

sága pedig 6000 m. Egy-egy ilyen koordinátanegyesség 25 szelvényre van beosztva, melyeket az ábrán feltüntetett módon az abc kis betűvel jelölünk meg. A vonalkézessel megjelölt szelvény száma a következő: $E. N. II 2 d h$, vagyis szóval: északnyugati síknegyed, II. oszlop, 2. réteg $d h$ szelvény.

Az új 1:2000-es méretarány kétszázötvenkénti igen alkalmasan van megválasztva. Az ingatlanok állandó értékelkedésének megfelelően az eddiginél (1:2880) lényegesen nagyobb a célszerű kerek szám. Továbbá az értékesebb területek, belső sávek térképezésénél használatos 1:1000 és 1:500 méretarányok ennek egész számú többszörösei. S a külföldön is általában ez a részletes felmérések általános méretaránya.

Az ismertettelt rendeletekkel újabb igen nagy lépéssel haladtunk az egységes magyar mértékrendszer felé. A rendeletek szövegéből azonban kiténik az is, hogy a régi rendszer összes maradványait még mindig nem sikerült eltüntetni. — A földadókataszteri munkarészekben ugyanis még továbbra is fennmaradnak a régi területmértékek. Nincs intézkedés továbbá a birtokrendezéséről és a telekkönyvi területeknek új mértékegységben való feltüntetéséről, amely tényleg igazságszolgáltatást jelentene a földtulajdonosok számára.

Ezeknek a hiányoknak ellenére is azonban örömmel kell üdvözölnünk az új intézkedéseket és pedig két okból. Először is azért, mert ha eddig is nehezen volt indokolható a régi mértékrendszer a maradványának a fenntartása, most az új rendeletek életbeléptetése után teljesen észszerűtlen lenne annak bármilyen tényleg hosszabb idejű fenntartása még akkor is, ha a méterrendszerre való áttérés bizonyos anyagi áldozatokkal jár, amely anyagi eszközök hiánya pillanatnyilag a régi területmértékek részleges fenntartására kényszerítette az illetékes tényezőket.

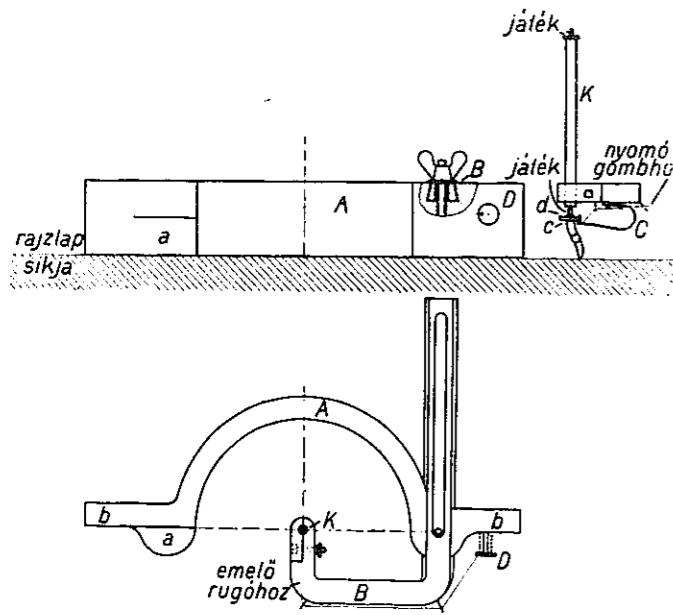
Örömmel kell üdvözölnünk az új intézkedéseket azért is, mert azok igazolják azt, aminek az említett szakosztályi ülésen dr. Vargha Imre államtitkár is kifejezést adott, hogy t. i. az összes illetékes tényezők látják a kérdés fontosságát s érzik a végleges és teljes rendezés szükségességét, tehát remélhetjük, hogy a mostani lépés után hamarosan következni fog az az utolsó lépés is, amellyel a kérdés végleges megoldást nyer.

(Eredeti közlés.)

Trájer István.

A Stasney-féle rétegvonalkihúzó készülék. Mindenki, aki valaha rétegvonalas térképet rajzolt, tudja, hogy a rétegvonalaknak teljesen egyenletes kihúzása milyen fáradságos és lassú munka, főleg, ha az izohipszák lefutása nagyon szabálytalan. Nagy gyakorlat, erős figyelem, nyugodt kéz kell ahhoz, hogy a rétegvonalakat teljesen simán és egyenletesen húzassuk ki; kezdők pedig legszebb rajzaikat gyakran az izohipszák kihúzásával rontják el.

Egyenletes vastagságú szabálytalan görbék (tehát első-

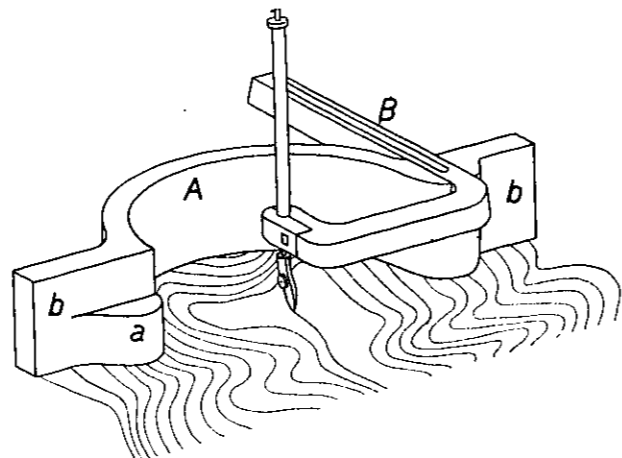


1. ábra. A Stasney-féle rétegvonalkihúzó készülék.

sorban az izohipszákat) üvegtollal, vagy csuklós, azaz hossz tengelye körül forgó kihúzóval húzunk ki.

Az üvegtoll (üvegcső alul kis nyílással) a tust egyenletesen bocsátja ki; húzás közben a tollnak nem kell a görbe érintőjébe beállnia, de a kezelése mégis nagy gyakorlatot kíván, mert a kifogástalan munkának előfeltétele a merőleges tartás, az egyenletes nyomás, de főleg a nyugodt kéz.

A csuklós kihúzó magától beáll az érintő síkjába, de a vonal csak úgy lesz kifogástalan, ha a kihúzó-hajlásszöge a papírhoz állandó, és a kihúzóra nehezedő nyomás egyenletes. Rajz közben azonban a rajzoló figyelmét elsősorban a kihúzóknak



2. ábra. A készülék axonometrikus képe.

az előrajzolt vonal mentén való vezetése köti le, s ezért az előbbi két feltételnek, különösen a kezdő rajzoló, nem fog tudni megfelelni. A vonal csak gyakorlottabbakkal lesz kifogástalan, de a kihúzó merev tartása ilyeneknél is nem kis fáradságot eredményez.

Ezek után méltán tarthat számot érdeklődésre Stasney Albertnek, a M. Kir. Bányamérnöki és Erdőmérnöki Főiskola Ábrázoló Geometriai Tanszéke vezetőjének 1925-ben készült rétegvonalkihúzó készüléke, melyet röviden ismertetni fogok.

