század közepén szerény eszközökkel épült, 12 m. fész-távolságu hajójának vízszintes famennyezete lehetett. A szentély bordás keresztboltozattal volt fődve. Valószínű, hogy a hajóban azonkívül faszervezetű apácakórus foglalhatott helyet. 1500. körül a templomot kifejleszthették, szentélyét meghosszabbították, a szabályos nyolcszög három oldalával fejezték be; a falakat felmagasították, gazdag hálóboltozattal látták el s a hálóboltozat bordáit sudárszerű pálcatagozatú falpillérekre támasztották. Ugyanakkor beholtozták az egész hajót is, hol a belső térbe megfelelő köppilléreket emeltek, részint esztetikai célzattal, részint pedig szerkezeti szükségből. A hajó nyugati felében az apácakórus aljában két helyiséget létesítettek. Egyet a torony-felőli oldalon egyszerű dongaboltozattal, egyet pedig a templomtér felé néző ablakokkal, nyolcszögletes diszes oszlopokkal, gazdagon tagozott kőbordás boltozatokkal, belső imádkozóhely (oratorium) számára.

A templomhoz dél felől csatlakozott az aránylag kis méretű zárda diszes kolostorudvar köré csoportosított keresztfolyosós épületeivel. A déli szárnyépülethez simult a nyolcszögletes pavillonszerű, gazdagon kiképzett s már előbb említett kutház. Az emeleten voltak elrendezve az apácák közös hálótermei (dormitoriumai).

Az ásatások tudományos eredményének összefoglalása és a romok megővási programjának megállapítása céljából megbízást adtunk dr. Lnx Kálmán építésznek, a praemontrei templomocska, valamint a Szent Domonkosrendi apácakolostor ideális rekonstrukciós terveinek az elkészítésére.

A tervek elkészültek és hiven tükröztetik a régen összeomlott emlékek hangulatos képét.



A praemontrei templom rekonstruált képe.

A bájos praemontrei templomocska Budapest egyik legrégebb, még a tatárjárás előtti korszakból származó keresztény építészeti emléke, különösen a távlati képen hat kedvesen, a sziget ősengetegének környezetében, nyugati ormán emelkedő harangtornyocskájával. Mély áhitatot kelthetett annak belseje, freskófestményekkel borított falaival, melyeket a keskeny, résszerű ablakok derengő világitása tett misztikussá.

Megelevenedik Szent Margit zárdájának képe; a templom s annak apácakórusa; alatta a szépen megalkotott, de sötét és inkább csak a viaszgyertyáktól és mécsesektől megvilágitott oratoriuma. Hangulatos a távlati képen bemutatott kolostor-kert, előterében a kutházzal, melynek közepén szökőkút ontja vizét az alatta álló medencébe, hol hajdan az apácák mosták kezüket étkezés előtt és étkezés után.

Maga az ikerablakos keresztfolyosóval övezett virágoskert, ritka solitaire diszfáival, növényeivel, bájos milleut adhatott a szent életű királyleánynak és van remény arra, hogy mindezt eredeti mivoltában meg is valósíthatjuk.

A Margitsziget fejlesztési tervének további részletei kidolgozás alatt állanak.

*

*

*

A Szent-Margitsziget ügyeit összefoglaló ismertetésünk befejezéseül még jelezni kívánjuk, hogy a szigeti bérleti szerződés revíziója iránt tárgyalások vannak folyamatban, melyeket főleg a közgazdasági viszonyok gyökeres megváltozása, így a pénz értékének devalválása, másrészt pedig a bérleti jogviszony eddigi tartama alatt mindkét szerződő fél részéről a bérleti szerződés egyes rendelkezéseivel szemben felmerült különböző igények, illetőleg kívánságok rendezése és szabályozása tettek szükségessé.

A tárgyalások, melyeket a bérlőtársasággal megindítottunk, első sorban arra irányulnak, hogy a jelenlegi évi 225.000 korona bérösszeg megfelelő mértékben, a sziget jövedelmezőségének figyelembe vételével, felemeltessék, másfelől pedig, hogy a bérlőtársaságot terhelő beruházások szerződésileg 10 millió koronában megállapított összege ugyancsak megfelelően emeltessék fel, vagy hogy a beruházás ne pénzértékben legyen ezenül megállapítva, hanem tárgyilag, illetőleg terjedelmileg határozottassék meg tüzetesen és a beruházás tényleges foganatosítására kellő hatályu jogi biztosítékok vétessenek be a szerződésbe.

E mellett megbeszélés tárgya az a kérdés is, vajjon a beruházás határideje mennyivel lenne kitolható, figyelemmel a háborúra és az ezt követett eseményekre.

Meg van a reményünk arra, hogy a Margitsziget bérletére vonatkozó, összes elintézésre váró kérdésekben a bérlőtársasággal olyan szerződéses megállapodásokat létesíthetünk, amelyek kellő garanciái lesznek a sziget jövő fejlődésének és gazdaságos kihasználásának.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa multja és jövő feladatai.

A törvényhozás akkor, amikor az 1870 : X. t. c.-kel felállította a Fővárosi Közmunkák Tanácsát, a Buda- Ó-Buda és Pest városok egyesítéséből alakítandó főváros fejlesztését országos érdekű és jelentőségű feladatnak ismerte fel.

Országos érdekűnek deklarálta a Duna folyamnak a hajózás és kereskedelem igényeinek megfelelő szabályozását és a fővárosnak, mint az ipar és kereskedelem központjának olyan állásba emelését, amely számára a szabadközlekedésnek mindazokat az előnyeit biztosítsa, amelyek az ipar és kereskedelem fejlődésének nélkülözhetetlen feltételei.

Az 1870 : X. t. c.-ben kimondotta a törvényhozás, hogy az említett országos célból szükséges beruházásokra 24 millió forint erejéig sorsolási államkölcsönt vesz fel.

