

Hollós Oszkár vm.  
Bp. I. Ráthy György

# A Műszaki Világ

50  
FILLÉR

Budapest, 1937 május 1, szombat. I. évfolyam, 1. szám.  
Szerkesztőség: VIII, József-körút 63, IV. Tel.: 1-459-29  
Kiadóhivatal: VIII, József-körút 5. sz. Telefon: 1-444-00  
Postatakarékpénztári csekkszám: 18.810

Főszerkesztő:

**Dr. Árvay József**

Előfizetési ára: Egész évre 20 pengő, félévre 10 pengő,  
negyedévre 5.30 pengő. — Egyes szám ára: 50 fillér.  
Postatakarékpénztári csekkszám: 18.810  
Megjelenik minden héten, szombaton.

## HELYES ÚTON

Irta: Bornemisza Géza,

a kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium vezetésével  
megbízott iparügyi miniszter

Az utolsó évtizedekben a technika olyan hatalmas lépésekkel haladt előre, hogy a mai élet át van szöve technikai kérdésekkel. Ezért természetes törekvés, ha a fiatal műszaki nemzedék a megnövekedett műszaki kérdések arányában a közélet irányításában is nagyobb mértékben akar részt venni és csak örömmel üdvözölhetem,

amikor a magyar mérnöktársadalom a közvélemény tájékoztatására lapot indít. A lap feladata az érdeklődés felkeltése minden aktuális műszaki kérdés iránt, de feladata lesz az is, hogy a mérnöktársadalom kérdéseit az aktuális közéleti kérdések homlokterébe állítsa. Minden bizonnyal számos életrevaló elgondolás, ötlet születik meg „A Műszaki Világ” hasábjain, amely nemcsak a mérnöki kart, az ipart, a műszaki kereskedelmet, hanem a magyar társadalom egyetemet is érdekelné fogja.

A technika szeretete ma már helyes kultúrérzékét jelent s ennek fejlesztése, a társadalom ilyen irányba való nevelése valóban hézagpótló. A fiatal magyar műszaki köröknek rá kell irányítani a közfigyelmet arra a sok tenni-valóra, ami még a magyar vidéken szükség, tökéletesíteni kell az egészségügyi építkezés iránti érzéket, meg kell küzdenie a modern gondolatokkal való idegenkedéssel és be kell vinni a köz tudatba, hogy igen sok probléma kellő műszaki előkészítéssel jobban és olcsóbban oldható meg, mint anélkül.

Népszerűsíteni kell a népegészségügyi szempontból is fontos világos, levegős építkezést, rá kell mutatni a falusi építkezések multbeli hibáira, amelyek nemcsak egészségügyi, hanem lelki szempontból is sok kárt okoztak. De nemcsak az építkezés terén tapasztalhatók hibák. A régi, nehézkes házi eszközök helyett be kell vezetni azokat a gyakorlatban már bevált, könnyen kezelhető gyorsabban, eredményesebben — és kevesebb emberi munkát igénylő — szerszámok és kisebb gépek használatát, amelyek versenyképesebbé tudják tenni a kisipari üzemeket is.

De minden politikumtól mentesen rájuk vár az a feladat is, hogy a magyar munkássággal megértessék a tőkének, a mérnöktársadalomnak és a munkáságnak érdekközösségét és kölcsönös egymásra utaltságát. A magyar mérnöktársadalom és a munkásság között érdekellentétek nincsenek, ilyen érdekellentéteket csak mesterségesen próbáltak elhitetni a magyar munkássággal. Nagyon helyeselhető, hogy ez a

most megindult lap helyet ad a munkásság köréből hozzászólóknak is, mert így megvitatva a felmerülő kérdéseket, sokkal közelebb jutnak egymáshoz és könnyebb lesz ledönteni azt a választalat, amelyet részint a helytelen előítélet, részint az osztálypolitika emelt közéjük.

A technika óriási fejlődése, a gépek elterjedése a közvélemény előtt egy ideig szociális szempontból kedvezőtlen színben tűnt fel és számosan voltak, akik a gazdasági válságot és a szociális nehézségeket hajlandók voltak a gépesítés rovására írni. Ez a

helytelen felfogás szerencsére kezd mindinkább háttérbe szorulni és éppen a fiatal mérnökemzedék kötelessége, hogy a technika vívmányait a munkáságnak és az egész emberiségnek hasznára tudja fordítani, anélkül, hogy ez szociális megrázkódtatásokat okozna.

