

megtakarított, de a tervezőépítész-kar elvezetett nagy összegeket. Nem szólva arról, hogy ilyen házi tervezéseknek rendszeresen még a vállalat sem látja nagy hasznát.

A jelenkor és az elkövetkező idők Maróthy nézeteit és úgy határozták, hogy a vitát elhalasztják a két Kamara megegyezésének időpontjáig. K.

II. Hozzászólások.

A vitát Rohringer Sándor műegyetemi professzor kezdte meg azzal, hogy örömmel ragadja meg az alkalmat, hogy felszólalhatson. Sajnálataát fejezi ki, hogy a tervezett kikötő-medencéknek csak egy része készülhetett el.

Lendületes szavakkal fejti ki, hogy a kikötő kormánybiztosságának megszervezése például, az adminisztráció pedig kitűnő és hogy a közreműködő mérnökök teljesítménye elsőrendű, kik sok tanulmányt végeztek és láthatatlanul is beírták neveiket a nagy műbe, mely még külföldi vonatkozásokban is példátlan.

Hogy — nézete szerint — lesz-e megfelelő hajózás, ez a jövő titka és hogy ezeket az új létesítményeket átveszik-e a hajózási vállalatok, hogy kifejlődik-e megfelelő vízi forgalom?

Ha a Vaskaput nagyobb hajóméretekre fogják átalakítani, azon esetben a nagyobb hajók (vagyis a kisebb tengeri hajók, tehát nem az Oceánjárók) — egészen Budapestig közlekedhetnek, de feljebb már aligha, minélfogva a budapesti kikötő nagy jelentőségű és nagy forgalmu átrakodó állomássá fejlődhetnek, még annak sem lesz akadály, hogy Komárom kikötője is nagyobb szerephez jut, de feljebb már — tekintettel a Duna folyamnak nagy esésére (a nagy esés Gönyünél kezdődik Győr vármegegyében) — erre a nagyobb forgalomra számítani azért nem lehet, mert a Duna felső szakaszán a 2,50—3,0 méter mély hajózási vízmélységet előállítani előreláthatóan nem lehet.

A budapesti kereskedelmi és ipari kikötő a tervezett Duna—Tisza csatornára is jótékony hatással fog lenni, mert az csatlakozhatik a Soroksári Dunaághoz, mely maga is hajózási csatorna.

A budapesti kikötő elrendezésében láthatók a különböző korok felfogásai, azért is némi-némi fogyatékosai vannak. Véleménye szerint célszerű lenne a Kvassay-zsilipet még áldozatok árán is át helyezni a Gubacsi-hidhoz és a soroksári Dunaág felső három kilométer szakaszát kikötő-medencévé átalakítani. Megjegyezi, hogy a Kvassay hajózási zsilip csekély méretei miatt a nagyobb hajók áthajózási igényeit nem elégíti ki.

Feltűnő volt, hogy az előadássorozaton nem tettek említést arról, hogy a Soroksári Dunaág a hazai öntözések igényeit is szolgálhatja, már pedig nézete szerint 100,000 kat. hold pestmegegyei terület öntözése közgazdaságilag van olyan fontos tényező, mint maga a hajózás, de viszont, ha az öntözés létesülne, a vízierőteleg jelentősége és hatása csökkenni fog. — Az öntözést ezidő szerint célszerűnek csak a soroksári Dunaágból lehetne megtervezni, mert a Tisza folyó erre nem alkalmas. Az öntözendő terület Pest vármegyében terül el Kunszentmiklóstól egészen Bajáig s ezt a „Pestvármegyei Dunavölgyi lecsapoló és öntöző társulat” tervbe is vette s ez többet fog érni, mint a tassi energia-teleg. Az öntözéshez szükséges lenne másodpercenként 50 köbméter vízmennyiség, de akkor már a vízierőteleg meg is szűnne, hacsak nem bocsátának több vizet a Nagy-Dunából a Soroksári Dunaághoz. De ez a jövő zenéje. (Terve van véve. Szerk.)

Egyébként elismerő szavakkal hódol a kikötő kormánybiztosságnak.

Viczián Ede miniszteri tanácsos, az „Országos m. kir. Vízépítési Igazgatóság” főnöke vette át ezután az érdekes fejtegetések után a szót. Ő is elismeréssel adózik a nagy munkának. Kiemeli a szerves példaszerűségét és azt a körülményt, hogy a nagy alkotás a legnehezebb viszonyok között jött létre.

