

zetségnek, az energiagazdálkodó gépészmérnöknek, de mint ahogyan nem nélkülözhető a feldolgozó iparban működő gépészmérnökök munkája, vagy a magasépítési szak közreműködése, mely utóbbi három tervező építész-mérnökkel és két nem mérnök építőmesterrel van a Tanácsban képviselve — úgy, véleményünk szerint — a mélyépítő tervező és végrehajtó tevékenység együttműködése a nagy közmunkák megvalósítása küszöbén szintén nem lesz nélkülözhető.

Tisztelettel kérjük Nagyméltóságodat, hogy a Tanácsot a mélyépítő tervező és ipart űző általános-mérnökök köréből megfelelő számú taggal kiegészíteni méltóztassék.

Egyes munkáskérdések rendezése az építőiparban.

Ebben a tárgyban a Mérnöki Kamara az alábbi kérelmet intézte az iparügyi miniszterhez. (A. 220/1942. sz.)

A fenti tárgyban a Budapesti Építőmesterek Ipartestülete már több ízben terjesztet fel Nagyméltóságodhoz beadványt, nevezetesen a heti 57 órás pótlék nélküli munkaidő tárgyában, a munkabérek maximálása tárgyában és a munkateljesítmény legkisebb mennyisége tárgyában.

A magunk részéről, mérnök-vállalkozó s egyben építőmester tagjaink nevében a Budapesti Építőmesterek Ipartestületéhez a fentiekben teljes mértékben csatlakozunk.

Hasonló a helyzet a mélyépítő iparnál is, mint az építőmestereknél. Mivel a mélyépítő iparban leginkább Kamaránk kötelékébe tartozó mérnök-iparosok foglalkoznak, Kamaránk közvetlenül is érdekelt a kérdésben, nem lévén a mélyépítőiparnak törvényes képviselője.

Ezért tisztelettel kérjük Nagyméltóságodat, szíveskedjék bölcs megítélése szerint a tudomásunk szerint már amúgy is előkészületben lévő intézkedéseket mind a magasépítőipar, mind pedig a mélyépítőipar területére, az eltérések figyelembevételével, az előállított fonák helyzetre való tekintettel, közérdekből lehetőleg sürgősen megtenni és Kamaránkat is értesíteni méltóztassék.

A Székesfőváros gyorsvasútjának ügye.

Ebben a kérdésben a Mérnöki Kamara ismételt tárgyalás után az alábbi kérelmet intézte Budapest székesfőváros polgármesteréhez. (A. 111/1942/2. sz.)

A székesfőváros törvényhatósági bizottságának közgyűlése a folyó évi június hó 19-én tartott közgyűlésén határozatra emelte Méltóságodnak a gyorsvasút létesítése iránt előterjesztett határozati javaslatát és kiegészítette a közgyűlés ezt a határozatát dr. Kossalka János thb. tag kartársunk azon javaslatának elfogadásával, hogy a BSzKRT felhívassék, miszerint hozza nyilvánosságra az ügyre vonatkozó jövőbeni tanulmányainak eredményeit is és támogassa a szaköröknek azon törekvését, melyek a gyorsvasút kérdésében egységes szakvélemény kialakítását és idevágó esetleges új gondolatok kitermelését célozzák.

Amidőn Méltóságodat e nagyszabású művelet elkészülte és előterjesztése alkalmából legmelegebben üdvözljük,

egyben közöljük, hogy Kamaránk válaszmánya is foglalkozott az ügygel és megállapította, hogy nemcsak mérnökkari, de — éspedig elsősorban — közérdek, hogy e nagyfontosságú kérdésben a rendelkezésre álló külső szaktudás is igénybevételessék.

Ehhez képest Kamaránk tisztelettel kéri Méltóságodnak arra irányuló intézkedéseit, hogy ennek

a nagyfontosságú kérdésnek nyilvános megvitatására lehetőség nyitassék és alkalom adassék arra, hogy előadások tartassanak, ahol pro és kontra argumentumokkal, esetleg új és hasznos eszmék vetődhetnek fel, illetőleg megoldások munkálhatók ki.