E készülék biztosítja a kihúzó állandó hajlásszögét a papírhoz, és az egyenletes nyomást, úgy, hogy a rajzoló figyelmét egyedül a kihúzó pontos vezetésére irányulhat.

A készülék (l. 1. ábr.) félkörívben kiképezett számból áll A , melynek félkör alakú kis toldatai vannak a , a szán előrebillenésének megakadályozására, és a csúszófelület megfelelő felfekvésének biztosítására. A szán félkörre egyenesekben b folytatódik; ezek egyikén a kihúzó emelőszerkezetének nyomó gombját D helyezték el.

A szán fecskefark alakú hornyában füles esavarral rögzíthető megforgó kar van B , mely a kihúzó befogására szolgál, s melynek alsó felületén a kihúzó emelő rugója C és az emelő rugótól a D nyomógömbhöz vezető fonal vezetése szolgáló fűlek vannak elhelyezve. B kar normális állásában a kihúzó tengelye a szán félkörének középpontjában, a csúszófelületre merőlegesen helyezkedik el. Vastag vonalak esetleges elmosódásának elkerülése végett a kar szükséghez képest kifelé és szárnyas anyával rögzíthető.

Az emelőszerkezet veleje olyan visszahajlított rugó C , amely a szánon elhelyezett D gombbal, fonallal van összekötve. A gomb megnyomására a fonal a rugót a kihúzó tengelyének síkjában mozgatja, nekiütiközik a kihúzó tengelyére erősített c réztárcsának s azt a kihúzóval együtt, annak elfordulása nélkül megemeli.

A forgókihúzó tengelyének a készülék karjába befogott szárában tengelyirányú játéka van, minek folytán a kihúzó a készülék csúsztatása közben követheti a papír egyenletlenségeit, saját állandó súlyával nehezedik a papírra, s a szán csúszófelületére merőlegesen befogott szár miatt a kihúzó hajlása a papír síkjához állandó.

Hogy a kihúzó a durvább felületű papiros egyenletlenségeit is követhesse, a ható súly a kihúzó tengelyére forrasztott c réztárcsára helyezhető hasítókos d ólomkoronggal növelhető.

Egyes vonalak kihúzásánál a görbe görbültsége szerint erősebben, illetve gyengébben görbített egyszerű csuklós kihúzó, párhuzamos vonalak (utak, vasutak) kihúzásánál kettős csuklós kihúzókat használunk. A kihúzó tengelyesavarját annyira megoldjuk, hogy a tengelynek kb. 5–8 mm játéka legyen; pecekkel ellátott kihúzóknál a szárból leereszljük a szükséges hosszát. Igen fontos, hogy a kihúzó a készülékbe úgy fogjuk be, hogy tengelyének — a készüléket rajzdeszkára helyezve — fel- és lefelé is legyen játéka.

A 2. ábra a készülék axonometrikus képét szemlélteti az emelőszerkezet és a kar szorítócsavarja nélkül. Az egész fából készült, súlya 220 g.

Használatát a következő: A szán domború részét magunk felé fordítva, a készüléket b -nél egy-egy kézzel megfogjuk, D gombot lenyomva a kihúzókat megemljük s a készüléket a papírra helyezzük. Miután a kihúzókat az előrajzolt vonalra

beállítottuk, a nyomó gombot eleresztve a kihúzókat leengedjük s a szánt mindig két kézzel fogva, a megadott vonal mentén, lehetőleg mindig magunk felé mozgatjuk úgy, hogy a készülék eredeti állásával mindig közel párhuzamosan maradjon.

Szakadozott vonalak kihúzásánál a kihúzókat a gomb megnyomásával a szükséghez képest megemljük.

A készülék előnye kézzelfogható. Az egyenletes nyomás és a kihúzó állandó hajlása a papírhoz biztosítja vonalak egyenletes vastagságát. A szánt két kézzel egyszerűen vezethető s a kihúzó a kar normális állásában a vezető pontok közötti távolság középpontjában van elhelyezve. E két körülmény biztosítja az előrajzolt vonal pontos betartását s minimumra csökkenti a kezek önkénytelen remegését.

Az emelőszerkezet azt teszi lehetővé, hogy a vonalak kezdete és vége kifogástalan legyen s biztosítja szakadozott vonalak szép kihúzását is.

A tapasztalat tanúsága szerint e készülékkel kevésbé gyakorlott rajzolóktól is nagy időmegtakarítás mellett, fáradság nélkül kifogástalan vonalakat lehet kapni, ha a rétegvonalak még oly görbültek is. A M. Kir. Bányamérnöki és Erdőmérnöki Főiskola hallgatója 1925 óta használja e készüléket. A vele készült rajzok messze felülmúlják az addig készített, szabadkézzel kihúzott rajzokat.

(Eredeti közlemény.)

Pulay Ferenc.

Egyleti közlemények.

Révész Samu 1852—1928.

Műszaki szótárirodalmunk legtevékenyebb munkása, a Magyar Mérnök- és Építész-Egyletnek 1880-tól 1884-ig volt másodtitkára is elköltözött az élek sorából. Budafokon, 1928 február 19-én hunyt el, 76 éves korában. A Mindenható szép halállal ajándékozta meg. Utolsó estjét még családja körében, vídám beszélgetés közepette töltötte el, majd esendően elaludt s nem ébredt fel többé újra.

Révész Samu Tatatóvárosban született 1852-ben. Középiskoláit Esztergomban és Budapesten, a műegyetemet pedig Budapesten és Münchenben végezte. Mérnöki oklevelének megszerzése után vasúti szolgálatba lépett s 1880-tól 1912-ig a MÁV. szolgálatában állott. Mint felügyelő vonult nyugalmába.

Irodalmi munkásságát fiatalon, alig 26 éves korában kezdte meg, amikor Reclus Elisée francia geográfusnak La Terre című munkáját adta Király Pál gimnáziumi tanárral együtt magyarrá fordította. A kétkötetes munka a Kir. Magyar Természettudományi Társulat kiadásában 1879-ben jelent meg. 1880-ban a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet másodtitkárává választva, Közönlönyünk kilenc tagú szerkesztőbizottságának is tagja, majd 1883-tól 1888-ig főmunkatársa lett. Ebben az időben bízták meg az egylet vezetője Révész Samut a *Műkifejezések* című rovat vezetésével, mely tisztelt nagy buzgalommal és hozzáértéssel látta el. Végül nem hagyhatjuk szó nélkül az Egyletnek ugyanez időtájt megindult könyvkiadóvállalatában végzett nagy munkásságát sem.

Életének főmunkái szakszótári voltak. Két hatalmas szótárt szerkesztett és adott ki összesen négy kötetben, közel száz iv terjedelemben. 1885-ben jelent meg *Vasúti Szótár*-ának német-magyar-francia része 27 iv terjedelemben s a rákövetkező 1886. évben pedig a magyar-német-francia rész ugyan csak 27 iv terjedelemben. 1926-ban adta ki végül *Technikus Szótár*-ának a műszaki tudományok majdnem teljes szókincsét felölelő magyar-német és német-magyar részét ugyan csak két kötetben, összesen 42 iv terjedelemben. Élete utolsó éveiben még befejezhette *Idegen szavak tára* című munkáját, ennek kiadására azonban már nem kerülhetett sor.