E sorsolási államkölcsönből végzendő országos feladatnak jelölte meg a Lánchíd megváltását, egy vagy szükség esetén két új álló hid építését, a Duna folyamnak oly módon való szabályozását, hogy a hajózás és kereskedelem igényeinek megfelelően tágas kikötők és közraktárak létesítenek és a fővárosban a községi utak nagy hálózatában, a közlekedési zavarok elhárítása, s az áruforgalom könnyítése végett, de másfelől közegészségügyi tekintetből is kellő szélességű közlekedési fővonalak, mintegy államutak nyitassanak.

Világosan kifejezésre juttatja a törvényhozás az idézett törvényben azt is, hogy még egyéb beruházásokra is szükség lesz, hogy a főváros az ország igényeinek megfelelhessen.

A főváros területén átvezetendő államutak nyitását, valamint azoknak a beruházásoknak a létesítését, melyek az ország igényeinek kielégítésére szükségesek, a törvényhozás nem a miniszteriumok útján kívánta végrehajtani, hanem ennek az országos feladatnak a végzésére „Fővárosi Közmunkák Tanácsa“ cím alatt egy külön, állandó hatóságot állított fel.

A főváros fejlesztése terén az országos érdekek a dolog természeténél fogva annyira beleszövődnek a községi érdekekbe, hogy közöttük az elválasztó határvonalat meghuzni nem lehet.

Az érdekek összeegyeztetését a törvényhozás a Fővárosi Közmunkák Tanácsa, mint felfelé és lefelé független hatóság megalkotásában találta meg, amely a főváros fejlesztésének feladatát úgy az országos, állami, mint a községi érdekek szem előtt tartásával táthassa el.

Függetlensége mellett azonban a Fővárosi Közmunkák Tanácsa szervezete épp úgy szövődik a községi életbe, amint szervesen kapcsolódik az országos kormányzatba, egyenlően 9—9 taggal lévén benne képviselve a kormány is, a törvényhatóság is.

Azok az országos szempontok, amelyek figyelembevételével a fővárosban átvezetendő fővonalak nyitása állami feladat gyanánt szerepel, okszerűen szükségessé tették, hogy az egész fővárosra kiterjedő szabályozási munkálatok előkészítése, tervek készíttetése, a tervekre vonatkozó pályázati programok kidolgozása, tekintettel a főváros jövő terjeszkedésére, a szükséges köz-

épületek, ipartelepek, munkástelepek, köztterek, parkok, mulatóhelyek stb. elhelyezése, ugyanarra a hatóságra bizassék, amelynek feladatkörébe tartozik a fővonalak nyitása.

Abból a célból, hogy a Fővárosi Közmunkák Tanácsa a reáruházott országos feladatokat elláthassa, a törvényhozás a sorsolási kölcsönből foganatosított kisajátítások és szabályozások révén nyerendő telkek eladási árából egy külön „Fővárosi Pénzalapot“ létesített, melynek kezelésével a Fővárosi Közmunkák Tanácsát bízta meg. Ennek az alapnak a növelésére kötötte le a sorsolási államkölcsön évi járadékainak törlesztése után fenmaradó tiszta jövedelmet, az immár le is telt 50 évi törlesztés után pedig annak egész jövedelmét. Ennek az alapnak városi jövedelemforrásaként a törvény kijelölte a közmunkaváltságot, amely 1890. óta az egyenes állami adó után $1\frac{1}{2}\%$ -ban van megállapítva, továbbá a magánháztelkekhez szabályozás folytán csatolandó területek eladási árát.

Az országos feladatokkal kapcsolatban a Fővárosi Közmunkák Tanácsa városi munkaköreként állapítja meg a törvény a közmunkákra vonatkozó minden fővárosi határozat, terv és költségvetés elbírálását, így minden dunaparti építkezés, az uturkolás, a csatornázás, a vízvezetés, a közúti vasutak ügyére, az út- és hidépítésre, a közterületek igénybevételére vonatkozó városi határozatok, tervek és költségvetések megbírálását.

Az építési ügyek szabályozása szintén a Fővárosi Közmunkák Tanácsa hatáskörébe van utalva, amint hogy az ő ügykörébe tartozik általában minden építési és építésrendőri ügyben a másodfoku hatósági teendő és a felügyelet ellátása.

Midőn a Fővárosi Közmunkák Tanácsa 1870. évi június hó 23-án, néhai Andrássy Gyula gróf miniszterelnök elnöklete elatt tartott első ülésén megalakult, munkálkodásának alapvető irányát abban jelölte meg, „hogy az ország fővárosa — Budapest, — mely folyton szaporodó népességnek örvend, mely az ipar és kereskedelem terén naponként új vívmányokat mutat fel és az egész nemzet értelmi és szellemi életének máris középpontja volt, valóban nagy várossá fejlődjék, oly várossá, melyben a kézműves, iparos, kereskedő épügy, mint a főur és tőkepénzes, — amaz a biztosított munka és kereset, emez a nyújtandó fény és külsin folytán — letelepedni ingert érezzenek, — oly várossá, mely a már akkor 15 millió lakost számláló magyar állam tekintélyéhez méltó helyet foglaljon el a művelt nyugat fővárosai sorában.“

Égető szükség volt a Fővárosi Közmunkák Tanácsa működésének megindítására. Buda és Pest egészen vidéki város jellegét mutatták. Utaik rendezetlenek, a közlekedés közveszélyes volt, a vízellátás és csatornázás terén egészségellenes állapotok. A külső városrészekben pl. a feltöltésekre szemetet is felhasználhattak. Ezeknek az állapotoknak volt betudható a halálózások arányának más európai fővárosokhoz viszonyított feltűnően kedvezőtlen alakulása.

Visszapillantástelve az 50 év előtti Budapestre és összehasonlítva azt a mai székesfővárossal, örömmel és büszkeséggel állapíthatja meg mindenki az óriási fejlődést, a haladást minden téren.

Budapest ez alatt a félszázad alatt szabályozásában, rendezésében, építészeti fejlődésében, forgalmában, iparában, kereskedelmében, kulturájában, közegészségügyi téren stb. a haladásnak olyan magas fokát érte el, amely őt a világvárosok sorába emelte.

