

Ezek a cseh hatóságoktól annak idején előírt építési és üzemi feltételek, amelyek természetesen hazai viszonyainknak megfelelően megváltoznának, ha valaki hasonló függőpályát óhajtana építeni.

A fentiekben volt szerencsém nagyrabecsült szaktársaimmal a *Karsai-Pfiszter-Balassa*-féle magyar erdei függőpályának a vezetésem alatt álló erdőüzemben majd egy évtized óta bevált, használhatóságát, építési és üzemi követelményeit megismertetni; egyben megragadom az alkalmat, hogy az alkotóinak hálás köszönetet mondjak pompás találmányukért, amellyel az erdészeti szállító berendezések számát gyarapították.

\*

**Eine besondere Waldhängebahn.** Von D. Till.

Die Wirtschaftlich der auf dem Forstbesitz der Kön. Freistadt Kassa zwecks billigerer Brennholzförderung nach den Plänen von *Karsai, Pfiszter* u. *Balassa* gebauten Hängebahn wurde mittels einer vom Verf. angebrachten Wechsellvorrichtung und durch zweckmässige Linienführung — welche die Überspannung eines 4 M tiefen Tales ohne Brückenbau gestattete — wesentlich erhöht. — Verf. gibt hierüber eingehenden Aufschluss und führt auch die behördlichen Vorschriften des Bahnbaues und Betriebes an.

\*

**Une ligne aérienne d'une nature particulière pour transports forestiers.** Par D. Till.

Les modifications apportées par l'Auteur ont notablement accru l'utilité des installations de transport qui avaient été établies dans les forêts de Kassa suivant les plans de *Karsai—Pfiszter—Balassa*.

\*

**A Special Forest Suspension Railway.** By D. Till.

The efficiency of the transport equipment built according to the plans of *Karsai, Pfiszter* and *Balassa* in the forest belonging to the municipality of Kassa has been considerably increased by the improvements designed by the author.

---

## Néhány szó Lángos Lajos „Az erdei vasutak nyomjelzése“ című tanulmányához.

Írta: Zólogy Imre.

*Lángos Lajos*nak az „Erdészeti Lapok“ X. füzetében megjelent közleménye kitűnő gyakorlati útmutatást ad az erdei utak és vasutak tervezéséhez. Mindamellet van néhány vitatható megállapítása, amelyekhez az alábbiakban szeretnék hozzászólni.

Az 548. oldalon az utolsóelőtti bekezdésben azt találjuk, hogy „szeletszelvényeknél a pályatengely rendszerint a terep szintjébe esik, a bevágások földtömege pedig fedezi a feltöltéshez

szüksége anyagot". Ez ebben a fogalmazásban téves, mert ha az alépitmény koronája a terepszintbe esik a tengelyvonalban, a bevágás földtömege a hegyfelőli árok és a padka miatt sokkal nagyobb, mint a töltésé. Ezt a különbséget még fokozza a nött föld tartós lazulása, amit átlagosan 10%-nak lehet felvenni. Vagyis 1 m<sup>3</sup> bevágás 1.1 m<sup>3</sup> töltéssel egyenértékű.

Például: az alépitmény koronaszélessége . . . . .	2.60 m
az árok felső szélessége . . . . .	0.60 m
a padkaszélesség . . . . .	0.60 m
a rézsú a töltésben és bevágásban . . . . .	1.25
a terephajlás . . . . .	30%
a mérőjegymagasság (a tengelyben) 0.00 m,	
a szelvényterületek ebben az esetben:	
a töltésrész . . . . .	0.41 m <sup>2</sup>
a bevágásrész 1.50 m <sup>2</sup> , lazítva . . . . .	1.65 m <sup>2</sup>

a bevágásrész köbtartalma nem egyenlíti ki a töltésrész köbtartalmát, hanem annak éppen a négyszerese! Súlyos hiba volna tehát a pályaszintet úgy tervezni meg, hogy a tengelyvonalban lehetőleg sem töltés, sem bevágás ne legyen és a hossz-szelvényben a töltések és bevágások mérőjegye kiegyenlítse egymást.