Kvassay Jenőről a legmelegebb hangon emlékszik meg, mert az ő agyában fogamzott meg ez a grandiozus objektum, mikor a nevére elnevezett hajózási zsilipet (kamara-zsilip, csege) megépítette, mert az volt a munkálatoknak kezdete, az alapköve, de ő már látta, hogy hova fog mindez kifejlődni.

Ugyancsak beszél a Vaskapu újabb szabályozásának elodázhatatlan szükségességéről, mely

Igen tisztelt hirdetőinket, akik a következő, nagy propaganda-számunkra külön hirdetést óhajtanak feladni, kérjük, hogy a

kéziratot a legsürgősebben juttassák hozzánk, mert a lap hétfőn, április 30-án fog megjelenni

s így szombaton, 28-án délben zárjuk az anyagot.

A KIADÓHIVATAL.

A budapesti kereskedelmi és ipari kikötő.

Az az előadássorozat, melyet a budapesti kereskedelmi- és ipari kikötő kormánybiztossága rendezett a „Magyar Mérnök- és Építész-Egylet”-ben, ma (1928 április 17-én) fejeződött be azzal a hatodik felolvasással, melyet Halácsy Jenő kir. műszaki tanácsos tartott: „A soroksári Dunaág hajózási kikötőjének munkálatai” címen, mely felölelte a Dunaágnak állandó vízszinű, hajózható csatornává való átalakítását, a műépítvényeket, a mederkostrásokat és a sziklarobbantásokat és a kapcsolatos egyéb munkálatokat és berendezéseket.

Az Egylet dísztermét nagyszámú hallgatóság töltötte be, mely mindvégig feszült figyelemmel hallgatta az értékes fejtegetéseket — szemlélte a szebbnél-szebb vetített képeket, azzal az érzéssel, hogy ez az előadás méltó befejezése volt az előző öt felolvasásnak.

Az előadás rövid kivonatát íme az alábbiakban adjuk olvasóközönségünknek — és beszél-mölünk arról a magas nivón álló vitáról is, mely az előadássorozatot berekesztette, hol a magyar hydrotechnikusok vezető egyénei szólaltak fel és végül magunk részéről is meg tesszük észrevételeinket úgy, amint az alábbiakban következik.

I. Halácsy Jenő előadása.

Nevezett, — mint a Kormánybiztosság korábbi és hajózási osztályának volt vezetője —, előadását egy rövid történeti ismertetéssel vette be, amelyből a hallgatóság tájékozódást nyert arról, hogy mi volt az oka annak, hogy a Dunának ezt az ágát annak idején el kellett zárni. Ezután rátért azokra a közegészségügyi és hajózási szempontból káros következményekre, melyeket az elzárás vont maga után és amelyek az elzárt ág rendezését követelték. Mindezek után a rendezési munkálatoknak lényegét általánosságban ismertetette.

Ebből megtudhatjuk, hogy a rendezés során a Dunaág alsó- és felső torkolatánál létesített elzárás és az eliszapolt medernek kitisztítása által egy duzzasztással tartott állandó vízszinű, hajózható csatornává alakítottatt az, amelynek állandó vízszine és a nagy Duna változó vízszine között mindig egy-egy vizlépcső fog előállni. Ez a vizlépcső nagy víznél a felsőtorkolati elzárásnál, kis víznél pedig az alsónál fog nagyobb mértékben előállni, vagyis a Dunának a Csepel-sziget feletti csúcsától az alsó csúcsáig terjedő 4—4½ méter vízszinesése nagy vízkor a felsőtorkolatnál, kis vízkor pedig az alsótorkolati múnél fog érvényesülni, közepes vízállásoknál pedig a két vizlépcső között megoszlik.

Megtudhattuk ezen általános ismertetés során azt is, hogy az ágrendezés munkálatai nemcsak a hajózás újrafelvételét teszik a Dunaágon lehetővé és az ágmeneti lerombolt közegészségügyi viszonyokat javítják meg, hanem módot nyújtanak az előálló vizlépcsőknél érvényesülő vízenergia felhasználására és lehetővé tet-

ték a kereskedelmi- és ipari kikötőnek a Szigetsucson való elhelyezését is.