Tárgyilagosan keresve az igazságot, nem vitatható, hogy ehhez az aránylag gyors haladáshoz az alapot és az irányt az 1870 : X. t. c., s a nyomában érvényesült intézkedések adták meg, melyekkel a fejlődés csaknem minden egyéb jelentősebb mozzanata közelebbi, vagy távolabbi összefüggésben van.

Ezek az intézkedések vezettek a Lánchid megváltására, a Margithid és a dunai rakpartok építésére.

Hogy csak felsorolással rátérjünk azokra a további fontosabb alkotásokra, melyeket intézményünk működése hozott létre, elsősorban említjük meg a belső-körutnak, azaz a Váci-, Károly-, Múzeum és Vámház-körutnak boulevardyszerű kiépítését. Ezen a vonalon, mely a kiépítéssel Budapest első boulevardyszerű utjává lett, 1870 ben még a védgát vonult végig.

Megtervezvén az Andrássy-utat, miután a szükséges területeket kisajátítottuk, az utvonalat kiépítettük. Ez az ut tagozásával, gyönyörű palota-soraival fővárosunk egyik disze.

Budapest forgalma lebonyolításának egyik hatalmas tényezője az ugynevezett nagykörút, mely a Lipót-, Teréz-, Erzsébet-, József- és Ferenc-körutakat foglalja magában, s amelyet szintén e tanács létesített.

Ugyancsak mi építettük ki a budai belső-körutat, a várba vezető Palota-utat, kisajátítottuk a Hungária-körutat, létesítettük a várbeli Halászbástyát, rendeztük az Országház környékét, kiszélesítettük a Kossuth-Lajos-utcát, megépítettük a Gellérthegy feljáróit és kapcsolatosan rendeztük a hegy alját is, elvégeztük a királyi palota tömbjének szabályozását, végrehajtottuk a Ferenc József és Erzsébet-híd építésével kapcsolatban felmerült nagyobb terjedelmű kisajátításokat és városrendezési műveleteket. Ugy az utóbbi műveletnél, valamint a katonai laktanyák beváltásánál (1894: XX. t. c.), amely műveleteket szintén mi végeztük, 7 millió korona megtakarítást, illetve bevételi többletet biztosítottunk a kincstárnak.

Az egyes miniszteriumok is igen számos esetben vették igénybe közreműködésünket a különböző állami intézmények létesítése körül felmerült kisajátítások lebonyolításánál és technikai kérdésekben.

E tekintetben felemlítjük, hogy a többek között mi sajátítottuk ki a Baross-utcai klinikai telep, a pénzügyminiszteriumi palota, a budai új törvénykezési palota, a postatelepek, a várbeli új levéltári épület céljaira igénybevett területeket, továbbá a kormány megbízásából a várban még egyéb célból is végeztünk nagyobb kisajátításokat, valamint mi szereztük meg az államnak az Árpád-émlék céljára kijelölt közel 20 holdnyi területet.

Ezek mellett állandóan foglalkozunk a főváros általános szabályozási tervének a viszonyok alakulásához képest szükséges kiegészítésével, illetőleg fejlesztésével. A tervezett szabályozások ugyanis szintén alá vannak vetve a változás esélyeinek, épp úgy, mint az élet összes viszonyai, miért is arra kell törekednünk, hogy a szabályozási tervek és változott igények között az összhangot állandóan fenntartsuk.

Ez magyarázza meg, hogy a székesfőváros szabályozási terve folyvást revízió és fejlesztés alatt áll, megújítása, vagy kiegészítése iránt részletenkint ugyan, de az egésszel való szerves összefüggésben, időről-időre intézkedés történik.

A Szent Margitsziget fejlesztésének a mostani közgazdasági viszonyok mellett súlyossá vált feladata állandó gondoskodásunk tárgya, amint ez jelentésünk ide vonatkozó fejezetében foglaltakból kitűnik.

Az elmúlt utolsó két évben a legaktuálisabb kérdéssel: a lakásépítés előmozdításával a legbehatóbban foglalkoztunk és e tekintetben jelentésünk tanúsága szerint, hatáskörünkben mindent elkövetünk, hogy a tőke az építkezésben való elhelyezésre megmozdítottassék.

Ilyen munkálkodásunk közepette vetődött felszínre a Fővárosi Közmunkák Tanácsa további fenmaradásának a kérdése és a Nemzetgyűlés a m. kir. Kormányt a Közmunkák Tanácsa kérdésében záros határidő alatt előterjesztendő törvényjavaslat készítésére utasította.

Nem ismerjük a kormánynak e kérdésben elfoglalt álláspontját, nem vagyunk tájékozva azokról a mélyreható közérdekű okokról, melyek a kormányt a szóban levő törvényhozási intézkedés javaslatba hozatalára indították. Részünkről azonban mindenesetre az illetékes tényezők bölcs megfontolásába kell ajánlanunk, hogy akkor, amikor a megcsontított ország gazdasági talpraállítására kell az összes erőket egyesíteni, kellően megokolható lenne-e olyan intézkedés amely elvágja működési fonalát egy hatóságnak, amely az ország fővárosában a városfejlesztés, a közlekedés, az építkezés állandó irányításában rejlő fontos közgazdasági, közegészségi és szociális érdekek gúdozására van hivatva.

Mondhatjuk-e, hogy Budapest fejlődésében immár a megállapodottság helyzetét tárja elénk, hogy iparában, kereskedelmében, közlekedési viszonyaiban, építkezési fejlettségében az elhelyezkedésnek és a berendezkedésnek azt a fokát, illetőleg mértékét érte el, amely mellett a Fővárosi Közmunkák Tanácsa immár feleslegessé vált.

Mostani jelentésünk egyes fejezetei is az e téren való folytatólagos teendők egész sorozatát tüntetik fel. Rámutatnak arra, hogy a városszabályozási terv revíziója nem szünetelhet, különösen ha figyelembe vesszük, azokat az új irányzatokat, melyeknek jelenlegi közgazdasági helyeze-

tünkben a városszabályozás terén is érvényesülniök kell. — Vannak olyan szabályozási terveink — így többek között a székesfőváros által kezdeményezett kelenföldi szabályozás —, melynek végrehajtása békés fejlődést és jelentékeny pénzbeli fedezetet feltételez.