Révész Samunak nagy érdemei vannak műszaki nyelvünk magyarossá tételében s főként abban, hogy elhanyagolt szótárirodalmunkat fejlesztette s négy kötet kiadásával gyarapította. — Emlékét mindenkor kegyelettel őrizzük meg.

Dr. Lósy-Schmidt Ede.

Új tagjaink. Fölvette a választmány 1928. évi március hó 23-án tartott 674. (rendes) ülésén. Rendes tagok: Blahó Béla (Sövényháza), Bruckner Kurt Frigyes, Csicsely János (Kún-hegyes), Jakab Árpád, Konta Jenő, Kerekes György, Lám Béla (Dunabogdány), Rédey László, Rotter Károly, Schivetz Ferenc, Vágner Gyula. Ideiglenes tag: Edvi Ilés Attila.

A bányászati és kohászati szakosztály ülése 1928. évi január hó 14-én. Elnök: akasztatnai György Albert. Jegyző: Marek László.

Tárgy: A Kossuth közgazdasági pályakérdés kitűzése. Az ülés a Kossuth közgazdasági pályázat pályakérdéséről 1928—29. évre egyhangúlag *Magyarországi bauxitércék hazai versenyképes feldolgozása* című pályakérdést fogadja el.

A szakosztály az 1928—29. évi Kossuth közgazdasági pályázat kérdést javasoló bizottságba Gy. Gyürky Gyula és Katona Lajos tagtársakat jelölte ki és az 1928. évi Hollán-pályadíj odaítélésére alakítandó bizottságba a szakosztály Litschauer Lajos tagtársát választotta be. A szakosztály továbbá az egylet tanácságait kijelölő bizottságba Marek László tagtársat küldötte ki.

A bányászati és kohászati, valamint a gépészeti, gyáripari és elektrotechnikai szakosztályok együttes ülése 1928 február 25-én. Elnök: akasztatnai György Albert. Jegyző: Marek László. Az ülés tárgya: Mazalán Pál előadása: *Mélyfúrásoknál tömítési módokról* címen.

Mazalán Pál bányamérnök előadásában a mélyfúrásokkal kapcsolatban használatos tömítési módokat ismertetette.

A porózus rétegek vízzel, olajjal vagy gázzal való utalkodó nyomásviszonyokhoz, valamint az illető réteg fizikai és kémiai tulajdonságaihoz képest az eredeti egyensúlyi helyzetét megbontó fúrások felé törekszik és abban felemelkedik mindaddig, amíg a rétegben levő felhajtó erő a rétegre természetes vagy mesterséges úton gyakorolt ellennyomás útján egyensúlyi helyzetbe kerül. Vannak a porózus rétegekben folyadékok, melyek a fúrólukkal való megnyitás után a föld felszínig emelkednek és felismerésük így nehézségbe nem ütközik mindaddig, amíg a kiömlő folyadék útjában más porózus rétegekkel nem közlekedik. A porózus rétegek igen gyakran nem teljesen szaturáltak és a bennük levő folyadék csak kevéssel emelkedik a réteg eredeti nívója fölé. Ezek, valamint az olyan rétegek, melyek pórusait légemű anyagok töltik ki, sok esetben csak igen gondos megfigyelés útján ismerhetők fel. Az ilyen rétegek megvizsgálásának ismertetése után az előadó kiemeli, hogy az ú. n. szomszagos rétegeknek a produktív rétegekkel való közlekedése arra vezet, hogy a termelésre érdemes víz, olaj, vagy gáz az útjába eső nem szaturált porózus rétegben részben vagy egészben elvész és a megfigyelt előtt csak töredékben válik észrevehetővé. Az ilyen veszteségek elkerülése érdekében feltétlenül szükséges a zárások valamelyik módszerének alkalmazása.

Az előadó a tömítési módokat csónélküli és beléscsőves tömítésekre osztja. A csónélküli tömítés a Rotary-rendszerrel leggyakrabban használt eliszapolás. A csővel való tömítést két további alcsoportban tárgyalta; aszerint, amint a tömítés létesítésére csak a beléscső, vagy a beléscső mellett még a cső mögé préselt hozadékanyag is használatos. Az első alcsoportba az egyszerű csőbepréselés tartozik, mely azonban csak ott használható sikerrel, ahol Bentonit, vagy más ehhez hasonló duzzadó agyagokban történhetik a zárás. A második alcsoportba tartozó hozadékanyagos módszerek közül foglalkozott az előadó az agyagos, homokos és különféle cementező tömítési módszerekkel, megemlítve a tömítés végrehajtásának gyakorlati módját.

Végül megemlítette az előadó, hogy csak a tökéletes víz-zárásnak köszönhető a folyó évben feltárt hatalmas méretű karcagi gázos víz. Ez a másodpercenként mintegy 2 m³ víz és napi 160.000 m³ gáz felső tömítések nélkül észrevehető sem lett volna.

A fúrással kapcsolatos tömítések kellő értékelése hiányában a multban kétszázötvennél nagy nemzetgazdasági értékű maradtak észrevétlenül és felhasználatlanul. Kívánatos, hogy az előadás során vázolt tömítési eljárások gondos keresztülvitelére a mai szűkös gazdasági viszonyaink között fokozott figyelem fordíttassék.

Az előadásához többen szóltak hozzá. Az előadás végén dr. Pávai Vajna Ferenc főlegelőgus ismertette a karcagi mélyfúrás és az azzal elért eredményeket és kilatásba helyezte, hogy ennek kapcsán a további eredményekről egy önálló előadás keretén belül fog a szakközönségnek beszámolni.

A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet út-, vasút- és hidépítési szakosztálya 1928. évi február hó 23-án ülést tartott. Elnök: Dr. Mihailich Győző. Jegyző: Hász Sándor.

Elnök megnyitó szavaiban emlékeztet azokra a háború előtti tervekre, amelyek a főváros közlekedési kérdéseinek megoldását célozták és amelyekben a gyorsvasút és a földalatti vasút olyan fontos szerepet játszottak.

Tárgy: Dr. Verebélyi Leon előadása: *„Nagyforgalmú városi utak, kapcsolatban a fővárosi viszonyokkal és a Margit-híd rendezésével.”* Az előadásnak az első része megjelent a Közönlöny 1928. évi január hó 22-i, 3—4. számában. — A II. rész gondolatmenete a következő: A növekvő forgalom igényei és a Sztróky-féle gyorsvasút szükségessé teszik ezeknek a forgalmi ereknak a Dunán két helyen, egy északi és egy déli fekvésű vonal mentén való átvezetését. A déli részen a Boráros-téri híd, annak megépültéig a Ferenc József-híd áll rendelkezésre, az északi részen pedig a Margit-híd. A Margit-hídon terelő fordalom azonban már most is olyan