A közvélemény ezirányú kialakítása elsősorban a fiatal magyar mérnöktársadalom feladata. Az ő propagatív munkájukra van szükség, mert a kérdés alapos ismerete nélkül ilyenirányú szellemi mozgalom nem vezethet gyakorlati eredményekre. Egységes elgondolással, a műszaki értelmiség és a fizikai munkásság érdek- és sorsközösségének felismerésével, megfelelő harmoniával, kiváló szaktudásával a magyar mérnöktársadalom be fogja tudni tölteni szerepét.

Meggyőződésem, hogy ezt a kitzűzött feladatot „A Műszaki Világ” jól fogja megoldani, ezért melegen ajánlom nemcsak a szakkörök, hanem az egész magyar társadalom figyelmébe.

valamivel kisebb magassága, a Duna vízállása fölött.

— Ennek az a magyarázata, hogy a Lánchídnál alacsonyabb hajózási árvtz-szint magasságot engedtek meg, mint a később épült összes többi hidaknál, ami miatt éppen a nagyobb árvtzek alkalmával

előfordul, hogy a nagy személyszállító hajók nem tudnak alatta átjutni és a Rudolf-rakparton kénytelenek kikötni, amint az 1926-ban be is következett.

Ezenkívül a Lánchídnál a hídpálya esése nagyobb, mint a többi hídnál és valamennyi budapesti híd közt a legkeskenyebb lévén, a pálya kereszt irányú alátámasztása alacsony tartók útján volt lehetséges és ennek következményeként a hídpálya alatti szerkezetek magassága kicsi lehetett.

— A pesti hidak itt közölt hídfőmagasságai és a hídfők elhelyezését is úgy állapították meg, hogy a Dunaparton mindenütt az árvtzszint fölé emelkedő magasságban

kocsi-, illetve villamospálya legyen átvezethető, ami ma már elengedhetetlen közlekedési követelmény.

## Lássunk tisztán a Boráros-téri hídfeljáró kérdésében!

Dr. Álgay-Hubert Pál  
a Közmunkák Tanácsa alelnökének  
nagyjelentőségű nyilatkozata

A közelmúltban a napilapokban tudósítások jelentek meg, amelyek a „Boráros-tér szörnyűségeiről” számoltak be és ennek kapcsán a közlemények írói arra a következtetésre jutottak, hogy ott valami „műhiba” történt. Szakkörökben ezek a híradások annál is inkább feltűnést kellettek, miután ismeretes, hogy úgy a híd, mint pedig a boráros-téri feljáró kialakításának terveit, annakidején az összes érdekelt és illetékes hatóságok kiküldött szakközegeiből, továbbá műegyetemi professzorokból, valamint az ország kiváló magánszakértőiből és esztétikusáiból összeállított bizottság felülbírálta és jóváhagyta.

Mivel a szóbanlevő tudósítások kétségtelenül alkalmasak arra, hogy a nagyközönség körében azt a hitet keltsék, hogy ennek az országos jelentőségű köz munkának tervezése körül és a hatóságok szakszerű működése tekintetében hibák történtek, szükségesnek tartottuk, hogy felvilágosításokat kérjünk az ügy legalaposabb ismerőjétől, dr. Álgay-Hubert Pál egyetemi magántanártól, a Közmunkatanács alelnökétől.

— Az ügynek szakszerű ismertetésére — mondotta dr. Álgay Hubert Pál — szívesen vállalkozom akkor, amikor erről a közérdeklődésre számot tartó ügyről van szó. Egyébként megjegyzem, hogy a boráros-téri híd építésének ügye az összes bel- és külföldi szakkörök előtt nemcsak teljesen tisztán áll, hanem

arról a legnagyobb tekintélyű külföldi szaklapok is egyöntetűen nagy elismeréssel emlékeznek meg.

— Egyes közlemények a hídfő magasságát kifogásolják. Mi ennek az oka? — kérdeztük.

— Ezek a közlemények megemlítik ugyan a boráros-téri hídfő magasságát, de elhallgatják viszont azt, hogy mily magasak a többi budapesti Dunahidak hídfői.