Nagyon is kérdéses, vajjon ez a szabályozási terv végrehajtható-e és nem kell-e az említett városrész jövő fejlődésének alapjait más, szerényebb mértékű és igényű terv megalkotásában keresni?

Tudvalevő, hogy a szabályozásból a magánérdekeltség nagy anyagi előnyökhöz jut, amennyiben ingatlanaik értéke éppen a szabályozás révén jelentékenyen emelkedik.

Teljesen megokolt tehát, hogy a magánosok a szabályozás végrehajtásával a közpénztárra háruló igen jelentékeny terhek viselésébe az eddigi kereteken tulmenően bevonassanak.

E kérdésnek miként való megoldása, — ami előbb-utóbb a vidéki városok rendezésénél is konkrétebb alakot fog ölteni —, régebb idő óta foglalkoztatja a székesfőváros hatóságát, valamint foglalkozunk e kérdéssel a magunk részéről is.

A városrendezéssel felmerülő anyagi terhek megosztásának kérdésében a tárgyalások tovább fejlesztése és a kérdésnek a szükséghez képest esetleg törvényhozási intézkedés céljából való előkészítése szintén egyike azoknak a feladatoknak, amelyekkel intézményünknek foglalkoznia kell.

Az építkezések terén beállott stagnálás nem tarthat sokáig; be kell következnie annak az új időszaknak, amikor a székesfővárosnak még fejlődésre váró nagy területein ismét kezdetét veszi az építkezés munkája.

Ezzel kapcsolatban ismét előtérbe lép a városrendezés különféle problémája, így többek között a gyári és ipartelepek új elhelyezésének kérdése is, ami viszont szoros kapcsolatban van a munkásság lakásigényeinek a kielégítésével.

Az ipartelepeknek a főváros környékére való kihelyezése és e körzetben a munkásság részére megfelelő lakások építése egyike a legjelentősebb feladatoknak, amelyeket a közel jövőben meg kell oldani.

Mindinkább érezhető továbbá annak a szüksége, hogy Budapest környéke közlekedésileg közvetlen kapcsolatba jusson a fővárossal. Felette kívánatos ennek a megoldása azért is, mert a környék a maga sűrű lakosságával — amelynek nagy része amugy is a fővárosban van foglalkoztatva — előbb-utóbb közigazgatásilag is a nagy Budapest alkotó részévé válik, amit egyébiránt az egészségügyi, közbiztonsági és a városrendezési érdekek is indokoltá tesznek.

Országos jelentőségű feladatok ezek, melyeknek teljesítésében a Fővárosi Közmunkák Tanácsa működése a közérdek hátránya nélkül nem mellőzhető.

Rámutatunk a pályaudvarok végleges elhelyezésére, amely kérdés annyira közléről érinti a főváros fejlődési és közlekedési érdekeit, hogy ennek megoldása a részünkre törvényben kijelölt hatáskörnek egyik fontos részét alkotja.

Mind ezek az ügyek egymagukban véve is évtizedekre kiható munkásságot igényelnek.

Napirenden van az építési szabályok revíziója, amit az élet és a változott viszonyok, különösen pedig a lakásinség enyhítése tesznek szükségessé.

Az építkezéseknek rendszeres és gazdaságos, — közegészségi, tűzrendészeti és biztonsági szempontból is helyes végrehajtásához országos érdekek fűződnek, amelyeknek minél hatályosabb gondozása ma már szükségessé teszi az építkezési ügynek az egész országra kiterjedő törvénnyel való szabályozását.

Az erre vonatkozó javaslat kidolgozását, a fővárost érdeklően, a törvényhozás a Fővárosi Közmunkák Tanácsa feladatává tette.

A fővárosi építkezésekre több mint 50 év óta az általunk alkotott szabályok és utasítások az irányadók. Ugy véljük tehát, a köz érdekében áll, hogy az építkezési törvényjavaslat kidolgozásának alapvető munkáját is az a szakhatóság végezze el, amely a közigazgatásnak ezen a terén egy félszázadon át nemcsak a fellebbviteli hatáskört töltötte be és ellátta a felügyeletet, hanem a szabályalkotás jogát is gyakorolta.

Külön kell foglalkoznunk az 1870 : X. t. c.-kel reánk ruházott hatáskörök kérdésével.

A törvény értelmében a Fővárosi Közmunkák Tanácsa közvetlen teendőin felül felügyeletet és fellebbviteli hatáskört gyakorol a főváros területén minden építési és építésrendőri ügyben, mégpedig úgy a fővárosi hatóság, valamint az egyes lakosok felett.

Építési és építésrendőri ügyekben a Fővárosi Közmunkák Tanácsa II-od fokú hatóság, míg III-ad fokú a belügyminiszter dönt. Amennyiben tehát a közmunkák tanácsa kikapcsolatnék, helyébe egy másik fórumot kellene létesíteni és fenntartani, hacsak nem az a szándék, hogy a Közmunkák Tanácsa II-od fokú hatósági jogkörét építésrendőri ügyekben a Székesfővárosi Tanács, építési ügyekben pedig a Közigazgatási Bizottság vegye át.

E megoldás mellett azonban a helyzet úgy alakulna, hogy úgy az első, mint a másodfokú hatósági intézkedés fővárosi közegek kezében összpontosulna, ami már elvi szempontból joggal eshetnék kifogás alá.

A felügyeleti jog gyakorlása olyan természetű hatásköre a Fővárosi Közmunkák Tanácsának, melyet csak mint a fővárostól is független hatóság minőségében láthat el a közérdeknek megfelelő módon. Utalunk a tapasztalatból merített okokra, amelyek amellet szólnak, hogy ez a felügyelet a jövőben is kellően gyakoroltassék,

Az 1876: VI. t.-c., mely a közigazgatási bizottságról intézkedik, 29-ik §-ában a Fővárosi Közmunkák Tanácsát bizonyos vasúti ügyekben a Közigazgatási Bizottság hatáskörével ruházza fel.