nagy, hogy azt a híd nem tudja levelezni. A megoldást előadó egy a Margithidra építendő második szint megépítésével véli lehetségesnek, amáltal a hidpillérek jelenlegi alakjukban megtarthatók volna és a hosszabbításuk mellőzhető volna. A bővített hid alsó szintjébe, 800 m széles úrszelvényvel, a vasúti vágányokat helyezi el, kétoldalt egy-egy 4 m széles gyalogjárót. A vágányok kavicságyas felépítménnyel készülnek és különálló vasszerkezetben nyugodnának, amire a jelenlegi ivartartók felhasználhatók. A felső szintre a 4 kocsi szélességű, 1200 m széles járműpálya kerülne, újonnan készítenő tartószerkezettel, amely az alsó pálya ürterébe kapuzatszerűen belevág és a 800 m széles vasúti úrszelvényt határolja. E tartók alsó részére támaszkodnak a gyalogjárók belső élei, míg a külsők külön tartókkal támasztatnának, utóbbiak számára ugyancsak a mostani ivartartók használhatók fel. A tartószerkezetek alsó, pálya alatti része a jelenlegi híddal egyező vonalozással készülne, a felette lévő részben az új tartó felső övét látjuk, amely a pillérek felett a felső pálya magasságából kiindulva, körívben lejtene a hidnyílás közepé felé korlátmagasságig. A felső pályát az új főtartó meghosszabbított függőleges rúdjai támasztják. A középső meder-pillér felett vasbetonszerkezetekkel szélesítenők ki a felső pályát, hogy azon irányegyesítő körpályán és külön felső vasszerkezeten vezethessük a szigetre ágazó járműforgalmat; a jelenlegi szárnyhidat a bővített hid gyalogútjához csatlakozóan a gyalogos forgalomnak használnók fel. A parti feljárók felett vasbetonívék és oszlopok hordanák a felső pályát. Az új vasszerkezetű főtartók akként támasztatnának alá, hogy a pilléreket csakis centrikus és függőleges erővel terheljük, miáltal a pillérek talajnyomása nem nagyobb, sőt esetleg kisebb a jelenleginél, a nagy bővítés dacára. A parti vasbetonszerkezetekhez szervesen kapcsolódnának a járműpálya feljárói, melyek a híd négy sarkán elhelyezett területen csavaronszerűen vezetnek a csatlakozó útvonalak szintjéről a járműpálya szintjére. E feljárók is vasbetonszlopok és ivartartók által hordtatnak.

A vasúti forgalom, az útvonal tengelyébe érkezve, közvetlenül a hídra lép, a hidfőkön, a gyalogjárók folytatásában találja kényelmes megállóhelyeit. A járműforgalom a csatlakozó útvonalakból a menetirányú feljáróra, illetőleg a jövőirányú feljárókról a csatlakozó útvonalakra lép; a keresztvevő forgalom a feljárókról elkanyarodik a felső rakpartra és ott a parti nyílás alatt áthaladva, útszíni keresztvezés nélkül éri el kitűzött irányát. A gyalogjáró forgalom a csatlakozó útvonalak végén, lépcsőkön lebukva, a híd tengelyében mintegy 300 m-rel útszíni alatt elhelyezett központos csarnokba ér és onnan kényelmes folyosókon és lépcsőkön át úgy a vasúti megálló, mint a gyalogjárók felé vezet.

A hozzászólások közül dr. Gállik István hozzászólását, annak nagy fontosságára való tekintettel, az alábbiakban szó szerint közöljük:

A felolvasott értékes tanulmány leglényegesebb részéhez, a városi utak forgalmának új módszerekkel való szabályozására vonatkozó javaslatokhoz, nem érzem magamat hivatalos hozzászóló és csak a Margithid javasolt átalakítására kívánok néhány megjegyzést tenni. Ami a feljárókat és a gyorsvasút átvezetését illeti, annak elbírálását, hogy a tervezett spirális feljárók városrendezés és városkép szempontjából elfogadhatók-e, a városrendezési szakértőkre bízom, s a magam részéről csak annyit jegyzek meg, hogy a gyorsvasút átvezetése már az 1919. évi tárgyalásokon az óbudai hídra lett kitévésbe véve, tehát annak mind a két hídon való átvezetését kitévésbe venni nem lehet. De föltétve mégis, hogy a Lipót-körúton egy földalatti haladó gyorsvasútról szó lehetne, akkor az ne másszon fel a hídra és a híd után megint le, hanem keresztelje a Dunát is a föld alatt. Ha mindazáltal a villamos vagy a gyorsvasút érdekében a Margithidat emeletre kellene átépíteni, akkor is indokoltabb volna, hogy a vasút legyen a felső étage-on és a kocsiközlekedés maradjon meg az alsó szintben, így van ez a nagy newyorki hidakon is. A tervezett két új főtartó a bemutatott vázlat szerint függélyes reakciókat gyakorló rácsos gerendatartó volna, ami kivihetetlen, mert 80—90 méteres nyílások mellett akár kétfázisú, akár többtámaszú gerendatartót a szándékolt 3 méter középső magassággal megcsinálni nem lehet.

Előadó úr említette, hogy foglalkozott azzal az alternatívával is, hogy a tartók előbbi körvonalait megtartva, azokat mint többtámaszú, a középső pillérekre csak vertikális reakciókat gyakorló íveket képezze ki. Ez statikailag megoldható, de alaki szempontból ugyanazon kifogás alá esik, mint az előző, t. i. alaki és szerkezetesztetikai szempontból teljesen szokatlan és monstruózus megoldásnak tartom, hogy egy erősen prononcírozott függőgótalakú felsőőves hídon a híd-pálya a pilónok tetejére állíttassék. A híd-pályát lehet a felső öv fölé helyezni egy Pauli-tartónál vagy alsóőves hídnál, de függőhídnál, vagy függővonalalakú felső övnél ezt monstru-

nak tartom, kissé triviális hasonlattal élve, úgy festene, mint egy tejetetejére állított lánchíd. Ha a hídnak emeletre való átépítésére komolyan szükség volna, akkor más megoldásokat kellene keresni, vagy esetleg teljesen új vasszerkezet készítésével foglalkozni. Nézetem szerint azonban az óbudai híd felépítése esetén a Margithidnak dupla szélességre, illetve emeletre való átépítésére szükség nincsen, esetleg egy kisebb mértékű kiszélesítés pedig a pillérek meghosszabbítása útján lehetséges, mert két agyagban pneumatikus módon alapozott pillérekkel ily hozzáépítés minden nehézség nélkül kivihető, mint azt az összekötő vasúti híd példája is mutatja. Még csak egy megjegyzést óhajtok tenni. Előadó úr említette, hogy a Margithidra vonatkozólag kellő adatok rendelkezésre nem állottak; bátor vagyok felemlíteni, hogy a Margithidról *Seefehlner Gyula* írt annak idején, a *Zeitschrift f. Baukunde*-ben egy részletes, tervrajzokat és számításokat is tartalmazó monográfiát, amely könyvalakban is megjelent (München, Th. Ackermann, 1880).

Király Kálmán a gyorsvasutat és a nagy távolságokban való, helyenkénti utcaátvezetéseket a főváros mai forgalmi igényei alapján feleslegesnek tartja; 40—45 méter széles utak különben sinesenek, amik szükségesek az előadó komplikált megoldásaihoz. A lépcsős földalatti átjárók nem jönek. Egyeszerűbb megoldásokkal lehet segíteni, amilyen pl. a Rákóczi-úti keresztelést jól bevált. Az előadó terveivel szükséges összegekből sokkal fontosabb és sürgősebb közlekedési kérdések (útburkolatok) volna megoldhatók. A Margithid bővítése helyett az óbudai híd többet segítené. Egyébként pedig a közlekedés mai baján az autóbusz többet fog segíteni.