Az a jó szeletszelvény, amelyben a lazított bevágás területe egyenlő a töltés területével. Ennek eléréséhez a tengelyvonalban lankás terepen kisebb, meredek hegyoldalon nagyobb töltést kell tervezni. A hossz-szelvény megtervezése előtt meg kell állapítani az egyes szakaszokban a terephajlást (nagyjából) és el kell készíteni azt a táblázatot, amelyik a megadott koronaszélesség, árokméret és rézsú mellett a terephajlás függvényében tünteti fel a kiegyenlített szelvény töltésmagasságát. A táblázatot az Erdőmérnöki Segédtablák segítségével gyorsan és könnyen el lehet készíteni. Az egyes szakaszokra megállapított eszményi töltésmagasságot kell azután a hossz-szelvény megtervezésénél állandóan szem előtt tartani, annak a lehető megközelítésére kell törekedni. Példaként bemutatom az Egyetemi Alap pécsváradi erdejében építendő erdei makadámút megtervezésénél használt táblázatot. A koronaszélesség: 5.00 m, az árokszélesség: 1.00 m, padka nincsen, a rézsú: 1.25.

Terephajlás : ‰	A kedvező töltés mérőjegye : m.	A töltés ill. lazított bevágás területe : m <sup>2</sup>
10	0.10	0.70
20	0.15	1.41
30	0.20	2.41
40	0.25	3.91
50	0.30	6.41

Az 549. oldal második bekezdése felsorolja az ívkitűzéshez legalkalmasabb táblázatokat. Nem említi az Erdőmérnöki Segéd-

táblákat, pedig ott négy táblázat is van és különösen *Modrovich* Ferenc 56. számú táblázata elsőrangú, mert feleslegessé teszi a nehéz szögmérő műszer használatát; mérőszalaggal és szögtükörrel több kilométer hosszú vonalat is fel lehet mérni és az összes íveket mindjárt ki lehet tűzni. Erről nem szabad megfeledkeznünk, mert az Erdőmérnöki Segéd táblák kötete minden erdőmérnöknek keze ügyében van — (vagy legalább is keze ügyében kellene lennie) — az esetleg részletesebb külföldi táblázatokhoz pedig nehéz hozzájutni, kivételes esetektől eltekintve nincs is rájuk szükség.

A nyomvonal kijelölésének *Lángos* Lajos ajánlta módja — mint minden eljárás, amely szükségessé teszi a távolságmérést — csak nyílt terepen célszerű, erdőben nehézkes, sűrű fiatalosban pedig csaknem lehetetlen volna. Ha a távolságmérő munkások nem találták el első kísérletre a helyes irányt, a mérőszalaggal oldalt el kell tolódní, erdőben vissza kell menni a kiindulási ponthoz és az új irányba újra kihúzni a szalagot. Sűrű fiatalosban pedig taláalomra felvett irányba kell rést vágni, mindaddig, amíg a helyes irányt eltaláljuk. El lehet képzelni, hogy ez mennyi munkát és késedelmet jelent. Három munkás nem is elég, mert nemcsak kitűzni, hanem állandósítani is kell a pontokat. Legalább méteres karókat célszerű használni, lehetőleg bemeszelve, hogy feltűnőek legyenek. A karók készítése, helybehordása és beverése nagyobb munka, mint maga a kitűzés; legalább még négy emberre, összesen hét segédmunkásra volna szükség.

A *Bosse*-féle lejt mérő használata jobb, mert nem kell távolságot mérni, két munkás feleslegessé válik. Sűrű fiatalosban sem kell sokat tisztogatni, mert a figuráns a céltáblás léchez megfelelő magasságban vízszintesen egy piros-fehér kitűzőrudat tart, nem kell a lécet látni, a kitűzőrúd egy darabját biztosan meg lehet látni. Öt munkásra van szükség: kettő karót készít, a harmadik helybehordja, a negyedik kezeli a céltáblás lécet, az ötödik levágja az esetleg behajló ágakat és beveri a karót.

