

Amerikában 156,40 kilom. közúti vasút van, ebből 9200 kilométert lovak, 850 km. kábel, 890 km. gőz és 4700 km. azaz 30% elektromosság vesznek igénybe.

Az elektromos üzem alkalmazását gátló okok több-félék. A lovak az indításkor vagy az emelkedő pályán a rendes erőnek sokszor tizszeresét fejtik ki. Ezért kell más oldalról oly nagy gép, mi által a költség szaporodik, és a gépet még sem lehet kihasználni. Az elektromotornál ide számítandó a motor és a kocsitengely közti erőátvitel erővesztése. Az elektromos üzem legnagyobb akadálya a vezetékben rejlik, mert a légvezeték ellen szépsézetű okok, a földalatti vezeték ellen pedig a költség nagysága és a gondozás nehézségei beszélnek. Az akkumulátor-kocsik volnának a közlekedés ideáljai, de vagy aránytalanul nehezek, vagy nem tartósak.

Mindennek dacára terjed az a vélemény, hogy a közúti vasutakon az állati erőt rövid időn legyőzi a géperő, még pedig az elektromos erő. Amerika a fentebbi számok tanúsága szerint már a legjobb uton halad; ott az utolsó 3 év alatt 4000 km, a legutolsó 4 hó alatt pedig éppen 1200 km. elektromos pálya épült; ezek 90%-án légvezeték szolgál, Bostonban és környékén például 1000 km. 14,000 lóerővel és 2,300 kocsival. Más amerikai városokban azonban, mint New-Yorkban és Filadelfiában ugyanazok a nézetek uralkodnak, mint nálunk, úgy hogy ott kevés elektromos vasút van és a légvezetéseket egyáltalában nem tűrik többé.

Hogy a mai helyzetben melyik rendszer a legjobb, még nem lehet megmondani; Amerikában az elektromos pályák üzemköltségei a bevételeknek már 40%-ára leszorítottak (természetesen az olcsó földfeletti vezetékkel). A mennyire most állítani lehet, a légvezeték megfelel a külvárosok és kültelek igényeinek, de a városok belsejében a földalatti vezeték a jövő — legalább addig, míg az akkumulátorok lényegesen megjavulnak. Németországban talán a két rendszer kombinációja érvényesülhet, a külteleken földfeletti, beltelken földalatti vezeték vagy akkumulátoros lokomotív. Az elektromos vasutak mindenestre oly vívmány, melyet a hatóságoknak a lakosság érdekében minél rövidebb idő alatt ki kell használni.

Lindley után Schwi eger H. ismertette a budapesti elektromos vasutat, és többek közt kiemelte, hogy nagy előny rejlik abban, hogy elektromos üzemmel nagy sebességet lehet elérni.

M.

VEGYESEK.

Kinevezés. A kereskedelemügyi m. k. miniszter Sebők Kálmán kir. főmérnököt a kőműves- kőfaragó- és ácsmeisteri képzettség megvizsgálására Szegeden szervezett bizottság elnökévé nevezte ki.

Mérnökválasztás. Halas város mérnökévé az október 31-ikén tartott tisztújító közgyűlés Ledényi Ferenc Komárom város mérnökét választotta meg.

A M. Mérnök- és Építész-Egylet Közlönyének novemberi füzeté következő tartalommal jelent meg: Hová építsük az új városházát. (3 tábla). — A vonóláncos ívtartók grafikai elmélete (14 ábra) Kherndl Antal. — A nemszovri vasúti hid építése. (16 ábra) Bene György. — A nyersvasgyártás története az új korban. E. Illés Aladár. — Még egy szó a Tisza-folyó emésztéséről. Timon Béla. — Elektromos munkaátvitel 175 km-re (9 ábra) Straub Sándor.