Szolgáljon felvilágosításul ezekre a magasságokra vonatkozóan a következő táblázat:

	Marigít-híd	Lánchíd	Erzsébet-híd	Ferenc József-híd	Horthy Miklós-híd
Parti nyílás alatti út nivó	+8.80	(nincs út)	+7.95	+7.24	+8.60
A pesti hídfő magassága	+14.13	11.76	+14.14	+13.16	+14.08

— Ebből megállapítható, hogy a budapesti Dunahidak pesti hídfői közül az Erzsébet-híd hídfőjének magassága a legnagyobb. Ezután következik a Margithíd hídfőjének a magassága és

harmadik helyen áll a Boráros-tér hídfőjének magassága +14.08 m magassággal a Duna 0 víz-pontja fölött.

## Nincs lényeges különbség a budapesti hídfők magassága között

— Ennél csak kevéssel alacsonyabb a Ferenc József-híd hídfőjének magassága — mondotta a továbbiakban. — Megállapítható továbbá, hogy

az összes budapesti hidak hídfőinek magassága körülbelül egyforma, csupán a legrégebben épült Lánchíd hídfőjének van — a többihez viszonyítva —

## Miért tűnik magasnak a hídfő?

— A Boráros-téri hídnál azonkívül még a teherpályaudvar vágányait is át kellett hidalni, ami miatt a hídfő a Dunától hátrább tolódott.

— A táblázatban közölt számok tehát félreérthetetlenül és minden kétséget kizáróan mutatják, hogy

a Boráros-téri hídfő „szörnyű” magasságáról beszélni a legteljesebb tájékoztatatlanságra vall.

— Miért tűnik mégis aránylag nagyobbnak a hídfő, illetőleg magasabbnak a feljáró a Boráros-téren, mint a többi hidaknál?

— A magyarázat rendkívül egyszerű. Az összes többi Dunahidak építéskor,

azok hídfőinél csupasz, teljesen beépítetlen területek voltak,

miért is minden budapesti híd hídfőjéhez óriási dombot lehetett építeni és ezel a hídfő és a part terepe közti magasságot eltüntetni.

Ezeknél a hídfőknél létesített dombok később annyira beépültek épületekkel, hogy azt a sűrűn beépített városrészek közt nem is lehet már észrevenni.

Kivétel ez alól az Erzsébet-híd pesti hídfőjének északi oldala, ahol a térszint, a belvárosi templom miatt nem töltötték fel és így ott, a magasság-különbség ma is látható.

## Kivételes helyzet

— Ezzel szemben kivételes és speciális helyzet volt az, hogy amikor a Horthy Miklós-híd megépítését elhatározták, a Boráros-téren a Dunapart már igen magas bérházakkal volt beépítve,

mégpedig igen alacsony nivón. Itt tehát dombot emelni nem lehetett, mert ezzel a Boráros-téri házakat és a Boráros-térré torkoló utcák házait teljesen be kellett volna temetni,

ami természetszerűen képtelenség volt a mai beépítettség mellett.

— Ez a helyzet annakidején elhárítható lett volna, ha akkor, — már a hídra való tekintettel — az egész környékre ugyanolyan dombot emeltek volna, amely, — mint más hídfőknél — eléri a Duna legkisebb vízállása fölött a +11, +12 m. ma-

gasságot. Miután ez, sajnos, nem történt meg, így

a régi +8 m. körüli térszintre épültek a boráros-téri házak.

Röviden tehát: a híd magassága teljesen szabályos, ellenben a Boráros-tér szinte túlságosan mély. Ez a helyzet már csak akkor lesz kiküszöbölhető, ha a jövőben a Boráros-téri házak elválnak, lebontásra kerülnek és ekkor az egész teret és környéket új rendezési terv szerint újjáépítik. Ennek alapján a tér sokkal tágabb lehet majd és egyúttal fel is tölthető magasabbra.

### Hidépítési vita a lapokban

— Még ezeknek a szakszerűség szempontjából egészen egyszerű tényeknek a nyitját sem kutatták a cikkírók, sőt előfordult, hogy az egyik esti lapban *magyarazatok* jelentek meg, amelyek a boráros-téri hídfő „szörnyű” magasságát azzal indokolják, hogy a híd, a Duna közepén nagyon nagy magasságban épült meg.