A legszemlemezőbb megoldást *Krassay* Ágoston m. kir. főerdőtanácsostól tanultam. Ő kézi lejt mérőt használ és műszer helyett egy olyan figuránst keres, aki pontosan olyan magas, mint az ő szemmagassága. A figuráns állvány helyett a feje tetejére teszi a vízszintesen tartott kitűzőrudat.

Az 561. oldal alján a  $t_2$  képlete bizonyára sajtóhiba folytán két sorral lejjebb került, mint ahol értelemszerűen lennie kellene. Ugyanott a  $\cos \delta$  képlete téves, helyesen:

$$\cos \delta = \frac{FG}{S_2 + \frac{n}{2}}$$

\* \* \*

Zólogy Imre kartársam hozzászólásának rendkívül megörültem, mert bizonyítékát látom benne annak, hogy kartársaim nemcsak átlapozzák, hanem behatóan tanulmányozzák is írásaimat.

Nem térhetek ki azonban az elől, hogy Zólogy észrevételeire néhány megjegyzést ne tegyek.

A szeletszelvény tárgyalásánál a következőket mondom:

„Hegyi jellegű vasutak legcélszerűbb és leggazdaságosabb műszelvénye a szeletszelvény. Ilyen szeletszelvényeknél a pályatengely *rendszerint* a terep szintjébe esik, a bevágások földtömege pedig fedezi a feltöltéshez szükséges anyagot.“

Ha figyelembe vesszük, hogy egy vasútvonalnál a feltöltések földtömege rendszerint messze meghaladja a bevágások földtömeget, akkor szükséges is, hogy a szeletszelvények bevágásából kikerülő tömegtöbblet a közeli feltöltések készítésénél legyen felhasználható.

Hogy tiszta képet nyerhessünk a földtömegszükségletről és a legkisebb költséget okozó anyagelosztásról, úgynevezett *tömegszelvényt* kell készítenünk. A tömegszelvény nagyjából a hosszanti szelvényhez hasonlít, de a földtömegek helyzetéről és mennyiségéről sokkal szemléltetőbb képet nyújt, mint a hosszanti szelvény.

Ha a létesítendő vasútvonal egyes szelvénypontjaiban a műszelvények területeit, mint ordinátákat rakjuk fel és az így nyert pontokat egymással összekötjük, akkor 2—2 ordináta között az illető szelvény megközelítő földtömeget ábrázoltuk. Az ugyanabban a szelvényben előforduló bevágás és feltöltés területét elkülönítve rakjuk fel, úgyszintén felrakjuk a két földtömeg különbözetét is, így megállapítjuk a szelvényben esetleg mutatkozó hiányt vagy felesleget.

A tömegszelvény birtokában most már megállapíthatjuk a földtömegelosztás geometriailag legcélszerűbb módját.

*Nem elegendő tehát egyetlen keresztzelvény területéből a várható földtömegeket megállapítani.*

A tömegszelvény megszerkesztésénél a gyakorlatban eltekinthetünk a földnek lazulásának a figyelembevételétől, mert igaz, hogy a bevágásokból kikerülő anyag lazulása átlag 10%-ot is kitesz, de a feltöltéseket ennek a lazulásnak megfelelő %-os arányban magasabbra és szélesebbre készítjük, hogy az a megülepedés után lehetőleg a tervben előírt méreteket érje el.

Zólogy kartársamnak a szögtükörrel való szintezést illető megjegyzéseire meg kell említenem, hogy éveken keresztül szinteztem szögtükörrel és ebben nagy gyakorlatra tettem szert. Természetesen a szögtükörrel való szintezés meg sem közelíti a szintező műszer munkáját pontosság tekintetében. De a segéd munkások

is rövidesen annyira belegyakorolják magukat ebbe a munkába, hogy a mérőszinór áthelyezésére csak ritkán van szükség. Ezzel a módszerrel egyúttal megközelítően megmérjük a pálya hosszát is. Egy hátránya van: hogy csak szélcsendes időben alkalmazható, amikor is a függélyező gyorsan megnyugszik. Célszerű ezért nehezebb függélyezőt alkalmazni.