A Budapesten építendő új Duna-hidak ügyében kiküldött vegyes bizottság nov. 7-én értekezletet tartott az új városházán, Csörgeő Gyula miniszteri tanácsos elnöklete alatt. Az eddigi gyűlésekről vezetett jegyzőkönyv felolvasása után az elnök írásbelileg előterjesztette az albizottság munkálatairól szóló jelentést, a terveket, helyszínrajzokat, hossz-szelvényeket s a följárók terveit, úgy a

vámház-téri, mint a Duna-útca irányában tervezett hidra vonatkozólag. A vámház-téri hid költségvetése — természetesen magát a tulajdonképeni hidat bele nem értve, mert hiszen arra nézve még a tervek nem lehetnek készen — a következő: kisajátítás a budai oldalon: 371.784 frt. Építési költségek a pesti oldalon: a vámház előtti kőpart és feljáró átalakítása 120.000 frt. kövezés és rendezés 115.000 frt, gyalogutak aszfaltozása 7.600 frt. különféle munkákra 12.400 frt, összesen 255.000 forint. A budai oldalon: a kőpart és lépcsőzetre a felső töltéssel 385.000 frt, kövezési és rendezési munka 108.000 frt, gyalogutak aszfaltozása 5000 forint, különféle munkák 10.000 frt, összesen 508.000 frt. Tehát a fedezetlen kisajátítási költség a budai oldalon 236.040 frt, építési költség a pesti oldalon 255.000 frt, a budai oldalon 508.000 frt, főösszeg 999.040 frt. A Duna-útca irányában tervezett hid költségei a következők: fedezetlen kisajátítási költség a pesti oldalon 1,701.583 frt, a budai oldalon 148.076 frt, építési költség a pesti oldalon 329.217 frt, a budai oldalon 285.080 frt, a főösszeg: 2,463.356 frt. Az elnök bemutatja még az albizottság részéről kidolgozott ama költségvetést is, a mely az eskütér irányában tervezett hidra vonatkozik s a mely magára vonná a Kerepesi-út folytatásául a Hatvani-útca kiszélesítését s utvonal kihasznítását a Dunáig. Kisajátításra e célból a pesti oldalon szükséges 4,471.946 forint, a melyből azonban a telkek értékesítése folytán 1.605.721 frt megtérül; így tehát a pesti oldalon 2,966.225 frtnyi fedezetlen kisajátítási költség marad: a budai oldalon 148.076 frt; építési költség a pesti oldalon 370.000 frt, a budai oldalon 285.080 frt; főösszeg 3,770.361 frt. A bizottság tudomásul vette a jelentéseket s aztán annak a vélekedésének ad jegyzőkönyvileg kifejezést, hogy a vámház-téri s a Duna-utca irányuló hidak létesítésének eszméjét csak — mintegy a kényszerhelyzetből kifolyólag tartja elfogadhatónak; az eskütértől tervezett azonban (de csakis oly föltétellel, hogy maga után vonja a Kerepesi-út folytatásául a Hatvani-útca kiszélesítését s a Dunáig terjedő út nyitását), nemcsak városrendezési, hanem főleg közlekedési szempontokból a legjobbnak, legszebbnek, sőt abszolút jónak tartja. Ez felelne meg minden igénynek s ennek a hidnak ilyen módon való létesítése lenne a kérdés célravezető megoldása.

Ybl Miklós emléke. Ybl Miklósnak a kerepesi-uti temetőben levő sírja fölé nov. 5-én állították fel a családja által megrendelt síremléket. Az emlék tervét Fort Sándor építész készítette. Képét legközelebb befogjuk mutatni lapunk olvasóinak.

Hydrolinit. Préselt furnirokból készített fadiszítmény az, melyet menyezetek, ajtók stb. borításául használnak. Az időjárás, víz, tűz, féreg és rovar ellen biztos. A gyártmány a thüringiai Harras cég szabadalmazott tulajdona, mely a díszítmények tartósságáért bármily hosszú ideig jóáll.

Előmunkálati engedélyek. A kereskedelemügyi m. kir. miniszter Szalkai Emil nyirbátori földbirtokosnak, a nyiregyháza-mátészalkai h. é. vasut Mátészalka állomásától kiindulólág Ó-Pályi, Nagy-Dobos, Vitka községek érintésével Vásáros-Naményig, esetleg innen a Tisza áthidalásával Gergelyi, Tákos, Csaroda, Passi, Bereg-Surány, Asztély s Bucsu községeken át a m. kir. államvasutak Beregszász állomásáig vezetendő h. é. vasútvonalra; Lévy Antal országgyűlési képviselőnek, a m. kir. államvasutak Komárom-Ujszöny állomásából kiágazólág az épülő duna-hidon át Guta és Farkas községek érintésével Vág-Selylyéig vezetendő h. é. vasútvonalra; gróf Gyürky Ábrahámnak a m. kir. államvasutak Balassa-Gyarmat állomásától Széchenyén át a m. kir. államvasutak Pálfalva, esetleg Kisterenne állomásáig vezetendő h. é. vasútvonalra az előmunkálati engedélyt egy évre megadta.