Ezután előadó egyenként ismertetette a szabályozás főbb munkáit, illetve építményeit, nevezetesen a felsőtorkolatnál létesített elzárást és az ebbe beépített s az itt előálló vizlépcsőn a hajóknak áttemelését végző „Kvassay” hajózási zsilipet, továbbá az ágat állandóan friss vízzel tápláló vízbeeresztő művet. A szabályozás másik sarkalatos részét, az alsótorkolati elzárást és műveket csak futólag érintette, mert ezek már az előző előadások során voltak részletesen ismertetve. (Alsó hajózási zsilip, vízierőteleg és a vízlebecsátó-zsilip.) Áttért azonban a szabályozásnak harmadik főrészére, mely az ág eliszapolt medrének kotrása által való kitisztítását és rendbehozatalát célozza. Itt megtudjuk, hogy a kitisztítás során 2,500.000 köbméter anyagnak kikotrásra vált szükségessé és a meder olyképen képezetett ki, hogy a Dunaág felső 3 km. hosszú szakasza 120 méter fenékszélességgel bír és egyszersmind belső kikötő-medencéül is szolgál. Ez alatt 15 kilométer hosszban egy 25 méter fenékszélességű, csupán a hajózás igényeinek megfelelő csatorna kotortatott ki. Ezt követően az alsótorkolatig már kotrás szükségére nem merült fel, mert a duzzasztott víz alatt itt oly mélységek vannak, hogy a hajózás igényeit bőven kielégítik.

Mindezek után előadatott, hogy a mederkiépítés a kotrási munkákkal még nem lett egészen teljes, mert a Dunaág medre alatt egy cerithium-mészke sziklapad vonul el, mely helyenként összesen mintegy 33.000 köbméter mennyiségben a tervezett fenék fölé bukkan és, amelyet a hajózás érdekében még el kell távolítani. Az eltávolítás robbantás segítségével végzetik, amely után a törmelék kotrás utján fog kiemeltetni. A robbantás érdekében süritett levegő segítségével a sziklába, víz alatt naponta 50—60 megfelelő mély lyukat fúrnak, amelybe Astral névű biztonsági robbanószert helyeznek azonnal el. Az egy napon készített lyukakba az elhelyezett töltényeket este sorba kapcsolják és elektromos gyújtással egyszerre felrobbantják. Ez a munka még a kísérletvezés stádiumában van ugyan, de az eddig elért eredmények a siker reményével kecsegtetnek.

Ezzel az előadás a dunai hajótipusok méreteinek megemlítése és a Dunaág hajózási műveivel való kapcsolatbáhozása mellett befejezett nyert.

Az előadás egyszersmind befejezését jelenti a kikötőről tartott előadássorozatnak, amelyből a hallgatóközönség tájékozást szerezhetett az épülő és a közeljövőben elkészülő budapesti kereskedelmi és ipari kikötőről, mely hazánk gazdasági életének egyik legfontosabb és legjelentősebb tényezője lesz.

*

Ezek után a szakosztályi elnök köszönetének kifejezése mellett megindította a vitát.

a budapesti kereskedelmi és ipari kikötő bázisa lesz.

Felelősi, hogy a Duna-Tisza hajózó csatorna tervezésénél Kvassay a magas vonalú vezetés mellett tört lándzsát s annak táplálását és az egyes hajózó zsilipeknél szükségessé váló vízzivattyuzások üzemben tartását a soroksári Dunaág vizéből és vizierőtelepéből kontemplálta.

Szerinte a pestmegyei öntözések alapgondata már meg volt a tervezés alkalmával, hiszen Kvassay Jenő vérbeli kulturmérnök volt.

Viczián, aki alaposan foglalkozott a soroksári Dunaág szabályozásával a tervezések stádiumában, aki könyvet is írt erről — még némi reminiscenciák után szintén megdicséri a nagy mű megalkotásánál közreműködő mérnöki kart.

Maurer Gyula a kikötő kormánybiztosa a zárszó jogán a következő felvilágosító kijelentéseket tette.

Szerinte az öntözés kérdése igenis mindig napirenden volt és hangoztatja, hogy a soroksári Dunaág vize erre alkalmas és ő mindenkori hangoztatta is, hogy a mai Magyarországon az öntözéseket itt kell megkezdeni és megszerettetni a néppel, nem pedig ezután még építendő új csatornák segítségével. — Kilátásba helyezte, hogy felterjesztést fog tenni a földmivelségi miniszteriumhoz, hogy eme Dunaág mentén alkalmas helyen földmivés iskola létesíttessék, melynek feladata lenne az öntözési berendezések népszerűsítése és megfelelő személyzet kiképzése. Hogy itt az előadások során erre nem tértek ki, annak oka a rendelkezésre álló s rövidre szabott idő volt. Nagyon sok kérdés volt még, melyekre egyáltalán nem térhettünk ki, mert itt csak a végrehajtott munkákat ismertettük, s azokat is csak nagy vonásokban.