E hatáskört részletesebben szabályozzák: a volt közmunka és közlekedési miniszter 1876. évi 1528. eln. sz. rendelete, továbbá a kisajátításról szóló 1881: XLI. t.-c. a tüztávlatba eső építkezések engedélyezése tekintetében, valamint a kereskedelemügyi m. kir. miniszter részéről idevonatkozóan később kibocsátott egyéb rendeletek.

Azonfelül, hogy a Fővárosi Közmunkák Tanácsa minden vasutengedélyezési tárgyalásra, közigazgatási és műtanrendőri bejárásra a székesfőváros forgalmi és fejlesztési érdekeinek képviselőjében meghivandó, — kiemelni kívánjuk azt a hatáskört, melynek keretében bizonyos vasúti vonatkozású ügyekben az elsőfokú határozathozatal bennünket illet.

Amennyiben ugyanis a székesfőváros területén bármely vasúti vállalat által létesített u. n. hozzájáró utak, párhuzamos utak, utátjárók, átereszek, kerítések stb. elégteleneknek, feleslegeseknek, vagy áthelyezendőeknek mutatkoznak, vagy a vasúti tüztávlatba eső építkezések tervezetnek, ezekben az esetekben a Fővárosi Közmunkák Tanácsa van hivatva az összes érdekeltek meghallgatása után első fokú határozni. Fellebbezések esetén végérvényesen a kereskedelemügyi m. kir. minister dönt.

A most szóban levő ügyek tárgyalása során igen sok esetben anyagi természetű és más vonatkozású vitás kérdések merülnek fel a székesfőváros hatósága és a vasúti vállalatok között, amelyek felett első fokú határozni kell.

Magasabb közérdek fűződik ahhoz, hogy ezeknek az ügyeknek az intézése, valamint a fentebb érintett ügykörök ellátása ezentúl is független hatósági szerv kezébe legyen letéve, amely minden politikán felül állva, tiszta tárgyilagossággal hozhassa meg döntését.

Ezek a szempontok a közigazgatási jog gyakorlati alkalmazása terén éppen nem alárendelt jelentőségűek.

De ha el is tekinthetnénk mindezekről, pénzügyi szempontból sem véljük megokoltnak az állam részéről azt a törekvést, amely esetleg a Fővárosi Közmunkák Tanácsa megszüntetését vonhatja maga után.

Intézményünk fenntartásának költségei ugyanis nem terhelik az állam költségvetését, mert e költségek kizáróan a Fővárosi Pénzalapból fedeztetnek, mely alap pedig 1875 óta egy fillért sem kapott az államkincstártól azokból a jövedelmekből, melyeket a törvény az alap növelésére kijelölt. Azok a javadalmazások, melyeket a kincstártól nem intézményünk fenntartására, hanem országos jelentőségű munkálatok végzésére kaptunk, mint „Előlegek“ szerepelnek és biztosításukra a kincstár javára megfelelő értékű telkeket kellett lekötnünk.

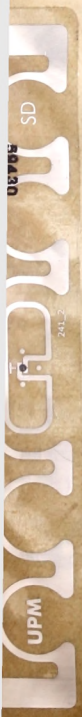
A kezelésünkre bizott vagyonnal való gazdálkodásunk a m. kir. kormány és a legfőbb állami számvevőszék állandó ellenőrzése alatt áll.

Az immár több mint félszázados mult tanubizonyosága annak, hogy gazdálkodásunkban a takarékoság elve volt az irányadó, emellett azonban alkotásaink a főváros és az ország anyagi érdekeit közvetve vagy közvetlenül hathatós mértékben szolgálják.

Véleményünk szerint éppen az mutatkozik az ország érdekében levőnek, hogy a főváros közigazgatási jogrendszerébe szervesen bekapcsolt Fővárosi Közmunkák Tanácsa, anyagi erőforrásainak stabilizálásával, s hatáskörének átszervezése és kibővítésével, hatósági működését kiterjeszthesse a vidéki városok fejlesztésének rendszeres gondozására is, mert mindinkább érezhető a hiánya egy országos városfejlesztő akciónak, amely átfogó erejével közgazdasági életünknek bizonyára nem csekély lendületet adhatna.

Az előadottakban rávilágítani igyekeztünk mindazokra a közérdekű szempontokra, melyek a Fővárosi Közmunkák Tanácsa kérdésében beható megfontolásra várnak.

Mély tisztelettel kérjük az illetékes tényezőket, méltóztassanak azokat bölcsen mérlegelni.



Személyi ügyek.

Intézményünk vezetésében és tagjai sorában, az aránylag rövid idő alatt, sok személyi változás állott be, melyekről a következőkben óhajtunk megemlékezni:

Az elnöki teendők ideiglenes ellátásával 1914. február hava óta megbizva volt *dr. Némethy Károly*, valóságos belső titkos tanácsos, akkoriban belügyminisztériumi államtitkár és tanácsunk tagja, megbizásáról 1918. derekán lemondott

Dr. Némethy Károly közel másfél évtizeden át tartozott tanácsunk kötelékébe.

E hosszú idő alatt itteni működését mindenkor az az odaadó törekvés irányította, hogy Budapest székesfőváros, mint az ország vérkeringésének középpontja, állandóan tovább fejlődjék és maradandó alkotásokkal minél nagyobbá, hatalmasabbá és szebbé tétessék.

Dr. Némethy Károly távozása folytán a m. kir. minisztérium a Fővárosi Közmunkák Tanácsa elnökévé 1918 július havában *Polónyi Géza* országgyűlési képviselő, volt m. kir. igazságügyminisztert nevezte ki.

Polónyi Gézát a bekövetkezett forradalmi események rövidesen megakasztották a Fővárosi Közmunkák Tanácsa élén való működésében, melytől pedig a főváros közönsége sok eredményt, jelentős alkotásokat remélt.

Az ugynevezett népköztársasági kormány intézményünket az 1919. év elejével megszüntette, minek folytán a Fővárosi Közmunkák Tanácsa ettől az időtől kezdve 1919 szeptember hó 20-ig nem működött.