MAGYAR MÉRNÖK- ÉS ÉPÍTÉS-ZEGYLET.

Választmányi ülés november 7-én. Elnök Lipthay Sándor. Az elnök megnyitójában hivatkozván arra, hogy az egyesület a jövő évben éri meg fennállásának 25-ik évét, annak méltó megünneplése végett előterjesztést tett, mely egész terjedelmében elfogadtatván, kimondatott, hogy az első közgyűlés évfordulóján május 20-án rendkívüli közgyűlés lesz, melyen az elnök alkalmi beszédben emlékszik meg az egyesület életéről és a magyar művelődés történetében játszott szerepéről, egyszersmind a titkár és az igazgató összeállítják az egyesület történetét: ezen a közgyűlésen hirdettetnek ki az ország ezeréves élete megünneplése alkalmára gyűjtött alapból a 4 szakosztály által kitűzendő pályakérdések, egyenkint 500—500 frt pályadíjjal és az egyesületi nagy éremmel; örökemlékű érmet fog veretni az egyesület; és a napot diszlakomával zárja be, egyszersmint a közlőny diszkiadásban jelenik meg tartalmazván a nap történetét valamint a 25 év alatt megjelent kötetek tartalomjegyzékét. Ezután kimondta a választmány, hogy az ács munkák elszámolása dolgában megállapított szabályzatot azonnal életbe lépteti, a Közlőnyt új évtől nem az eddigi nyolcad, hanem negyedrét alakban jelenteti meg, költségkimelés és kezelési okokból. Végre még számos folyó ügy elintézése után fölvetetett egy új tag és 21-nek belépése bejelentetett.

A mű- és középítési szakosztályok ülése nov. 9-én. Elnök Czigler Győző, jegyző Francsek Imre, jelen volt 32 tag. A múlt ülés jegyzőkönyvének hitelesítése után Czigler Győző ismertette az Ybl-emlékre Kauser József és Sturm Ferencről beérkezett két pályaművet és kiemelte, hogy a kiszemelt helyen a budai várkert előtt a szobor csak szabadon álló lehet; felsorolta aztán a két minta jó és kevésbé jó tulajdonságait és azzal zárta be előadását, hogy tekintettel a nagy tanulmányra és szorgalomra melyet a szerzők a pályaművekre fordítottak, a programban említett elismerést — mint önmagában álló jutalmat, a szakosztályok szavazzák meg. Kauser József felszólalása után Hauszmann Alajos indítványára a szakosztályok — ebben az egyetlen kivételes esetben a pályázatot rögtön eldöntötték és a szerzőknek az elismerést egyhangúlag megszavazták. — Ezután Palóczy Antal folytatta értekezését Budapest alkirendezéséről. Részletesen jellemezte a Nagykörút alkotását, de kijelentette, hogy a meglehetősen egyhangú utat a művészi alkotásu Andrássy-út mellé nem sorozhatja. Különösen hibáztatja, hogy nagy forgalmi utaink, mint a Kerepesi-, Stáció-, Üllői-út minden térébítés nélkül, csak úgy mint bármely mellékutca ágaznak be. Ezután a belvárossal foglalkozott, mely el van hanyagolva, pedig a sürgősen létesítendő és a nagy közönységtől rendkívüli mértékben használandó középületek lehető szerencsés elhelyezése különösen követeli, hogy gyökeresen rendeztessék. Mert napról-napra szaporodik az új alkotások és középületek száma, melyeket a főváros központjában kell elhelyezni; ilyenek az új városháza, az orsz. képtár, a magasabb biróságok palotája, a belváros részére a detail vásárcsarnok, az új börze-palota, hangversenyterem, de különösen első sorban az eskütéri híd és a hozzá irányuló főforgalmi útnak, a Hatvani-utcának a Dunáig való meghosszabbítása; a magán-építkezések megindítására pedig a belváros számára kilátásba helyezett 30 évi adókedvezmény fogja az alkalmat megadni. Azért mulhatatlanul szükséges a belvárost mielőbb rendezni, szabályozni, hogy a nevezett építmények és épületek már a belváros nagyvárosi módon megállapított úthálózatába juszanak, s általuk a belváros újra megnyerje és meg is tarthassa a külvárosokkal szemben veszendőbe indult tekintélyét. Ezek szemmel tartásával bemutatta és részletesen megokolta a belváros szabályozását feltüntetve, tőle