Megjegyzi *Zólomy* azt is, hogy a német körkitűzési táblázatok mellett megfeledkeztem a *Modrovich* Ferenc műegyetemi ny. r. tanár összeállította táblázatról. Ez a táblázat, amely a szerzője szerint is csak megközelítő adatokat tartalmaz, vasútépítésnél nem, hanem csupán útkitűzési munkálatoknál alkalmazható. Hasonló elveken alapszik a *Neidecker*-féle számtolóka is.

Ami a képleteket illeti,  $t_2$  képlete valóban két sorral lejjebb került,  $\cos \delta$  értéke pedig:

$$\cos \delta = \frac{FG}{EG}$$

ahol:  $FG = \left(S_1 - \frac{n}{2}\right) + \left(S_2 - S_1\right) \cos \alpha$  és  $EG = S_2 + \frac{n}{2}$

\*

Ugyancsak híd- és vasútépítési tanulmányaimmal kapcsolatban közvetlenül megjelenésük után levelet kaptam *Modrovich Ferenc* műegyetemi ny. r. tanár úr Öméltóságától, amelyben észrevételeit közli velem. Amidőn a Professor úrnak hálás köszönetemet fejezem ki alapos és tárgyilagoos bírálatáért, a levélben foglalt megjegyzésekre az alábbiakban válaszolok.

#### *Erdei vasúti hidak tervezése:*

1. Német forrásmunkák alapján („Handbuch der Ingenieurwissenschaften“, II. Teil III. Band, J. E. Brik & Dr. Ing. Th. Landsberg, valamint „Verordnung für die preussischen Staatsbahnen vom 1. Mai 1903.“ azt állítom, hogy a mozgó megterhelés alatt a legnagyobb nyomaték helye a tartó közepétől jobbra és balra  $0.06 l$  távolságban van.

A Professor úr szerint ezt a távolságot sokkal egyszerűbben és pontosabban a következő egyenlet adja meg:

$$z = \frac{l}{2} + \frac{\sum P_j e_j + \sum P_b e_b}{2R}$$

„Ebben az egyenletben  $P_j$  ill.  $P_b$  jelenti a mértékadó erőtől jobbra ill. balra eső erőket, míg  $e_j$  ill.  $e_b$  ezeknek egyenkint a mértékadó erőtől való távolságát.  $R$  = a legkedvezőtlenebb teherállás mellett a tartóra férő összes erők eredőjét jelenti. Hosszabb hidakon megközelítőleg a maximális nyomatékok paraboláit burkoló parabola csúcspontját a tartó közepétől jobbra ill. balra  $0.50 l = 1/20 l$ -re szokták felvenni. Rövidebb hidaknál, amint az

előbb felírt egyenletből látszik, rendszeren jóval távolabb esik, kivéve a szimmetrikus terhelés esetét, amikor pontosan a középére.“

Szerény véleményem szerint annak a megállapítása, hogy a nyomaték a tartószelvény melyik részébe esik, csupán elméleti értékű, mert rövidebb hidaknál a tartónak rendszerint egyenlő keresztmetszévény van, a tartó egész hosszában, közömbös tehát, hogy a legnagyobb nyomaték a tartó melyik részére esik. Hosszabb, rács-tartós hidaknál pedig akár 0.05 l, akár pedig 0.06 l értékkel számolunk, a kapott eredmény mindenesetre kisebb a hídközéptől számított első csomópont távolságánál.