Az alkotmányos élet visszaállításának első napjaiban a minisztérium a Fővárosi Közmunkák Tanácsát visszaállítván törvényes hatáskörébe és Polónyi Gézát visszahelyezvén elnöki állásába, tanácsunk működésének fonalát szeptember hó 20-án megtartott ülésében ismét felvette.

Polónyi Géza azonban már nem sokáig folytathatta munkálkodását körünkben; a környöretlen halál 1920. évi február hó 1-én kiragadta az élők sorából.

Az ő elhunytá sulyos csapást jelent nemcsak a Fővárosi Közmunkák Tanácsára, hanem — elmondhatjuk — az egész országra, amelynek most, a szörnyű megpróbáltatások idején, különösen nagy szüksége van erős akaratú, alkotásokra kész és képes, olyan kiváló hazafiakra, mint amilyen egyéniséget Polónyi Gézában veszítettünk el.

Teljes elismeréssel, de egyuttal kegyeletes részvétellel kell megemlékeznünk *Garancsy Mihályról*, a Fővárosi Közmunkák Tanácsa volt érdemes alelnökéről, aki az 1918 év végével nyugalmomba vonult, majd ezután nemsokára, 1919 március hó 9-én hirtelen elhunyt.

Garancsy Mihály 40 évre terjedő legész közhivatali pályáját e tanács szolgálatában töltötte el. A kimagasló tehetség, a legszélesebb körű tudás, az ernyedetlen munkásság, párosulva a megbizhatóságnak nemes példaadásával, az átható megfontolással és gazdag tapasztalatokkal már korán vezetős szerepre tették őt hivatottá. Mint előadó, hosszú éveken keresztül kifejtett munkásságával, a legteljesebb elismerést vívta ki.

Ezekkel a tulajdonságokkal Garancsy Mihály alelnök maradandó, szép emlékét állította működésének. Az ő elhunytával érzékeny veszteség érte a főváros közéletét.

A megüresedett alelnöki állásra a m. kir. minisztérium 1919. november havában *Szentgáli Antal* mérnököt, a Vízépítési Részvénytársaság vezérigazgatóját nevezte ki, akinek itteni kiválóan buzgó működése azonban aránylag rövidebb ideig tartott, mert a nevezett alelnök állásáról 1921. április 25-én lemondott.

A Polónyi Géza halálával megüresedett elnöki állásra a m. kir. miniszterium 1921. január havában dr. Zielinski Szilárd müegyetemi tanárt nevezte ki.

A tanácstagok sorában is több változásról kell beszámolnunk, amelyek részben elhalálozás, részben pedig lemondás folytán állottak be.

Eltávoztak az élők sorából a következő volt, érdemes tagtársaink: Kauser József, Quittner Zsigmond, dr. Preyer Hugó, Freund Vilmos, Szabó József és dr. Sallay Árpád székesfővárosi tanácsnok.

Lemondással, illetőleg a tagságnak sorrend szerinti kilépés folytán történt megszűnésével kiváltak a tanácstagok sorából: Józsa László, dr. Semsey László gróf, dr. Némethy Károly, Andrassy Géza gróf, dr. Bárczy István, dr. Vázsonyi Vilmos és dr. Bódy Tivadar.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa jelenlegi tagjainak névsorát az alábbiakban közöljük:

Elnök: *Dr. Zielinski Szilárd* müegyetemi tanár, az Országos Középitési Tanács, s a Magyar Mérnök- és Építész-egylet elnöke, a Budapesti Országos Kereskedelmi és Ipari Kikötő kormánybiztosa.

Rendes tagok:

a) a kormány részéről kinevezettek:

Hartig Sándor ny. államtitkár,
Dr. Hauszmann Alajos ny. müegy. tanár,
Joanovich Pál ny. államtitkár,
Kun Gyula ny. székesfőv. tanácsnok,
Krammer-Kászonyi Károly bankigazgató,
Riva József építész,
Tellyesniczky János min. tanácsos,
Dr. Térffy Gyula kuriai tanácselnök,
Zsigmondy Géza ny. ministeri tanácsos.

b) a székesfőváros közönsége részéről választottak:

Buday Dezső főmérnök, igazgató, nemzetgy. képv.
Dr. Heinrich Kálmán m. kir. udv. tanácsos, orvos, fürdőigazgató,
Petrovác Gyula mérnök, tanár,
Dr. Platthy György ügyvéd, nemzetgy. képv.,
Rényi Dezső alpolgármester,
Rózsavölgyi Gyula ny. alpolgármester,
Dr. Sipőcz Jenő polgármester,
Steinhardt Antal építész,
Dr. Wolff Károly, a m. kir. udvarnagyi bíróság elnöke, nemzetgy. képv.

Csupán tanácskozási joggal felruházottak:

a) a székesfővárosi tanács részéről:

Dr. Buzáth János alpolgármester,
Bárdy István tanácsnok,
Fock Ede tanácsnok,
Orczy Gyula tanácsnok.

b) a székesfővárosi középitési bizottság részéről:

Kricsfalussy Mihály min. tanácsos,
Pécs Béla min. tanácsos,
Dr. Verebély Jenő ügyvéd,
Virágh Andor min. tanácsos.

Hivatali szervezetünkben az alelnöki állás betöltetlen. Az elnök sokirányu elfoglaltsága, másfelől pedig az ügymenet zavartalan és kellő gyorsaságu vitelének érdeke szükségessé tette az elnök kelyettesítéséről való gondoskodást.

Az elnök állandó helyettesítésével *dr. Czabalay Kálmán* min. tanácsos bizatott meg.

Intézményünk tisztviselői karában több változás állott be, amelyekről szintén megemlékezni kívánunk:

Az 1918. év augusztus hó 20-ik napján rövid szenvedés után váratlanul elhunyt *Bakos János* min. tanácsos, a mérnöki osztály főnöke.