A vizierőtelepre megjegyezni kívánja, hogy azzal több hidrotechnikus foglalkozott és a körülmények a mellett szólottak, hogy az alsó torkolati műveknél építtessenek egyelőre azok fel. Meggyőződése és véleménye szerint a felső torkolati (kiágazási) művek elrendezése is helyes, mert ha a gubacsi gáthoz helyezték volna el azokat, azon esetben a soroksári Dunaág felső három kilométer hosszú szakasza mihamarabb eliszaposodott volna. De megindokolja még álláspontját kereskedelmi és ipari érdekekkel, mert az állandó vízszintű zárt kikötő-medencék oly számtalan előnnyel bírnak, hogy a hajózási és kereskedelmi stb. érdekeltségek is, amelyek meghallgattak, mind felismerték azokat. E művek elhelyezését Kvassayval együtt, még minden szakember helyeselte.

A vizierőtelep megfelelő kifejlesztésére adva van a lehetőség.

Megemlíti azért, hogy itt a Mérnökegyletben a kikötő forgalma tekintetében annakidején elhangzott egy kijelentés, mely szerint a budapesti kikötő már elkésett, mert Pozsony és Bécs magukhoz vonzották a forgalmat. — Ez azonban nem helytálló, mert a mi kikötőnknek a megépítése nem késett el. Az bizonyos, hogy a háború miatt bizony volt késelem, de az volt a pozsonyi és a bécsi kikötők kifejlesztésénél is.

Véleménye az, hogy Pozsony és Bécs nem von el tőlünk számbavehető forgalmat, mert mindegyik kikötőnek meg van a maga érdekeltségi köre s így meg van az a budapestinek is. Elismeri, hogy Cseh-Szlovákia érdekei azt kívánták, hogy Pozsony és Komárom forgalma megnövekedjék, ami be is következett, mert Prága erre a két kikötőre támaszkodik, de ez a forgalom nem új, hanem Bécstől vonatot ei, mert Prága forgalmát Ausztria azelőtt oda irányította.

Budapest vízi forgalma a háború után és a háború alatt megesökkent, de hogy a békekötéssel a Duna nemzetközi víziúttá minősített, az hatalmas rugója volt és lesz a vízi-forgalomnak és ma már Budapest forgalma a békebeli forgalomnak több, mint kétharmadára emelkedett, bár a gabona és liszt forgalma igen lényegesen megcsappant.

Jelentékeny növekedett azonban a tranzit-forgalom, mely azelőtt nem volt. Ma már az is van és biztat a remény, hogy az növekedni is fog, mert ezidőszent már a szentet is vizen szállítják.

Nyugodt meggyőződéssel mondhatja, hogy a dunai forgalom fontossága nagyobb lesz, mint valaha. — Megköszöni ugy maga, mint kartársai nevében az elismerő szavakat.

Rohringer Sándor újabb felszólalásában kifejti, hogy a felső torkolati műveknek a gubacsi zsilipeknél való elhelyezése sokkal megfelelőbb lett volna, de ezen már változtatni nem lehet és annak a szilárd meggyőződésének ad kifejezést, hogy az öntözés kérdése hova-több előtérbe fog lépni.

Tomka Emil elnök emlékeztet arra, hogy a soroksári Dunaág első tervezés szerinti vízszintje 70 centiméterrel magasabb volt a mostaninál, de azt feladták s így az öntözés érdekei ennyivel háttérbe szorultak.

Végül a szakosztály nevében meleg köszö-

netét fejezi ki úgy azelődőknek, mint a felzáróknak.

III. A mi hozzászólásunk.

Lapunkban ismertettük mind a hat előadást és utólagra hagytuk a saját észrevételeinket.

Azzal kezdjük, hogy ime készen van a grandiozus nagy mű, melyet — az elhangzottak után — megbírálni távol áll tőlünk.

Meghajtjuk elismerésünk zászlaját a m. kir. kormány, a földmivelségi és a pénzügyi miniszterek előtt, kik lehetővé tették a nagy mű létrehozását, elismerésünket fejezzük ki a kikötő kormánybiztosságá és annak mérnöki személyzete előtt, — dicsérjük a közreműködő vállalkozókat és azoknak alkalmazottjait, mert valamennyien elsőrendű teljesítményt végeztek.