2. A Professor úr megjegyzi, hogy a közöltem legnagyobb igénybevételek közül a nyíró igénybevételek nagyobbak, mint a magyar előírások szerintiék. A 33.034/1910. K. M. számú *közúti hid-szabályzat* a faszerkezetek igénybevételére vonatkozólag a következőket írja elő:

- a) Húzásra vagy nyomásra a rostok irányában  $\text{cm}^2$ -enkint:
- |                        |       |
|------------------------|-------|
| kemény fában . . . . . | 85 kg |
| puha fában . . . . .   | 70 „  |
- b) Nyírásra, a rostokra merőleges irányban: a húzásra és nyomásra megengedett igénybevétel  $\frac{1}{4}$  része.
- c) Nyírásra, a rostokkal párhuzamos irányban: a húzásra és nyomásra megengedett igénybevétel  $\frac{1}{8}$  része.

3. A fogazott és ékelt gerendák méretezésére vonatkozólag a Professor úr a következőket írja:

„Hazánkban a fogazott és ékelt gerendákat sokkal egyszerűbben számítjuk, t. i. a teljes szelvény szerinti számított keresztmetszeti tényezőt szorozzuk meg kettős ékelt gerendánál 0.7, ill. hármas gerendánál 0.5-tel, fogazott és hosszanti ékelt gerendáknál 0.8 ill. 0.6 tényezővel. Természetesen a keresztmetszeti tényező számításánál a csavarlyuk átmérőjének megfelelő gerendaszélesség (mintegy 3 cm) figyelmen kívül marad. Az ékeket sokkal jobb egyenlő méretűnek kiképezni és inkább az éktávolságot változtatni. Az ék fogméltsége a gerenda magasságának (az egy gerendáé) mintegy 0.1—0.2, vagyis középértékben 0.15 m; az ék hosszúsága a fogméltségnél legalább 4, de lehetőleg 5.5-szerese, a legkisebb ék-távolság: 12e.“

4. A szegecselt vastartók keresztmetszeti tényezői, valamint tehetetlenségi nyomatékai a Professor úr szerint legegyszerűbben a Czakó-féle táblázatból vehetők ki. Ehhez a megjegyzéshez csak azt fűzöm hozzá, hogy igen jó erre vonatkozó táblázatok találhatók a *Hütte*: „Des Ingenieurs Taschenbuch“ III. kötetében.

*Az erdei vasutak nyomjelzése.*

1. A hozzá nem férhető szögpont esetén való eljárásomra vonatkozólag a Professor véleménye a következő:

„A hozzá nem férhető szögpont esetén való kitűzésnek csak egyetlen módját írja le, amely a választott példa esetén jó eredményt is ad. Általánosabban, különösen, ha a választott sugárral az egész ívet akarjuk kitűzni, sokkal egyszerűbb a segédszögpontok és a hozzáférhetetlen szögpont alkotta háromszögből kiszámítani sinus-tétellel (a szögek sinusai kiolvashatók a *Hanhardtnál* sokkal jobb *Sarrazin*-ből) az oldalakat és így pontosan kitűzhetjük a választott sugárnak megfelelő érintési pontokat. Nincsen tehát szükség kosárgörbékre. Nem tudom miért tartja szükségesnek Kolléga úr a sarkpontos összrendezőkkal való kitűzéshez a szorzó teodolitot, mikor az anélkül is lehetséges. Számos szabványos vasúti ívet tűztem már ki közönséges teodolittal is.“

A Professor úr fenti megállapításaihoz csak annyit kívánok megjegyezni, hogy a szorzó-teodolit véleményem szerint sokkal kényelmesebb a közönséges teodolitnál, mert módunkban van az egyik szögszárát a  $0^{\circ}$ -ra beállítani. Mindenesetre kezdőknél könnyen előfordulhat, hogy tévedésből a távcső rögzítő csavarja helyett az osztott kör rögzítő csavarját engedik meg, ha ez észrevétlen marad, a kitűzésbe hibák csúsznak be.

2. A vonalmeghosszabbításra vonatkozólag:

„A vonalmeghosszabbításnak, vagyis a vonalfejlesztésnek általában négy módja ismeretes: 1. a mellékvölgyek felhasználása, 2. a fordulók = szerpentinkanyarulatok vasutaknál ritkábban nyerek alkalmazást, 3. a csúcsfordulók és végül 4. a hurokban való vonalvezetés, amely utóbbi azonban legtöbbször igen költséges, mert alagutakat és viaduktokat igényel.