A megboldogult min. tanácsos a székesfővárostól 1884-ben átlépve a Fővárosi Közmunkák Tanácsa szolgálatába, több mint három évtizeden át ugyszólván halála napjáig szakadatlanul, mtn. tudását, egész erejét és buzgalmát hivatalának szentelte. Mint a mérnöki osztálynak hosszú i. őn át volt főnöke, szaktudásával becses szolgálatokat tett Budapest fejlesztésének és felvirágoztatásának. Nemcsak tisztviselőtársai körében, hanem a mi körünkben is osztatlan nagybecsülés övezte. Bakos János emlékét és érdemeit kegyelettel őrizzük.

A halál ragadta ki tisztviselőtársaink sorából 1920. év május 21-én *Francsek Imre* min. tanácsost, a neves építész, a kinek itteni hosszú működéséhez több műalkotás fűződik.

Veszteség érte mérnöki osztályunkat két derék, munkás tisztviselőjének: *Zwick Mátyás* főmérnöknek és *Faragó János* műsz. főtisztnek elhunytával is.

Bakos János elhalálása után a mérnöki osztály főnöke *Zsigmond Géza* min. tanácsos, a városrendezési és kisajátítási ügyek eddigi műszaki előadója lett.

Zsigmond Géza ebbeli minőségében csak rövid ideig fejthetett ki működést, mert az 1919. év elején nyugalomba vonult.

Mindazonáltal a városfejlesztés terén szerzett értékes tapasztalatait és széleskörű szaktudását, mint tanácsunknak a miniszterium által kinevezett egyik tagja, továbbra is a székesfőváros javára gyümölcsözteti.

Mérnöki osztályunkból értékes munkaerő vált ki *Szilágyi Lajos* ministeri tanácsos személyében, aki kitöltvén teljes szolgálati idejét, szintén nyugalomba vonult.

Szilágyi Lajos építész, mérnök, mint az építkezési, építésrendőri és a színházi ügyek előadója, nagy tudással és buzgó törekvéssel látta el mindenkor hivatali ügykörét.

Más állami szolgálatba történt átlépése folytán megvált intézményünkől *Legeza Pál* miniszteri tanácsos, a ki az elnöki osztályban 26 éven keresztül működött.

Legeza Pál hosszú hivatali működése alatt erős judiciumával, s nagy munkabíráásával igen értékes munkásságot fejtett ki és kiválása a hivatalra érzékeny veszteséget jelentett.

A számvevőségénél az 1919. év elejével szolgálatának teljes kitöltése után nyugalomba vonult *Szuppán Ferencz* min. főszámtanácsos, számvevőségünk volt vezetője. Ő róla is, mint buzgó, pontos és feltétlenül megbízható tisztviselőről kell itt megemlékeznünk.

A belügyminiszteriumban nyert folytatólagos alkalmazás folytán eltávozott szolgálatunkból *Sieber Ferencz* min. számv. főtanácsos, továbbá a pénzügyminiszterium számvevőségi szolgálatába helyeztetett át *Molitorisz Gyula* volt Szent-Margitszigeti felügyelő.

MELLÉKLET.

A Fővárosi pénzalapnak 1915. évi jul. hó 1-től 1921. évi december hó 31-ig terjedő időre szóló pénztári kimutatása.

Polg. tétel	A bevételek részletezése		1915. évi jul. 1-től		1915. évi jul. 1-től		1917. évi jul. 1-től		1918. évi jul. 1-től		1920. év		1921. év	
			1916. évi jun. 30.		1916. évi jun. 30.		1918. évi jun. 30-ig		1919. évi dec 31-ig					
			Kor.	fill.	Kor.	fill.	Kor.	fill.	Kor.	fill.	Kor.	fill.	Kor.	fill.
A) Rendes bevételek.														
1	Ház és telekbér jövedelem	10906	52	11077	33	11995	32	16301	22	74572	51	47140	90	00
2	Kamat jövedelem	208175	41	258488	25	294195	04	334347	87	255458	66	375502	94	80
3	Utadó jövedelem	784856	23	852884	90	1241962	05	1231049	43	1846333	35	4274300	80	00
4	Kiszökelléki lábozatok és zárt erkélyek által elfoglalt terület után beszedett díjak	—	—	—	—	40257	—	35230	—	7317	—	—	—	—
5	Terület használatért fizetendő évi díjak és uri jogok	98	—	75	—	6115	—	2562	50	1490	—	1060	—	—
6	Boltkapuzatok, világítóaknak és kirakatszekrények által elfoglalt terület utáni évi díjak	—	—	488	—	20528	90	20328	40	10747	—	—	—	—
7	Terjedék eladásból befolyt jövedelem	—	—	—	—	131522	37	82161	89	35017	62	—	—	—
8	Föv. Közm. Tanácsa székh. bérjöv.	15820	—	15670	—	15620	—	16651	65	24027	63	40451	12	80
9	Téritmények	—	—	42	—	—	—	—	—	40104	97	54878	88	80
10	Különféle bevételek	—	—	20	70	—	—	1186	66	—	—	1723	—	—
11	Szent-Margitszigeti jövedelmek	255000	—	299622	—	255000	—	337500	—	358365	43	1417018	65	80
12	Összesen	1274856	16	1438368	18	2017195	68	2077319	62	2653434	17	6212076	29	00
B) Rendkívüli bevételek.														
13	Budai belsőkörut ingatl. jövedelme	3290	72	20	—	60	—	199238	—	843	50	—	—	—
14	Budapest fő és székváros terjedékegyezményes hozzájárulása	—	—	200000	—	100000	—	200000	—	100000	—	—	—	—
15	Ház, telek, épület és utépítési anyagok eladása	914	—	—	—	914	—	70000	—	52200	—	—	—	—
16	Gellérthegy aljarendezési költségeinek téritménye	300	—	300	—	300	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Attila-körut jövedelme	61387	17	58720	60	61378	87	86160	14	85725	60	151413	07	80
18	Szent Margit szigeti partfeltöltési szükség munkákra	—	—	—	—	—	—	—	—	2504805	89	—	—	—
19	Összesen	65891	89	259040	60	162652	87	555398	14	2743574	99	151413	07	80
C) Átfutó bevételek.														
20	Adott előlegek visszatérülése	1718774	61	1303109	77	204921	07	480501	91	421258	80	413933	43	80
21	Idegen pénzek	35593	36	36595	20	348414	09	1393939	07	186914	27	293742	73	80
22	Szent Margit szigeti partfeltöltési munkálatra felvett előleg	—	—	—	—	—	—	—	—	500000	—	1700000	—	—
23	Összesen	1754367	97	1339704	97	2396335	16	1874440	98	1108173	07	17707676	16	00
Összesítés.														
	A) Rendes bevételek	1274856	16	1438368	18	2017195	68	2077319	62	2653434	17	6212076	29	00
	B) Rendkívüli bevételek	63891	89	259040	60	162652	87	555398	14	2743574	99	151413	07	80
	C) Átfutó bevételek	1754367	97	1339704	97	2396335	16	1874440	98	1108173	07	17707676	16	00
	Mindössze	3095116	02	3037113	75	4576183	71	4507158	74	6505182	23	24071165	52	80
A) Rendes kiadások.														
	Személyzeti járandóságok	216925	—	251600	42	319874	60	811876	97	803350	64	1453885	91	10
	Hivatali és irodai szükségletek	6640	59	12289	56	110925	25	145444	72	168407	81	639507	82	80
	Nyugdíjak, özvegyi segélyek stb.	15202	49	15724	01	21312	33	116809	83	129937	92	236267	80	00
	Egyéb kezelési költségek	230938	01	33224	14	575729	28	293940	26	311077	43	190573	22	80
	Szent Margit szigeti költségek	257355	63	258352	38	240489	04	4.6162	05	331753	11	580742	52	80
	Összesen	727061	72	571190	51	1168484	50	1794233	83	1744526	91	3100977	27	80
B) Rendkívüli kiadások.														
	Attila-körut szabályozási költségei	31184	48	29543	21	28831	10	132436	54	173143	31	264487	59	00
	Különféle kiadások	828040	—	477556	—	478024	—	118.90	98	18413	—	77763	87	80
	Szent Margit szigeti partfelt. munk.	—	—	—	—	—	—	—	—	3009559	59	9348642	93	80
	Összesen	859224	48	507099	21	506855	10	251427	52	3201115	90	9690894	39	00
C) Átfutó kiadások.														
	Előlegek	1444263	43	1933022	82	250030	—	770248	33	387200	74	866823	59	00
	Visszafizetett idegen pénzek	64566	39	25801	21	330814	11	1014753	78	696186	02	722974	31	10
	Összesen	1508829	82	1958824	03	290844	11	1785001	11	1083386	76	1589797	90	00
Összesítés.														
	A) Rendes kiadások	727061	72	571190	51	1168484	50	1794233	83	1744526	91	3100977	27	80
	B) Rendkívüli kiadások	859224	48	507099	21	506855	10	251427	52	3200115	90	9690894	39	00
	C) Átfutó kiadások	1508829	82	1958824	03	290844	11	1785001	11	1083386	76	1589797	90	00
	Mindössze	8095116	02	3037113	75	4576183	71	3830662	46	6029029	57	14381669	56	00