— Azt fejtegette a cikkíró, hogy itt olyan hidat kellett volna építeni, amelynél az egész hídstruktúra hordó, hatalmas, nagy főtartókat nem a híd kocsi pályája alá kellett volna elhelyezni, mint ahogy ez a Boráros-téri hídnál történt, hanem olyan hídstruktúrát kellett volna építeni, amelynek ezek a főtartók a hídpálya két szélén nyertek volna elhelyezést és a hídpálya fölé emelkedő magassággal épültek volna. Közbevetőleg megemlítem, hogy

az ilyen hidat „alsópályásnak”, míg a Boráros-téren épült „felsópályásnak” nevezi a hidépítést.

— A cikkíró szerint tehát minden baj abból származik, hogy a Boráros-téren felsópályás híd épült, holott, szerinte, alsópályást kellett volna építeni. Ebben a kérdésben is

teljesen elegezte a leglényegesebb körülményt

és emiatt ismét tévedésben van. Ez pedig a következő: ha a hidat tartó főtartók úgy épülnek, hogy azok hatalmas magasságukkal, a hídpálya fölé emelkedtek volna, a hídpályát akkor sem lehetett volna csak a levegőben lebegve megépíteni, hanem

a hídpálya alá akkor is olyan kereszt-tartókat kellett volna elhelyezni, amely kereszt-tartók a hídnak hatalmas főtartóira támaszkodnak.

— Ezek a kereszt-tartók tehát árvíz esetén a híd alatt haladó hajók kéményei, valamint a kocsi pályák közé kerülnek, tehát ez esetben a hídpálya magasságát ezek a kereszt-tartók szabják meg. Ha viszont felsópályás hidat építünk, mint ahogy ez a Horthy Miklós-hídnál is történt, ennél

maguk a főtartók kerülnek az árvíz-nél haladó hajók kéményei és a kocsi-pálya szintje közé.

### A világ legmerészebb gerendatartós hídja

— Ha tehát ezek a főtartók, — mint ahogyan az általában történni szokott, — sokkal nagyobb magassággal épülnek, mint az alsópályás hidak kereszt-tartói, akkor természetesen a kocsi pályák szintje is sokkal magasabbra kerül, mint az alsópályás hidaké.

— Elmulasztotta azonban a cikkíró — nyilván tájékozatlanságból — megállapítani azt, hogy itt

a kocsi pályák alá helyezett főtartók rendkívül, a hidépítés történetében eddig egyedül álló kis magassággal épültek meg úgy, hogy a külföldi szak-sajtó megállapítása szerint a Horthy Miklós-híd relatív magasságával ezidő-szerint a világ legmerészebb gerenda-tartós hídjának tekinthető.

— Ennek következtében a Horthy Miklós-híd főtartóinak magassága semmivel sem nagyobb, mint az alsópályás hidak kereszt-tartóinak a magassága.

— Ennek az állításnak a bizonyítására vegyük például az Erzsébet-hidat, amelynek hatalmas, nagy lánctartói között vannak a 3.5 méter magasságú kocsi pályát hordó kereszt-tartók. Ezeknek a kereszt-tartóknak a magassága a híd szélességétől függ. Minthogy pedig Horthy Miklós-híd jóval szélesebb, mint az Erzsébet-híd, az esetben tehát, ha a Horthy Miklós-híd helyén függő híd épült volna, annak kereszt-tartói az ottani pályaszélességnek megfelelően mintegy 4.5 méter magasságúknak kellett volna lenniük. Ezzel szemben a tényleg megépült hídnál kb. a főtartóknak magassága egyezik meg ezzel a mérettel.

(Az itt elmondottakat könnyebb megérthetőség céljából az 1. számú vázlatra is szemléltetjük. A szerk.)

### Óriási megtakarítás

— Így tehát — folytatta — a Horthy Miklós-hídnál semmiféle más fajta híd-strukturával nem lehetett volna kisebb

magasságot elérni. Viszont azonban más-fajta hídstruktúra építése esetén a hídfőtartók a kocsi pályák fölé emelkedvén, a szabad kilátást elvették volna és azonkívül például

függőhíd építése esetén a híd kétszer-annyiba került volna, mint a most megépülő híd.