Haag Dezső szerint a Margithidra nem lehet több forgalmat vonni, mert a Lajos-utca már a mai forgalmat sem bírja el.

Viola Rezső dr. kifejti, hogy a közlekedés szabályozásánál az összes közművekre gondolni kell. A teherforgalmat a főutakról ki kell zárni és bevezetni az egyirányú forgalmat. A gyorsvasutat nem tartja lehetetlennek. Általános városrendezési terveknek a szakosztály elé való hozatalát tartja szükségesnek.

Gáti Béla felhívja a figyelmet arra, hogy az amerikai útépitők szövetsége 1000 dolláros pályadíjat tűzött ki szabályozási tervekre, amelyek az amerikai utakon és közutakon történt balesetek elhárítására vonatkoznak. A részletes pályázati feltételeket később fogják közzélni.

Előadó a Margithidnak egy felső szinttel való kibővítését azért tartotta szükségesnek, mert a Sztróky-féle gyorsvasút a parlamenttel szemben egy külön hídon vezetne, ennek költségeit akarja megtakarítani a Margithid bővítésével. A gyorsvasútnak a felső szintre való helyezését nem tartja helyesnek, mert a nagy magasságkülönbség legyőzése igen nagy hosszt igényelne.

Hász Sándor, sz. o. jegyző.

A geodéziai szakosztály ülése január 11-én. Az ülés megnyitása után Szilágyi Béla elnök javaslatára a szakosztály az 1928/29. évi Kossuth közgazdasági pályakérdést javasoló bizottságba *Antalfy Andor* és *Barczén Gyula* tagtársakat választotta meg.

Az 1927. évi Hollán-pályadíj odaítélésére alakított bizottságba *Vucskies Zoltán* és az Egyleti Tanács tagjait kijelölő bizottságba *dr. Guóth Bélát* választotta meg a szakosztály.

Majd az elnök bejelent, hogy a pénzügyminiszter úr válaszul az Egyletnek 1920. és 1926. évi felterjesztésére, amelyben az állami földmérésnél a méter-mértékrendszer általános alkalmazását kérte, megküldte az erre vonatkozó 131.500/1927. sz. körrendeletét, mely szerint 1928. évi május hó 1-től az állami földmérésnél alapul szolgáló egység a hossz mértékre nézve kizárólag a méter. Az állami földmérés szabályszerű méretaránya 1:2000, belsőségeknél és városokban 1:1000.

Ezután *Krullschmitt Aurél* az Állami Térképészeti Intézet igazgatója megtartotta előadását a *fotogrammetriának a topográfiában és a térképezésben való alkalmazásáról*.

Az előadó ismertette Ausztria, Svájc és Németország topográfiai térképeit. Majd vetített képek kíséretében bemutatta a fotogrammetria térképező műszereit, köztük azokat a legújabb műszereket is, amelyek 1927 őszén Berlinben a Nemzetközi Fotogrammetriai Társaság német osztagjának gyűlésén kerültek először bemutatásra. Majd tárgyalta a fotogrammetria még megoldásra váró fontosabb kérdéseit. A lemez nagyság ma 13×18 cm, de a németek sürgetik a 18×18 lemez alkalmazását. Rámutatott arra, hogy újabban foglalkoznak filmek bevezetésével is, amihez azonban különleges, mérettartó filmek szükségesek, amilyenekkel a Görz-cég kísérletezik. A legjobb repülői magasság 1:5000 méretarányú térképek részére 900 m, 1:10.000 méretarányú 1800—2100 m.

Az előadó összehasonlította a *ferde* és a *vízszintes felvételek* pontosságát és gazdaságosságát szempontjából és kiemelte a vízszintes felvételek nagy előnyeit.

A kidolgozás legcélszerűbb méretaránya a sztereoszkopikus térképezőkészülékeknel 1:5000 és 1:15.000 között van.

Gazdaságosság szempontjából fontos a *lemezek beállításának* az időtartama, ez a Térképészeti Intézetben átlag 8 óra egy lemezparra.

Érdekes előadása végén bejelentette az előadó, hogy legközelebb megalakul a *Nemzetközi Fotogrammetriai Társaság magyar osztagja* is.

A szakosztály elnöke megköszönte az értékes előadást és ezzel az ülés véget ért. *Trájer István*, szakoszt. jegyző.

A geodéziai szakosztály 1928 február hó 8-án tartott ülése. Elnök: *Szilágyi Béla*; jegyző: *Trájer István*. Az ülésen *Hrossó József*, a m. kir. háromszögölő hivatal által végzett *asztromómiai méréseket* ismertette.

Az asztromómiai (földrajzi) helymeghatározások célja a Föld, illetve a geoid alakjának a meghatározása. A Föld alakjának a meghatározására eddig végzett mérések történelmi fejlődésének rövid ismertetése után az előadó a „Nemzetközi földmérési Szövetség” által kitűzött program célját — a geoid teljes megismerését — és a cél elérésére alkalmas felső geodéziai munkákat ismertette.

A m. kir. háromszögölő hivatal 1910 óta végez földrajzi helymeghatározásokat; a munkákat azonban a világháború kitörése megszakította és csak 1927-ben lehetett a méréseket folytatni.

Eddig 20 elsőrendű háromszögölési ponton végzett a háromszögölő hivatal *sarkmagasság- és azimutméréseket*. Minden ponton időmeghatározásokat is kellett végezni.

A sarkmagasság meghatározása minden állomáson 72 csillag meridiánzenittávolságának a megmérésevel (Sterneck-módszer), az azimut mérés pedig a sarkcsillag (α Ursae min.) és egy földi irány közötti 48-szor ismételt közvetlen szög-méréssel történik.

Az időmeghatározás az ú. n. *Döllen-féle* módszerrel, azaz 6 déli csillagnak a sarkcsillag vertikális síkján való átmenekeinek a megfigyelésével történik; egy-egy állomáson, a szükség szerint, 4—8 időmeghatározást kell végezni.

Az eddig végzett mérések kiegyenlített értékeinek a *középlembái*: a *sarkmagasságnál* $\pm 0.10'' - 0.25''$, az *azimutnál* $\pm 0.18'' - 0.30''$ között vannak.

Antalfy Andor az előadáshoz hozzászólva, szükségesnek tartja a mérési eredmények publikálását és pedig nemcsak magyar és német nyelven, mint a múltban, hanem francia nyelven is.

Végül az elnök az egész szakosztály köszönetét tolmácsolta az értékes előadásért. *Trájer István*, szakoszt. jegyző.

A mű- és középítési szakosztály ülésének jegyzőkönyve 1928 március hó 5-én Elnök: K. Császár Ferenc, jegyző: Králík László. Jegyzőkönyvhitelítők: *Jakabffy Zoltán* és *Schulék János*.