Arra a felvetett kérdésre, hogy a budapesti kereskedelmi és ipari kikötő nagyobbra építetett volna a kelleténél — megjegyezzük kíváncsian, hogy hiszen az a budapesti békebeli vízi-forgalomnak csak felét tudja egyelőre felölelni. Az tehát előreláthatólag nem lesz nagy, sőt az a meggyőződésünk, hogy nemcsak bővíteni kell. Utalunk arra, hogy mikor a budapesti Nagykörut és a Keleti pályaudvar felépült, a kishitűek nagyollották és ime alig mulik el pár évtized, — mind a kettő kicsinynek bizonyult.

Megjegyezni kívánjuk, hogy az öntözés kérdése nem most került felszínre, mert azzal az emines kérdéssel lapunk is foglalkozott. Utalunk e helyen a „Vállalkozók Lapja“ 1927 január 12-én 2. (2454.) számában megjelent közleményünkre, melyben (6-ik oldal, 4-ik hasáb, 4. és 5-ik bekezdés) röviden ismertette van a gubacsi vízfő és a tervezett 65 kilométer hosszú öntöző-csatorna. De hivatkozhatunk még az ugyanezen évi 11. (2463.) számunkra is, hol (4-ik oldal, 4-ik hasáb, 11-ik bekezdés) szintén felemlítjük ezt a 20,000 kat. holdas öntözést, — de, hogy 100,000 kat. holdat öntözhesünk, mint azt a tudós tanár kijelentette, — arra az a tiszteletteljes észrevételünk, hogy ez annyira vérmes remény — nem a lehetőség, hanem a kivétel tekintetében, amire csak azt mondhatjuk, hogy az a jövő század zenéje.

Végezetül engedtetsek meg nekünk, hogy néhány kérdést mi is feltegyünk.*

Manapság a kikötői gabonatarházakat óriási befogadóképességre építik. Ez történt nálunk is. Tudatában vagyunk annak, hogy ennek a Mammuth-építménynek anyaga vas és beton és hogy a tűzbiztonság tekintetében minden intézkedés és berendezés meg van, mindazonáltal — feltéve, de meg nem engedve — ha tűzveszély keletkezik, micsoda felbecsülhetlen értékek eshetnek a tűz martalékául. Biztosítással ez ugyan megtérülhet pénzben, de az elveszett gabona és egyéb rakományok — elveszett kincs ugy az országra, mint az egész embe-

* Időközben e kérdésekre vonatkozólag a kormánybiztosságtól azt a meggyűgató felvilágosítást kaptuk, hogy ők a számbajöhető alternatív megoldások közül a gazdaságilag és minőségileg legelőnyösebbet választották ki és alkalmazták. Szerk.

riségre. — Nemrég bejárta a lapokat az a rémhír, hogy Berlin közelében egy ilyen nagy gabonatarház elégett és felbecsülhetetlen károk keletkeztek. Tudatában vagyunk annak is, hogy gazdaságos az ilyen koncentrált kezelés, de vajjon mégis az a helyesebb megoldás-e, amely világszerte meghonosította ezeket az épület-óriásokat?

Tudomásunk van arról is, hogy az alsó torkolati műveknél bevezetett szivókatokkal való alapgödör vízmentesítésének ismertett berendezése hazánkban az első volt, de vajjon indokolt volt-e ezt a költséges eljárást alkalmazni, mert a körülzárt alapgödörből talán egyszerűbb és olcsóbb módon is el lehetett volna távolítani a vizeket. Sűrűn lakott területen mi is indokoltnak tartjuk (mint pl. Berlinben egy színháznál tették), de az alsó műveknél térbeli korlátozás nem volt.

Hazánkban már évtizedekkel ezelőtt történt ehhez hasonló, de más rendszerű vízmentesítő berendezés, hol szintén szivókatokkal és azoknak tartozékaival távolították el a káros talajvizeket.

A kikötői partfalak alapozásánál három rendszert is vettek alkalmazásba. Kérdezzük, hogy a soroksári Dunaágban a Budapesti székesfőváros által követett alapozási eljárás — mely kevesebb költséget igényelt — nem lett volna-e megfelelő?

Ugyanitt a szádfalak kihúzása a régi bevált módszerrel nem lett volna-e gazdaságosabb? (Megterhelt hajókhoz való kapcsolás után a hajók leterhelése után a cölöpök és a szádpallók könnyűszerrel kihúzhatók).