A Fővárosi pénzalap vagyommérlege.

Sorszám	C s e l e k v ő			T e r h e l ő		
	v a g y o n 1 9 2 0 é v v é g é v e l					
		Korona	fillér		Korona	fillér
1	Cselekvő tőkék	7837188	72	Terhelő tőkék	4510118	85
2	Cselekvő ingók és ingatlanok értéke...	19772508	24	Terhelő ingatlanok értéke	138548	17
3	Cselekvő hátralékok	11113248	17	Terhelő hátralékok	1029945	7
4	Pénzmaradvány	7228	65			
5	Összes cselekvő vagyon	28795231	78	Összes teher	5678612	29
6	Levonva a terhelő vagyomból	5678612	29			
7	Marad tiszta cselekvő vagyon	23116619	49			

Tőke álladéka.

Sorszám		Kamatláb	S z a b a d		T e r h e l t	
			Korona	fillér	Korona	fillér
<i>Tőke álladék az év végén</i>						
<i>I. Állami kötvények.</i>						
1	I—VIII. számú magyar hadi kölcsön ..	5½—6	3000000	—		
2	Összesen		3000000	—		
<i>II. Magán tőkék.</i>						
3	Magy. földhitelint. folyósz. elhelyezve	1½	4707365	72		
4	Pesti m. keresk. bank. folyósz. elh.	1½	129823	—		
5	A Szent Margit-sziget vételára fejében fenálló annuitásos kölcsön tartozása	4			4510118	8
6	Összesen		4837188	72	4510118	85
<i>Összesítés.</i>						
	I. Állami kötvények		3000000	—		
	II. Magán tőkék		4837188	72	4510118	85
	Összesen		7837188	72	4510118	85

Cselekvő és terhelő ingatlan és ingó vagyon álladéka.

Sorszám		Cselekvő		Sorszám		Terhelő	
		Kor.	f.			Kor.	f.
<i>A) Ingatlan vagyon.</i>							
1	Telkek és házak	2392417	21				
2	Tanácsi székház	403473	84				
3	Szt. Margit szigeti felépítm. és beruházások	16045524	47	1	Gellérthegyi szerpentin uti ingatlanok 50%	48247	50
4	Gellérthegyi szerpentin uti ingatlanok	96495	—	2	Budai belső köruti ingatlanok 50%	66740	67
5	Budai belső köruti ingatlanok	133481	35	3	A megszüntetett állami hidak alapjából átvett terjedékek értéke	23560	—
6	Állami hidak alapja javára értékesíth. terj.	23560	—				
7	Összesen	19094951	87		Összesen	138548	17
<i>B) Ingó.</i>							
8	Hivatali butorok	101470	08				
9	Tanács székházának ingóságai	13331	25				
10	Szent Margit-sziget ingóságai	446590	04				
11	Hivatali gépkocsi	116165	—				
	Összesen	77556	37				
<i>Összesítés.</i>							
	A) Ingatlan	19094951	87				
	B) Ingó	677556	37				
	Mindössze	19772558	24				

2002

2003 JUL 14

SCGS

1901 704 12