Elnök az ülés megnyitja és felkéri hazai műemlékeink lelkes kutatóját, *dr. Lux Kálmán Ujabb kutatások középkori építőművészetünk terén* című előadásának megtartására. Előadó bemutatta a tarnaszentmáriai kis templomcsokát, mely még a XII. század érdekes alkotása, majd ismerteti vetített képek kíséretében a teldebrői szerzetes templom hangulatos és nagyrétkü altemplomát, méltatva annak nagy művészeti történeti jelentőségét. A gyöngyöspatai templom rendkívüli ábrázolja gyönyörű plasztikában. Végül megemlékezett a horpácsi rom. kath. templomnál eszközölt ásatásai eredményéről és bemutatja azok tanulságai alapján készített rekonstrukciós tervét.

A mindvégig érdekes előadást és a bemutatott képeket úgy a megjelent szépszámú vendég, mint a szakosztályok őszinte érdeklődéssel hallgatták.

Elnök köszönetet mond előadónak, elrendeli az *állandó bizottság* (comité permanent) negyedik tagsági helyére a választást és az ülés öt percre felfüggeszti.

Elnök az ülés újbóli megnyitása után kihirdeti a szavazás eredményét, mely szerint a betöltendő tagsági helyre a szakosztályok a leadott szavazatok alapján egyhangúan K. Virágh Andort választják meg.

Müller Pál, mint az ideai nagypályázat programösszeállító, illetve bírálatbizottsági tagja ismerteti a részletes programot, mely egy korábbi szakosztályi határozat alapján egy stadion megtervezését írja elő.

Majorossy a főváros által sportligról céljára kijelölt telek alkalmatlan voltát teszi szövé és javasolja, hogy a pályázónak ne ez a közlekedés és hozzájutás szempontjából nagyon is kifogásolható telek, hanem egy tetszés szerinti, jól megválasztott akadémius jellegű telket feltüntető helyszínrajz adassék.

Körmendy elejtendőnek véli a stadiont, helyette inkább egy fedett úszócsarnok megtervezését javasolja kitűzni.

Elnök megjegyzi, hogy ez csakis a szakosztályok hozzájárulása esetén volna lehetséges, mivel a stadiont már egy korábbi ülésen elfogadták.

Schoditsch aggályosnak tartja a stadion megtervezését kívánni, mivel az sok előtanulmányt és óriási munkaidőt igényel. *Körmendy* indítványához csatlakozik és kéri a szakosztályokat, hogy ejtsék el előbbien határozatukat.

Hoepfner Guidó szintén csatlakozik előtte szólók véleményéhez, s javasolja, hogy a szakosztályok a programösszeállító bizottságnak alapos munkájáért, nemkülönben az Országos Testnevelési Tanácsnak szíves támogatásáért szavazatok jegyzőkönyvi köszönetet.

Elnök összefoglalva az elhangzott hozzászólásokat, kiemelve, hogy az ideai nagypályázat tárgya nem stadion, hanem egy fedett úszócsarnok megtervezése legyen, egyben pedig úgy az Országos Testnevelési Tanács, mint a bizottság fíradósáért a szakosztályok köszönetét jegyzőkönyvbe foglaltatja.

Sándy Gyula indítványozza, hogy a Műemlékek Országos Bizottsága rendezésében az Urániában megtartott felolvasások előadói kéressenek fel előadásajknak az Egyletben való megismétlésére.

Szakosztályok az indítványhoz örömmel hozzájárulnak és megbízzák az elnökséget, hogy lépjen érintkezésbe az egyes előadókkal.

Körmendy szövéteszi, hogy kívánatos volna, hogy ne csak a nyilvános tervpályázatok tervei, hanem lehetőség szerint a zártkörű tervpályázatok tervei is kiállításra kerüljenek az Egyletben.

Elnök a szakosztályok hozzájárulásával felkéri *Körmendy* konkrét esetekben a kiíró hatóságoknál ily irányban való közbenjárásra.

Több tárgy és indítvány nem lévén, elnök az ülést bezárja.

A MOSz közgyűlése. A *Magánmérnökök Országos Szövetsége* március hó 25-én, vasárnap délelőtt tartotta meg XXIII. évi rendes közgyűlését. *Schiffer Miksa* elnök megnyitotta beszédében és szavakkal kelt ki azon legutóbb meghonosított törekvés ellen, hogy állami támogatással létesülő iparvállalatok és gyárak berendezéseiknek terveit *külföldi mérnökök* által készíttetik és magát az építkezések végrehajtását is *külföldi vállalkozókra* bízzák. Ha szemet is hűnyek a Talbot-centrális létesítést felett — amelynek angol érdekelttség bevonásával való megvalósítását talán magasabb külpolitikai érdekek indokolják —, semmiesetre sem nyugodhat meg a mérnöki kar abban, hogy államilag szubvencionált vállalatok építkezéseiket *külföldi vállalkozókra* bízzák, amikor az itthon elhelyezkedni nem tudó technikusoknak *külföldön* való munkalehetősége úgyszólván ki van zárva. Súlyosbíttja a mérnöki helyzetét, hogy azoknak a gyér közmunkáknak számot tevő részét, amelyeket a gazdasági helyzet lassú javulása teremtett, az állam és közhatóságok saját közgegekkel *házi kezelésben* végeztetik.

Az államnak nem lehet célja, hogy saját adóalanyainak rovására a munkaalkalmakat saját munkáérobé vonja és ezáltal a mérnöki kart téltenségre kárhoztassa.

Az elnöknek beszédét követő több szenvedélyes felszólalás után a közgyűlés elhatározta, hogy a leghatározottabban tiltakozik a kormányról az ellen, hogy állami hozzájárulással létesítendő építkezésekkel *külföldi vállalkozók bizarrsága* meg és közmunkákat az állam és egyéb hatóságok az idevonatkozó törvényes rendelkezések tilalma ellenére *házi kezelésben* végezzenek.

Ezután *Strasser Miksa* főtítkár a Szövetség múlt évi működéséről szóló jelentését terjesztette elő.

A Nemzetközi Lakás- és Városépítési Kongresszus 1928. évi ülészaka. Az angolszász eredetű város- és lakásépítési kongresszus folyó év július 2-től 8-ig Párizsban ülésezik. Az előzetes program szerint a következőkről fog tárgyalni: a házépítés költségei, a falusi lakásügy, a legszegényebb néposztályok lakáskérdése; a beépítés tömege és sűrűsége, viszonyítva a szabad felületekhez és a formái berendezkedéséhez; a városrendezés és az országos tervezések törvényes és gyakorlati nehézségei. A tárgyalásokhoz csatlakozni fog egy szakmába vágó kiállítás, a kongresszus három utolsó napján pedig Enghien les Bains, St. Cloud és St. Germain, valamint Versailles lakásépítkezéseinek megtekintése fogja kitölteni, július 9—11-ig pedig egy kirándulás következik a Loire-völgy kastélyaihoz. A részvételi díj egy angol font, ezzel szemben a francia vizum díjtalan.