Nem lett volna-e célszerű olyan partfalakat tervezni és építeni, melyek befelé bordásak, vékonyabb faluak és széles talppal vannak ellátva s ez a három alkatrészes szerves összefüggésben lévén a megfelelő leterhelést a talpon nyugvó feltöltés képezi és a bedülés veszélye a minimálisra van csökkentve.

Hogy pedig a kikötő-medencék oldalajtói az építés alatt beomlottak, az természetes, mert rövid idő alatt ásták (kotorták) a medencéket meglehetősen meredek rézsűkkel. Persze arra nem volt idő, hogy a leásás fokozatosan történjen. Menedékesebb rézsűknél kevesebb lett volna a kagylózás, de amint az előadásokból kitűnt, utólag zseniálisan oldották meg ezt a kérdést is.

Mi az oka annak, hogy az alámosatások ellen biztosító szádfalakat teljesen mellőzték? Ez már egészen elavult módszer?

*

A budapesti kereskedelmi és ipari kikötő ismertetését ezzel nem zárjuk le, mert készséggel helyet adunk lapunkban a továbbiakra és kérjük a kormánybiztosságot, hogy tegye lehetővé a részletesebb ismertetését azoknak a műszaki berendezéseknek és eljárásoknak, melyek hazai mérnökeink előtt ismeretlenek és hogy a bizonyára pártját ritkító gépészeti berendezéseket is ismertesse. Reméljük, hogy még ezekről is rendez előadást a Mérnök-Egyletben a Kormánybiztosság.

Rozsnyay Károly.

Szines »Gyémántbeton« burkolatok
láthatók az árumintavásáron!
ACÉLBETON KLEINLOGEL R. T. vezér-képviselője. BUDAPEST.

Rakovszky közmunkaprogramjának méltatása.

Írta: Pirovits Aladár.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsának új elnöke — Rakovszky Iván — a legutóbbi közmunkatanácsi ülésen elmondta székfoglaló beszédét. A történelmi igazság szempontjából meg kell mondanunk, hogy a magyar mérnöki karnak a közélet terén való érvényesülésére vonatkozó érdekeit védeni és előmozdítani hivatott két szervezet, — t. i. a mérnök-egylet és a mérnök-szövetség minden lehető elkövetett, hogy erre az elnöki állásra a kormányhatóság a legutolsó ilyenirányú állásfoglalásához hiven mérnök-elnököt jelöljön ki, viszont azonban a beavatottaknak már jóidőtől fogva volt tudomásuk arról, hogy erre az itt most szóbanlévő állásra miniszterviselt jogász-férfiú van kiszemelve és lesz kinevezve. Ámbár kétségtelenül igaz, hogy a magyar mérnökség magasabb érdekei szempontjából az a már megtörtént esemény tulajdonképpen téveszteséget jelent, azonban bármennyire is teljes erőnkkel állunk mindenkor a magyar mérnöki kar érdekeinek szolgálatában, magának ennek a morális jelentőségű veszteségnek körülményeire ez alkalommal nem terjeszkedünk ki, hanem a megtörtént tényt férfiasan tudomásul véve, a kinevezett új elnök egyéniségének az állásából kifolyó méltatásáról fogunk itt tárgyalni.

Minden jogunk meg van tehát arra, hogy Rakovszkyban, a közmunkatanácsi vezető tisztet betöltő férfiuban egy erősen akaró és tettvágyó elnököt lássunk.

A székfoglaló beszédében foglaltak szerint, amelyben saját egyéni érzelmeinek adott kifejezést, — elérkezettnek látja az időt arra nézve, hogy a Fővárosi Közmunkák Tanácsának tevékenységében ismét a régi nagy tradíciók érvényesüljenek, nevezetesen a székesfőváros városképe kialakításában, valamint az építési tevékenység irányításában és vezetésében nagyobb szabású tervek valósuljanak meg. E nyilatkozat etikai értékét növeli az a körülmény, hogy az új elnök székfoglaló beszédében konkrét kérdéseket vet fel. Szerinte mindezenek előtt a székesfőváros szabályozási terveinek és építési szabályzatának alapos áttanulmányozásával akar foglalkozni. Miként mondja, nem elég az efféle terveket a mai nap viszonyainak megfelelően kivitelezni, hanem úgy kell azokat átalakítani, hogy a messze jövőendő várható fejlődésének is megfelelőjenek. Felemlíti a Tabán rendezésének kérdését, amelyre vonatkozó késelem a felépítést illetően napjainkban immár megokolatlan, azért tehát a Közmunkatanács egyik legfontosabb feladata,