Mindennek pedig bevezetésül tervpályázat kiírását javasoljuk Méltóságodnak, mely alkalmat adna arra, hogy a megfelelő külső szakértők gondolatai hasznosíthatók és ennek az évtizedekre szóló alkotásnak megtervezésénél értékesíthetők legyenek. De fontos a tervpályázat rendszerének alkalmazása a felelősség szempontjából is, miért is ezt a gondolatot Méltóságod figyelmébe hazafias tisztelettel ajánljuk.

A Budapesti Ferenc József földalatti vasút műszaki emlék védelme.

A székesfővárosi gyorsvasút ügyével kapcsolatban a Mérnöki Kamara a címbe tárgyban az alábbi felterjesztést intézte a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszterhez.

A székesfőváros törvényhatósági bizottságának folyó évi június hó 19-én tartott közgyűlése tárgyalta a polgármesternek a székesfővárosi gyorsvasút létesítésére vonatkozó előterjesztését, melyet a közgyűlés elfogadott és ehhez képest a BSzKRT utasítást kapott az előmunkálatok haladéktalan megkezdésére, mely célra a közgyűlés 1.55 millió pengő hitelösszeget állapított meg.

Az elfogadott polgármesteri előterjesztés szerint a székesfővárosi gyorsvasuti hálózat négy szakaszból állna és pedig:

1. kiskörúti vonal a Berliini-tér és Nagyvárad-tér között a Vilmos császár-úton, Károly király-úton, Múzeum-körúton, Kálvin-téren és Üllői-úton át 5 km hosszban,

2. a Ferenc József vonal a Városliget és Boráros-tér között az Erzsébet királyné-úttól kezdődően a Hermina-úton, Állatkerti-úton, Hősök-terén, Andrassy-úton, Gróf Tisza István-utcán, Ferenc József-téren, Ferenc József-rapkarton, Fővám-téren és Közraktár-utcán át 7 km hosszban a Ferenc József földalatti vasút felhasználásával,

3. a pest-budai vonal a Bosnyák-tér és Széll Kálmán-tér között a Thököly-úton, Rákóczi-úton, Kossuth Lajos-utcán, Eskü-úton, dunai alagúton, Döbrentei-téren, Attila-körúton és Krisztina-körúton át 8.5 km hosszban,

4. nagykörúti vonal a Széll Kálmán-tértől a Margit körúton, Pálffy-téren, dunai alagúton, Szent István-körúton, Teréz-körúton, Erzsébet-körúton, József-körúton, Ferenc-körúton, Horthy Miklós-hídon és Szent Korona-úton át a Fehérvári-útig 8.5 km hosszban.

Az előterjesztés részletei tekintetében tisztelettel csak annyit kívánunk megemlíteni, hogy az egész előterjesztést a Fővárosi Közlöny folyó évi június 2-i 23. száma tartalmazza.

A fent 2. sorszám alatt megnevezett vonal a mai földalatti vasút vonalán haladna az Andrassy-úton és mivel a tervezet szerinti gyorsvasút ürszelvénye a mai földalatti vasút ürszelvényénél nagyobb, lehetséges, hogy a mai Ferenc József földalatti vasutat fel kell áldozni, hogy helyet adjon az újkori rendszer szerint átépítendő gyorsvasútnak.

Kamaránk ennek a műszaki feladatnak mikénti megoldását csakis abból a szempontból tette vizsgálat tárgyává, hogy a meglévő Ferenc József földalatti vasút az első ilyenmű vasút Európában, mely a magyar mérnökikar hírnevét dicséri és mely valósággal műemlékszerű védelmet igényelhet. E védelem tekintetében Kamaránk válaszmányának állásfoglalása szerint abban az esetben, ha a földalatti vasút fennmaradása lényegében a mai állapotában és felszerelésével semmi-