Az előzetes program felsorolja a bejelentett előadásokat és fájáalommal kell megállapítani, hogy magyar előadó nem szerepel ebben a névsorban, amely a világnak úgyszólván minden nemzetét magában foglalja. Kívánatos volna, hogy a jelen kérdésekkel foglalkozó kitűnő szakembereink minél nagyobb számban részt vegyenek a kongresszuson.

gyobb számmal jelentkezzenek a kongresszuson való részvételre, s minél több előadást jelentsenek be a minket rendkívül érdeklő kérdésekben. A programnyomtatványok a mű- és középítési szakosztályok jegyzőinél megtekinthetők.

Bevétel A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet költségelőirányzata 1928. évre. Kiadás

Tétel	Cím	1927. évi		1928. évi	Tétel	Cím	1927. évi		1928. évi
		elő-irányzat	eredmény	előirányzat			elő-irányzat	eredmény	előirányzat
		pengő		pengő			pengő		pengő
I.	Kamatjövdelem:				I.	Kamatterhek			
	Egyleti értékpapírok és betétek kamatai	400	914.74	900		A mérleg 2-6. pontjai alatt felsorolt alapok kamatai	—	—	5.800
II.	Rendes egyleti bevételek:				II.	Egyleti kiadások:			
1.	Tagdíjak és tagdíj-hátralékokból	62.000	59.344.45	70.000	1.	Közlöny előállítási költségei	68.000	72.468.97	72.000
2.	Közlöny jövdelem	44.000	59.836.16	50.000	2.	Könyvtár	5.600	8.088.77	8.000
3.	Különféle bevételek	6.000	6.930.61	6.000	3.	Bútorbeszerzés és javítás	400	699.20	700
4.	Ilázbérjövdelem	2.800	2.800.00	2.800	4.	Szakosztályok költs.	500	698.38	700
III.	Rendkívüli egyleti bevételek:				5.	Lakásbér stb.	300	256.94	300
	Önkéntes adományokból	500	398.00	300	9.	Házjavítás és belső díszítés	2.500	2.240.00	2.000
IV.	Jövdelemi többletből	4.300	—	8.000	7.	Világítás	1.200	1.401.03	1.400
					8.	Fűtés	2.300	1.958.27	5.500
					9.	Tisztviselők tiszteletdíja	8.640	8.640.00	8.640
					10.	Irodaszemélyzet fizetése	7.560	7.053.00	8.500
					11.	Szolgák fizetése és nyugdíja	6.100	5.576.90	5.900
					12.	Adók és illetékek	2.400	2.010.43	2.200
					13.	Irodai költségek	900	902.82	900
					14.	Nyomtatványok	500	713.66	800
					15.	Posta és telefon	1.300	1.525.76	1.600
					16.	Napilapok és folyóiratok	600	471.05	600
					17.	Hollán-pályadíj	400	400.00	400
					18.	Fábián-jutalom	300	300.00	300
					19.	Lipthay-pályadíj	300	300.00	300
					20.	Cserháti-pályadíj	300	300.00	300
					21.	Arany- és ezüstérem	—	—	400
					22.	Társaséletfejlesztése	150	31.00	100
					23.	Vegyés kiadások	3.200	3.712.50	4.000
					24.	Hírszolgálat és képviseltetés	100	372.00	400
					25.	Rendkívüli kiadások	5.450	5.286.30	5.260
					26.	Osztályoknak nyújtandó támogatás	1.000	1.000.00	1.000
						Egyenleg	—	3.816.98	—
		120.000	130.223.96	138.000			120.000	130.223.96	138.000

Méhes Zoltán s. k. igazgató.

A Budapesti Mérnöki Kamara közleményei.

A Mérnöki Kamara választmányának 90. üléséből. A választmány 1928. évi március hó 23-án tartott ülésében a mérnöki munkafenntartásra vonatkozó miniszteri rendelet tervezetét tárgyalta, egyebekben pedig önkormányzati ügyeket intézett. 2289/1928.

Hirdetmény.

A Mérnöki Kamarához az alábbi leirat érkezett, melyet az érdekelteknek ezennel tudomásukra hozunk. Budapest, 1928. március 21-én. Thoma s. k., titkár.

72.238/1928. K. M. XII. M. kir. Kereskedelemügyi Miniszter.

A „Budapesti Mérnöki Kamara” t. Elnökségének Budapest, IV. Reáltanoda-u. 13.

Frank B. Kellog, az Amerikai Egyesült Államok külügyi államtitkára, a Pan American Union igazgatóbizottságának elnöke Magyarország washingtoni követével ez évi január hó 10-én írásban közölte, hogy Santo Domingóban, a dominikói köztársaság fővárosában, Amerika felfedezőjének emlékére világtörténelmet fognak felállítani Columbus-Világtörténelmi néven.

A Panamerikai Unió vezetősége világpályázatot hirdet építészeti részére s e pályázat nyertesei 50.000 dollárral fognak díjaztatni.

A pályázni szándékozók a kiírási feltételek megküldése végett forduljanak azonnal a következő címhez: Technical Adviser, Mr. Albert Kelsey Panamerican Union Washington D. C., a Panamerikai Unió műszaki tanácsadóhoz.

A pályázni szándékozók adják meg a kellő felvilágosítást életkorukról és gyakorlati tapasztalataikról, valamint közölik azt is, hogy a pályázati feltételeket angol, spanyol vagy francia nyelven óhajtják-e megkapni?

Felkérem az elnökséget, hogy az itt közölteket a tagokkal minél szélesebb körben ismertetni sziveskedjék. Budapest, 1928. évi március hó 14-én.

A miniszter rendeletéből: Noszlopy s. k. miniszteri osztálytanácsos.

Helyreigazítás. A Közlöny 1928. évi március hó 18-án megjelent 11-12. számában a 80. oldal bal hasábján alulról számított 13. sor téves tördelés következtében került a Budapesti Mérnöki Kamara közleményeinek rovatába.

A Kamara postatakarékpénztári cheque-számlájának száma: 28.844.

A Kamara telefonszáma: József 382-85.

A MAGYAR MÉRNÖK- ÉS ÉPÍTÉSZ-EGYLET KÖZLÖNYE

A BUDAPESTI MÉRNÖKI KAMARA HIVATALOS LAPJA.

Mellékletei: „A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönyének Havifüzetel”, a „Technika és Közgazdaság” és az „Ipari Szabványosítás”. Hozza a „Magyar Ipari Szabványosító Bizottság” hivatalos közleményeit és szabványtervezetel.

TARTALOM: Külföldi vasutak védekezése az autó versenyé ellen. Maléter Jenő. 93. l.

SZEMLE: Még néhány szó a Süss-cég 32. számú nagy szintező műszeréről. Böhm Woldemár. 102. l.

SZAKIRODALOM: Könyvismertetések, bírálatok. Közli: Dr. Lósy-Schmidt Ede, egyl. könyvtárnok. Bau und Wohnung. Ism.: Dr. Bierbauer Virgil. 102. l. — Staatliche Bauhochschule Weimar. Ism.: Padányi Gyúlys Jenő. 103. l. — Magyar szerzők irodalmi munkássága 1927/28-ban a technikai és ipari irodalom, valamint az ezekkel rokon tudomány-ágak területén. Közli: Dr. Lósy-Schmidt Ede. 104. l.