Megemlítem itt, hogy a bécsi új Reichs-brücke, amely még valamivel rövidebb is mint a Horthy Miklós-híd és amelynek hídfői hasonló magasságúak, függőhíd-ként épül és

építési költsége 35 millió schilling, szemben a Boráros-téri Horthy Miklós-híd kerekén 10 millió pengő építési költségével.

De ha a költségektől el is tekintünk és csupán az esztétikai szempontokat vizsgáljuk, nem kétséges, hogy más a hegy-tövében épülő hidaknál, ahol a magas hegy környezetében, magas vonalak ki-vánkoznak tehát az úgynevezett alsópá-

### Miért épült a patkóalakú feljáró?

— Mi az oka annak, hogy a Boráros-téri feljáró kiképzése patkóalakú?

— Ennek oka az, hogy a híd a város-nak olyan részét köti össze, amely a pesti oldalon teljesen beépült és nagyforgalmú, viszont a budai oldalon még teljesen be-építetlen. Amíg egyfelől a Boráros-téren, a székesfőváros legnagyobb villamos forgalma bonyolódik le, addig másfelől a hídon át lebonyolódó villamosforgalom a híd forgalomba helyezése után néhány évig előre láthatólag kisebb mérvű lesz és az, csak fokozatosan fog emelkedni. Ha a nagykörúti óriási villamos forgalom lebonyolítására szolgáló hatalmas kocsi-parkot átvinnék a hídon, akkor

a Beszkárt számításai szerint, az üres kocsi kilométerek okozta évi veszteség félmillió pengőt jelentene. Emiatt a Beszkárt és a székesfőváros feltétele-nül ragaszkodott ahhoz, hogy a nagy-körúti hatalmas villamosforgalom ko-

lyás hidak és más a mindkét oldalon ala-csony, szabad területeket összekötő hi-daknál, ahol viszont csak az úgyneve-zett felsópályás híd szép, mert ez illesz-kedik harmónikusan a környezetbe (lásd: Páris, Olaszország stb.). Azzal tehát, hogy a Boráros-téren felsópályás híd épült, ami csakis a hídtervezésnél elért rendkívül kis főtartó magasság által volt lehetséges,

nemcsak műszakilag célszerűbb és új-szerűbb konstrukció létesült, hanem az egyúttal tetemes pénzügyi megta-ka-rítást is jelent.

— Mindezeket röviden összefoglalva te-hát, a boráros-téri híd-illetőleg az ottani hídfeljáró elhibázott magasságáról csakis azok beszélnek, akik az ügyben teljesen tájékozatlanok. A feljáró támfalának magassága egyébként is a legmagasabb helyen sem több, mint 5.5 méter, amivel szemben például az általánosan igen szép-nek minősített Erzsébethíd pesti feljáró-jánál 7 méter magas támfal van, amely az Irányi-utcánál fut ki.

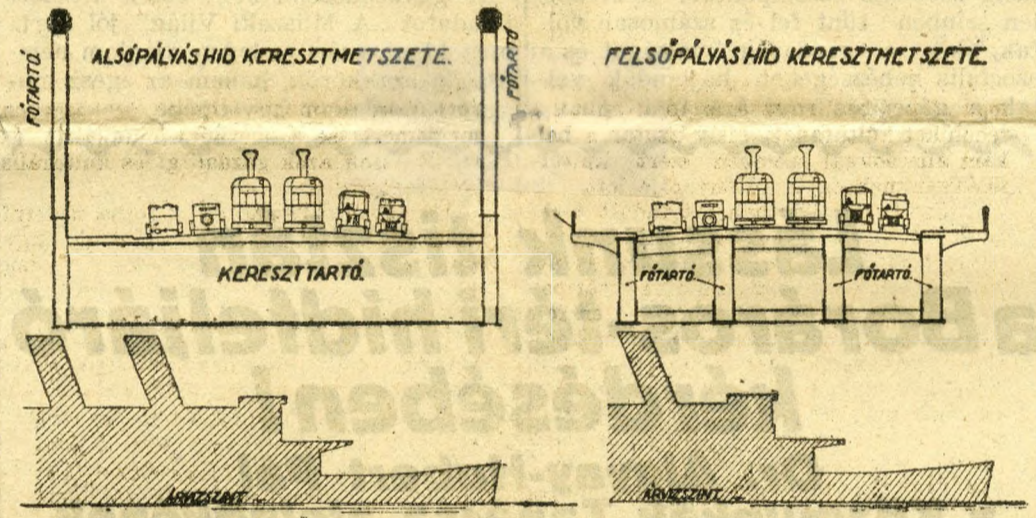
csijainak jórésze a Boráros-téren, a hurokvágányon visszafordítható legyen.