szerkesztett tervezetet. Ebben a Hatvani-utca a régi városház mögött vezet a Dunáig, illetőleg az eskütéri hidra; a hidtól délre 12.000 m² telket hasított ki az új városházának, e mellett alkalmas helyet a vásárcsarnoknak, valamint tovább a börzének; a városház tér közepére esik, a honnan sugárirányú utak vezetnek a város különféle irányába; a Károly-kaszárnya telke is föl van osztva házhelyekre, köztük hangverseny-terem és ezzel szemben muzeumi könyvtár stb. — Az előadás végeztével az elnök föl hívta a szakosztályok figyelmét erre a fontos kérdésre, melylyel különösen az építésznek méltó foglalkozni. Ezután eldöntetett a Weber-szekrény tervpályázata, a pályadíj nyílt szavazással egyhangúlag odaitéltetett az egyetlen pályaműnek, melynek jelígis levele fölbontatván, kitűnt, hogy a szerzője Francsek Imre. Végül az elnök bemutatta a Geitner és Rausch által beküldött erősítő láncokat és egyéb az építkezéskor használható edényeket, melyekre nézve előadoul Payr Lajos kéretett föl.

FŐVÁROSI ÜGYEK.

A középítési hetes albizottmány

folyó évi nov. 9-én Kun Gyula tanácsnok elnöklete alatt tartott ülésében a következő

magánépítési engedélyügyeket tárgyalta, melyek közül a tanács az építési engedély kiadása előtt a Fővárosi Közmunkák Tanácsához átteszi:

40,896 gróf Károlyi Tibor, az V. ker. Váci-körút 68. sz. telken építendő kétemeletes bérházának terveit (É. Schubert és Hickisch).

41,771. Gorove László, a VIII. ker. József-körút 50—61. sz. telken építendő háromemeletes bérházának terveit (É. Hubert és Móry).

42,101, Az I. m. mész és habarcsgyár r. társaság, a IX. ker. Csepelrakparton 9580/8/1—12/31. sz. telken emelendő habarcsgyári épületek terveit (É. Bobula János).

41,606. Klirka Ferenc, a VIII. ker. Szigony-utca 32. sz. telken építendő földsz. lakóházának terveit (É. Stechlick Antal).

41,392. Schwarc Jozsef, a II. ker. Filatori-düllő 5951. sz. telken emelendő földsz. házának terveit (É. Polanszky István).

41,702. Löwy Károlyné, az I. ker. Zúgligeti-út 49. sz. telken építendő földsz. nyaralójának terveit (É. Bachmann Károly).

41,602. Faludy Ág. az I. ker. Németvölgy 7998. sz. telken emelendő földsz. nyaralójának terveit (É. Schumy Rezső).

42,870. Ehrlich I. és K, a IX. ker. Lónyay-utca 17. sz. házban építendő zománc kályhájának terveit (É. Staerk Sándor).

432,560. Jungfer Gyula, a VI. ker. városligeti-fasor 18/4193. sz. telken építendő üvegház- és kerítés falának terveit (É. Mészáros és Gerstenberger).

42,542. Liederhoffer Vilmos, a VII. ker. Stefánia-ut 2848. sz. telken építendő házmesterlakásnak terveit (É. Rucsay János).

42,362. Az orsz. m. képző művészeti társaság, a II. ker. Izabella-utcai telkén felállítandó elektromos gőzgépének terveit.

42,030. Jordán Viktor, a IX. ker. Csepel-rakpart 14. sz. házban létesítendő fedélházának terveit (É. Meszner és Arnd.)

41,860. Kőszénbánya és téglagyár r. társaság, a VIII. ker. Józsefvárosi teherpályaudvaron felállítandó szénraktár és irodájának terveit (Ácsm. Bucsanycz József.)