EGYLETI KÖZLEMÉNYEK: Kinevezés. 104. l. — Pécs szab. kir. város városszabályozási tervpályázatának eredménye. 104. l. — A gépészeti, elektrotechnikai és gyáripari szakosztály ülésének jegyzőkönyvei. 104-105. ll. — Az út-, vasút- és hídépítési szakosztály ülésének jegyzőkönyvei. 105-106. ll. — A mű- és középítési szakosztályok ülésének jegyzőkönyvei. 107-108. ll.

A BUDAPESTI MÉRNÖKI KAMARA KÖZLEMÉNYEI: A Mérnöki Kamara választmányának 91. üléséből. 108. l. — A Kamara új tagjai. 108. l. — Hirdetés tagfelvétellel. 108. l. — Elhalálozott tagok. 108. l. — A Kamarából kilépő tag. 108. l. — Névhelyesbítés. 108. l.

Külföldi vasutak védekezése az autó versenyé ellen.

MALÉTER JENŐ.*

Résumé: L'étude contient la description des mesures prises par les chemins de fer du continent pour combattre la concurrence causée par l'automobile. L'auteur fait connaître les calculations approximatives, fixant les pertes des recettes des voies ferrées par le transport motorique se développant sur les voies publiques. Puis il donne une théorie sur l'influence de la situation géographique et topographique des voies concurrentes aux chances du trafic, en vue des lois dans les différents pays concernant la défense des chemins de fers. En conclusion l'auteur est d'avis, que le système italien combiné avec celui du „Sesa” Suisse donnerait les meilleurs résultats, le système des chemins de fers français n'étant applicable avec succès que sur les lignes du grand tourisme.

Célom: összefoglaló és áttekinthető képet nyújtani arról, hogy az európai kontinens nyugati államai, illetve azok vasúttársaságai az autósállítás fejlődéséből keletkezett verseny ellen minő intézkedéseket tettek.

Ismertnek tételvezetve fel azt a tényt, hogy az Északamerikai Egyesült Államokban a gépjárművek elterjedése minden európai fogalmat meghaladt, hogy minden öt lakosra egy gépjármű jut, amelyek száma az 1927. év elején elérte a 22 milliót, ebből az autóbusszoké 80.000, a teherautóké 2,674.000. A vasutak súlyos és nagy veszteségeket szenvedtek, sőt egyes szakemberek szerint a veszteség eléri a forgalom- és bevételnek 15%-át.

Az Amerikában levő nagy szállítási távolságok miatt az áruforgalom terén eddig számottevő mértékben nem érezték meg a vasutak a gépjárművek versenyét. Ezzel szemben a személyszállítás terén igen érezhető károk mutatkoznak. 33 amerikai és kanadai vasútgazgatóság így az automobil szolgálat körébe vonta (1925. évig), 21 ugyanazt tervezte. 174 igazgatóság rendelkezett be a sínen közlekedő motoros üzemre, 24 azt tervbe vette. Mintegy 200 gőz- és elektromos üzemű vasút használja a közúti autóbusszokat üzemre kiegészítésképpen, 2 nagy vasút használja a közúti gépkocsit helyi tehervonatai helyett.

Az Egyesült Államok kereskedelmi kamarája saját kebeléből bizottságot küldött ki 1923-ban, amelynek célja az volt, hogy a különböző szállítóeszközök éles versenyének kiküszöböléséről alkalmas javaslatokat dolgozzon ki. E bizottság az alábbi tényeket állapította meg:

1. A különböző vasúti, gépjármű és hajózási szállító vállalatoknak a köz érdekében együtt kell működniük és az egymást tönkrétéletét célzó versenyt kerülniük.

2. Az együttműködésre a legjobb alkalmat azok a helységek szolgáltatják, ahol a vasutak teljesítőképessége korlátozott és annak növelése nagy költségeket igényelne. (A városok nagy pályaudvarainak egymásközti autóforgalma.)

* Előadta a közgazdasági szakosztály 1928. évi február hó 3-ai ülésén.

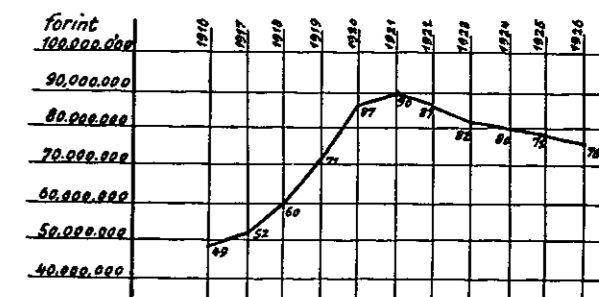
A svájci és osztrák vasutak igazgatóságainak amerikai tanulmányairól szóló jelentéséből az alábbiakat veszem ki:

3. A pályaudvarokon mutatkozó torlódást legcélszerűbben a házhoz szállító gépjárművek beállításával lehet levezetni. A pályaudvarok körzetén kívül, távolabbi helységekre is ki-terjeszhető a házhozszállítási üzem.

4. Mindenütt ott, ahol a vasút a forgalmat előnyösebben, vagy legalábbis egyenlő feltételek mellett le tudja bonyolítani, a közérdek azt kívánja, hogy a forgalmat a vasút kezében hagyják meg.

5. Az utazó közönség megbízható kiszolgálása érdekében kívánatos, hogy a nyilvános autófuvározás egészséges pénzügyi alapokon nyugodjék és hogy az állam szabályozza azt.

Angliában a kitűnő utak, az üzemanyag olcsósága és a vasúttársaságokra vonatkozóan fennálló az a tilalom, hogy más gépjármű közúti szállítását, mint a vasút kiszolgálására szolgálót, nem üzhetnek, azokat úgyszólván gúzsba kötve szolgáltatta ki a mozgékony verseny-társ guerrilla-csapatának. A védekezés egyedül lehetséges módját, a pályaudvarról való házhoz szállítását az angol vasutak erőlyesen megszervezték s mintegy 2-3000 gépjárművet szereztek be erre a célra.



1. ábra. A hollandi vasutak jövdeleme a személyszállításból az 1916/1926. időben

A közúti szállítás problémája éppen úgy, mint a vasúti szállításé, hazánkban belátható időn belül már kontinentális földrajzi fekvésünkkel fogva sem fog az amerikai vagy angol viszonyok szerint igazodhatni, ennél fogva az európai szárazföld nálunknál fejlettebb államaiban kifejlesztett módszereket kell behatóbb figyelemben részesítenünk.

Az első kérdés az, hogy valóban észlelhető-e a vasúti szállítási üzemből az autóverseny hatása, s az melyik szállítási ágazatban és mekkora károkat okozhatott? A legtöbb európai vasútnál a szállítási teljesítmény a háború befejezte óta erős ingadozásokat mutat, mely ingadozások az általános politikai és gazdasági helyzet és különösen az állami pénzügyek alakulásának függvényei. Egyedül talán Hollandia és Svájc tartották meg a békebelihez közelálló szilárd gazdasági erejüket. A hollandi két nagy vasúttársaság, a *de Maatschappij tot Exploitate van Staatspoorwegen* és a *Hollandische Ijzeren Spoorweg Maatschappij* a személyszállításból eredő bevételeket együttesen a bemutatott grafikonon tüntetik fel (1. ábra). A bevétel csökkenése 1921. óta