— Minthogy ezenkívül további elenged-hetetlen feltétel volt, hogy a végleg elfo-gadott közlekedési rendszernek megfele-lően úgy a hídon, mint a Nagykörúton, a villamosvágányok középre fektetendők, ennek a feltételnek megfelelően az előbb említett Beszkárt-hurkot is közepes elhe-lyezésbe kellett megépíteni, mert más-különb a sűrű villamosforgalom kocsi-jai a hídon jövő és menő kocsi forgalmat minduntalan keresztelték volna.

Igy állt elő mint egyedüli lehetőség az a patkóalakú forma, amely szerint a feljáró megépült.

Megjegyzendő egyébként, hogy más vi-lágvárosokban is modern hídfő kiképzé-séknél, ott, ahol hajózható folyók hídfői-ről van szó, elapformaként ez a patkó-forma nyert alkalmazást.

(L. a 2. számú ábrát. A szerk.)



1. ábra

### A kocsi pályák kettéágazása nem hátrányos

— A kocsi pályának a feljárón való ketté-ágazása a forgalom biztonsága szempontjából nem hátrányos?

— Eppen ellenkezőleg! — válaszolta. — A híd 15.70 m. széles kocsi pályájának, két tíz méteres ágra való kettéosztás igen nagy sugarú ívvel, szabályszerű tülemlés-sel és magas terelő járdaszíggel épül ki és így az a forgalom szempontjából ab-

szolút biztosságot nyújt. Egyébként is minden hídpálya a hozzácsatlakozó feljáróknál íves átmenettel szélesül ki. A kü-lönbesség csak az, hogy míg más hidaknál az ív rövid átmenet után újra egyenesbe megy át, addig a Boráros-téri feljárónál az ív hosszabban folytatódik a patkó két szárában, amely körülmény tehát a biz-tosságot még inkább növeli.

### Miért nem látni a körútról a hidat?

— Egyesek azt hiányolják, hogy a körútról nem lehet látni a hidat.

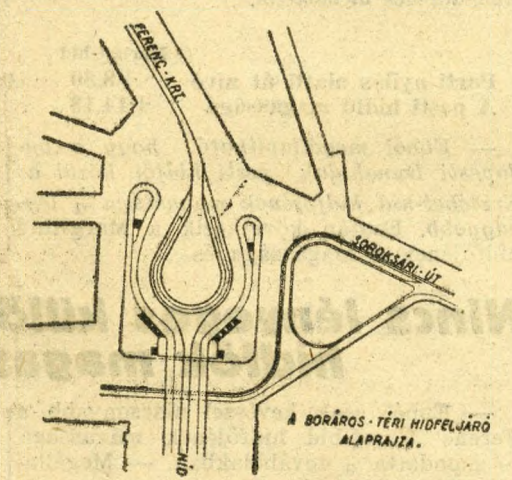
— Annak a kívánságnak, hogy a kör-útról látni lehessen a hidat, eleget tenni nem lehet, mert köztudomás szerint a körút tengelye a Duna folyási irányával ferde szöveget zár be. Miután pedig

a hidat a Dunára csakis merőlegesen lehet építeni, így a körút kiegyenesí-tése nélkül nem lehet elérni, hogy a körútról a hidat látni lehessen.

— Különb is pályafentes rendszerű hidaknál — mint amilyen London, Bécs, Párizs hidjai — még akkor sem lehet a hidat az odavezető útvonalról látni, ha a hírhoz vezető útvonal tengelye története-sen nem zár be szöveget. Mégis, ott ezt senki sem kifogásolta.