Nem feltétlenül szükséges páros számú csúcsfordítót alkalmazni, mikor az üzem semmivel sem nehezebben lebonyolítható páratlan számuval is, legfeljebb arra ügyeljünk, hogy a mozdony lehetőleg előre a hosszabb szakaszon, avagy az üzem nézőpontjából veszélyesebb szakaszon legyen a vonat élén. Ha a teherszállítás lefelé történik, semmi akadály nincs, hogy a csúcsfordítók kitérők nélkül épüljenek, de már emelkedőben szálfat tölteni nem szabad és így akkor minden csúcsfordítón kitérő vágányt is kell építeni.“

Erre a megjegyzésem csupán az, hogy az erősebb emelkedésű pályáknál az erdei vasút engedélyezési okirata az üzemi feltételek között rendszerint előírja, hogy a vonat mozdonyának lehetőleg a vonat élén kell lennie. Ezt valóban csak úgy érhetjük el, ha minden csúcsfordulóban kitérőt is építünk, ahol a mozdony mindig a vonat élére válthat. Páros számú csúcsfordító esetében a csúcs-

fordítókat megelőző és követő szakaszon kitérő nélkül is a vonat élén lehet a mozdony, de már magán a szakaszon belül ezt csak kitérőkkel lehet elérni, pedig rendszerint ez a legveszélyesebb az üzembiztonságának a nézőpontjából.

3. A szögtükörrel való szintezést a Professzor úr szintén nem találja gyorsabbnak és pontosabbnak az egyéb lejtűző eszközökkel való munkánál. Ez mindenesetre teljesen egyéni ügy; ami engemet illet, amint azt már fentebb is említettem, ebben a kitérési módban nagy gyakorlatra tettem szert és talán ezért is részesítem a többi kitérési módokkal szemben előnyben.

4. Végül a Professzor úr szerint a kitérő váltóját megelőző sínillesztés rendszerint nem esik egybe a mellékvágány érintkezési pontjával. Erre vonatkozólag a következőket írja:

„T. i. rendesen a váltó is adott, vagyis a váltó hosszúsága az illesztéstől a gyökkötésig mérve, valamint a csúcshínek a gyöknél a tőshínnel bezárt szöge (többnyire  $1^{\circ} 34'$ , illetve a  $9^{\circ}$ -os kitérőknél  $2^{\circ} 3' 47''$  stb.) és végül a gyöknél a két sín járóélének távolsága. Ez utóbbi a sínfejszélesség és a csatornaszélesség összege ( $0.76$  m nyomtávolságnál a gyöknél lévő csatorna  $45$  mm széles).“

Annakidején cikkemhez mellékeltem az  $1^{\circ} 34'$ -es váltóelágazást feltüntető 5 különféle kitérő-elrendezés rajzait, mivel azonban ezek több oldalt vettek volna igénybe és az amúgy is költséges dúcok számát szaporították volna, a szerkesztőséggel abban állapodtam meg, hogy a rajzokat mellőzzük.

Mínthogy az Erdészeti Zsebnaptár már úgysis készülöben van és abban a vasútépítést tartalmazó, részletes, szinte tankönyvszámba menő tanulmány jelenik meg a Professzor úr tollából, már nem találok időszerűnek az említett ábrák közlését. *Lángos Lajos.*

\*

#### Einige Worte zum Aufsatz „Trassierung von Waldeisenbahnen.“

Von I. Zólogy.

Auf die vornehmlich das Profilieren und Nivellieren betreffende Ausführungen des Verf. gibt *L. Lángos* eingehende Antwort und führt auch die von *Prof. Modrovich* in einem an ihn gerichteten Privatbrief gemachten „seine beiden früheren Arbeiten („Erdészeti Lapok“ No. V. und VIII. 1941.) berührenden Bemerkungen an.

\*

Quelques mots sur le „Tracé des chemins de fer forestiers“. Par I. Zólogy.

L'Auteur répond aux observations et indique les remarques que le *Prof. Modrovich* lui a communiquées par lettre.

\*

Some Words About the Article „Tracing of Forest Railways.“ By I. Zólogy.

The author of the article above mentioned answers the remarks made by *Zólogy* and publishes some notes by *Prof. Modrovich* written in a private letter to the author.



## ÉRTESETÉS.

Különnyomtatványként küldjük meg t. Olvasóinknak a következő hivatalos közleményünket:

Az árellenőrzés országos kormánybiztosának 55.200/1941. A. K. számú rendelete a belföldi termelésű fenyőszerfa ármegállapítása tárgyában.

Az árellenőrzés országos kormánybiztosának 56.000/1941. A. K. számú rendelete a belföldi fűrészüzemeken hazai szármaszású fenyőgömbölyegfából termelt fűrészárú, valamint a faragott fenyő-épületfa legmagasabb eladási árának a megállapítása, továbbá a külföldről behozott fenyő-fűrészeltfa, fenyő-faragottfa, fenyő-gömbölyegfa és -gömbölyegrúd legmagasabb eladási árának a megállapításáról szóló 10.300/1939. A. K. számú rendelet egyes intézkedéseinek a módosítása és hatályának a visszafoglalt délvidéki területekre való kiterjesztése tárgyában.

Az árellenőrzés országos kormánybiztosának 58.200/1941. A. K. számú rendelete az aprított gyújtósfa, kötegelt puhafa és kötegelt léchulladék legmagasabb árának a megállapítása tárgyában.

## EGYESÜLETI KÖZLEMÉNYEK.

### Választmányi ülés.

Az Országos Edészeti Egyesület igazgató-választmánya 1941. évi november hó 25.-én ülést tartott, amelyen megjelentek: **Waldbott Kelemen** báró elnök, **Térfi Béla** és ifj. **Telteki József** gróf alelnokok, **Biro Zoltán** ügyvezető, **Mihályi Zoltán** dr. titkár, **Széchenyi Bertalan** gróf és **Keglevich Gyula** gróf tiszteletbeli tagok, továbbá **Ajtay Jenő**, **Ajtai Sándor** dr., **Bartha Dezső**, **Beyer Jenő**, borhi **Borhy György**, **Fekete Zoltán**, vitéz **Festetics Kristóf** gróf, **Földváry Miksa**, **Hendrey József**, **Kardoss Kálmán**, **Kovács Gábor**, vitéz **Lámfalussy Sándor**, vitéz **Onczay László**, **Orosz Antal**, **Osztroluczky Miklós** dr., **Prónay Gábor** báró, **Prónay György** báró dr., **Riedl László**, **Rochlitz Béla**, **Rónai György**, **Schenkengel László**, **Véssey Mihály** és **Tóth Bódog** választmányi tagok, valamint **Lesenyi Ferenc**, **Modrovich Ferenc** és **Véssey Ferenc** egyesületi tagok.

Távolmaradásukat kimentették: **Andrássy Sándor** gróf tiszteletbeli, **Bencze Pál**, **Biedermann Imre** báró, vitéz **Bontay Ferenc**, **Czillinger János**, **Esterházy Móric** gróf, **Földes Tibor**, **Inkey Pál** báró, **Ivanich Ferenc**, ifj. **Károlyi István** gróf dr., **Károlyi Gyula** gróf, **Lády Géza**, **Mailáth György** gróf, vitéz **Marsóy Ferenc**, **Matusovits Péter**, **Molcsányi Gábor**, **Montenuovo Nándor** herceg, **Pallavicini A. Károly** örgróf, **Papp-Szász Tamás** dr., **Rimler Pál**, **Takács Zsigmond**, **Urbánfy Ignác**, **Vuk Gyula**, vitéz **Walla Ferenc** és **Zsombory Ignác** választmányi tagok.

**Waldbott Kelemen** báró elnök megnyitó beszédében hangsúlyozta a tárgyalásra kitűzött két kérdésnek: az árellenőrzés országos kormány-