— Végül semmiképp sem érthető, hogy egyesek a „gyönyörű Boráros-tér eltüné-sét” emlegetik. Tudvalevő ugyanis, hogy mielőtt a híd építéséhez hozzáfogtak, a Boráros-téren farakások és szemétdombok, a Gregersen-ház előtt a ház oldalához tá-maszkodott domb állott, amelyen dűldező lépcsőkön csetlett-botlott a közönség. A tér közepét pedig teljesen széttagozott és

csupán egy kedves kis park bokrait



2. ábra

### (Megrendelő szelvény)

Alulírott ezennel megrendelem

## A Műszaki Világ-ot

(Név) \_\_\_\_\_

(Pontos cím) \_\_\_\_\_

(Egyévre, félévre, negyedévre)

Belizetés céljára kérek csekklapot

!Tessék kivágni és beküldeni!

Kiadóhivatal:  
Budapest, VIII., József körút 5.

fogja a szemlélő az egész hurokból látni.

— Ehelyett a teherpályaudvarnak a Boráros-tér déli oldalára való hátratosálá-sal szabad,

nagy térség keletkezett, amely gyö-nyörű új parkirozást fog kapni.

A Gregersen-ház mellől is eltűnt a domb. Sokak véleménye szerint a tér hatását za-varó elevátor eltávolítása esetén az össz-benyomás sokkal kiegyensúlyozottabbá fog válni!

Igy szól a nyilatkozat, amelynek meggyőző ereje minden kétséget kizár. A magunk ré-széről szomorúan állapítjuk meg azt a tényt, hogy a magyar mérnökök és munkások kiváló teljesítményét messze az ország határain túl hirdető alkotásról, minden komoly tanulmá-nyozást nélkülöző, olyan vélemények hangza-nak el, amelyek a külföldön megszerzett el-ismerés megtépezésére és a hazai közvéle-mény megtévezésére alkalmasak.

Távol áll tőlünk, hogy a szabad kritika jogosságát el ne ismernék, sőt azt — köz-érdekű ügyről lévén szó — fokozott mérték-ben kívánatosnak is tartjuk.

Ez a nagyszabású építkezés azonban ma-gyar ügy is lévén, a legelemibb követelmény-nek tartjuk, hogy bárki, aki ehhez hozzászól, jóhiszemű legyen. A jóhiszeműség azonban semmiképpen sem feltételezhető akkor, ha ki-fejezeten szakkérdésekben az ügy minden részletét legalaposabban ismerő szakkörök meghallgatása nélkül, oly kiélemtések hang-zanak el, amelyek alapjukban tévesek.

DR. ARVAY JÓZSEF

### Május 5: tagértekezletet tart a Budapesti Mérnöki Kamara

A Budapesti Mérnöki Kamara a Nemzet-közi Vásár hetében, május 5-én, szerdán dél-éltől 9 órakor a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet székházában (IV., Reáltanoda-u. 13.) tagértekezletet tart. A tagértekezleten többek között a városrendezésről és építésügyről szóló törvény végrehajtása kerül megvita-tásra.

### Maléter Jenőt hívták meg a Nemzetközi Utügyi Kongresszus szakelőadójaul

Mint szakkörökben ismeretes, a legutóbbi Nemzetközi Utügyi Kongresszus egyhangú-lag magáévá tette malduri Maléter Jenő dr. MAV műszaki főtanácsosnak a közúti gép-járművek külmeretének és súlyának egysé-ges nemzetközi szabályozása tárgyában tett javaslatát. A nagykonceptiójú tervezet az épülőfélben lévő nemzetközi autópálya szem-pontjából is elsőrangú jelentőséggel bír. A Kongresszus állandó Nemzetközi Szövetsé-gének főtákará, le Gavrian Pál, a párisi mű-egyetem világhírű tanára, egyszersmind a francia útügyek vezérfelügyelője, meleg bariát hangú levélben kérte fel most Malétert, hogy a Párisban június hó folyamán tar-tandó nemzetközi szakkonferencián az ál-tala javasolt kérdés előadói tisztét vállalja el. Maléter főtanácsos személyében a ma-gyar szakmérnöki kar egyik legkiválóbb és legprezentatívabb egyénisége kapta ezt a megtisztelő meghívást. Ennek a felkérésnek figyelemre méltó voltára legjobban rávilágít az, hogy a kérdés tanulmányozására kikül-dött szakbizottságban Franciaország, Német-ország, Amerika, Olaszország és Hollandia a legközelebbi világgkongresszus szállásadó-jának képviselője mellett a kis nemzetek sorából egyedül Magyarország kiküldöttje, illetve előadója vesz részt az értekezleten.