

82 millióból megvalósíthatná Budapest a gyorsvasutat, melynek a jövedelmezősége is biztosítottnak látszik

Irta: WITTENBARTH GYÖZŐ

16 Budapesten a gyorsvasut már nem a távol jövő ködös álma, hanem a mindennapi élet nélkülözhetetlen, lüktető követelése. Wittenbarth Győző mérnök a gyorsvasut számszerűségeiről tartott előadást a Mérnökegylet ut-, vasut- és hidépítési szakosztályában és megállapításával kétségtelenül számottevő szolgáltatást teljesített a gyorsvasut eszméjének. Az érdekes előadást, amelyért Sztróka István, Kelemen Móric és Méhes Emő dr. hozzászólása után Szikszay Gerő miniszteri tanácsos mondott köszönetet, kivonatban közöljük.

Budapesten az elmúlt évben a fejenkénti utazások száma 343-at, Nagy-Budapestben pedig 287-et tett ki. Hogy ezek a számok milyen nagyok, azt láthatjuk abból, hogy Párisban 1900-ban 204, New-Yorkban 1880-ban 150 és Nagy-Berlinben 1895-ben csak 128 volt a fejenkénti utazási száma. A jelölt években az összes helyi utazások közül, gyorsvasut bonyolított le Párisban 17%-ot, New-Yorkban 21%-ot és Berlinben 28%-ot, azonkívül az elektromos üzemű újabb gyorsvasutak építése csak ezután indult meg. Láthatjuk ebből, hogy

az aránylag kisebb területen fekvő világvárosok, már felényi fejenkénti utazási szám mellett is gyorsvasutal birtak

és azt a következő években nagymértékben tovább építették.

Budapesten az utasok 94%-át a közuti villamos szállította. Azonban a Beszkárt igazgatósága 1925. évi jelentésében már megállapítja, hogy

a villamos jelenlegi hálózata mellett teljesítőképességének határához érkezett.

Ezt a határt körülbelül 250 millió utasnak vehetjük. Így a villamosvasut az elmúlt évben körülbelül 67 millió utassal a normális teljesítménye fölött tartotta fenn üzemét. Ha tehát a város fő villamos-vonalainak zsufoltságát óhajtánánk megszüntetni, úgy e 67 millió többleteljesítménnyel kellene a közuti villamost tehermentesíteni. Ha pedig csak a kocsik tulzsufoltságát óhajtánánk a békebeli mederbe

terelni, úgy 31—32 millió utast kellene a villamostól elvonni.

Az elmúlt évben az autóbusszközlekedés kifejlődésével, a helyi utazások 5%-át, vagyis 18.1 millió utast már az autóbussz szállított. Azonban az autóbussz nem terhelhető túl, tehát tömegforgalmat lebonyolítani nem képes. Üzeme kocsikilométerenként 70—100%-kal drágább a közuti villamosnál és mivel az autóbusszok kevesebb férőhellyel bírnak, a személyenkénti utiköltség 150—200%-kal drágább. Ha a közuti villamosvasutat autóbusszal óhajtánánk pótolni, úgy körülbelül 50—60%-kal több kocsit kellene járatni, tehát az utca területét még nagyobb mértékben igénybe kellene venni.

Mindezek alapján azt mondhatjuk, hogy a gyors városi tömegforgalom átvételére az autóbussz teljesen alkalmatlan eszköz és legfeljebb csak a közuti villamos és a gyorsvasut kiegészítőjeképpen szerepelhet.

A közuti villamos utazási sebessége 8—12 kilométer óránként, míg az autóbusszé 11.4—14 kilométer. Ezek a sebességek csökkenő tendenciájuk és a közuti forgalom tovább sűrűsödésével tovább fognak csökkenni. Ezért megállapíthatjuk, hogy utcaszintben gyors tömegforgalmat lebonyolítani nem lehet és így a gyors közlekedési hálózatot az utcaszinttől teljesen el kell különíteni. Ily módon különleges gyorsvasuti kiképzéssel — külföldi példák szerint —

körülbelül 25 kilométer óránkénti utazási sebesség volna elérhető.

Igy a villamossal szemben, míg az autóbussz csak kb. 42%-kal, addig a gyorsvasut 210%-kal nagyobb utazási sebességet tudna elérni.

Amely uthoz tehát villamoson 60 perc szükséges, az autóbusszon kb. 42 perc alatt és gyorsvasuton kb. 19 perc alatt tehető meg.

Szokták emlegetni, hogy a gyors közlekedést a közuti villamosok, vagy a helyiérdekű vonalak földalatti vezetésével kellene megoldani. Ezt azonban a pénzügyi és vasuttechnikai akadályokon kívül, azért sem lehetne megoldani, mert a gyorsközlekedéshez különleges, lépcső nélküli kocsikat kell alkalmazni, melyek azután a vonalak utszintben fekvő részein nem volnának használhatók. Ezt különben az Andrassy-uti földalatti vasutnál is tapasztal-

hatjuk. Egyetlen helyes megoldás a külföldi világvárosokban teljesen bevált rendszer, vagyis minden más közlekedési eszköztől független gyorsvasuti hálózat létesítése.

Ismertette azután az előadó *Sztrókey* István ny. BSZKRT vezérigazgatóhelyettes gyorsvasuti tervezetét és foglalkozott ennek tárgyilagossá kritikájával, melyet nagyjában a *Közlekedési Tudósító* január 15-i számában már volt alkalmunk ismertetni.

Kiemelte még azt is, hogy mivel kivételesen a londoni gyorsvasutnál 66, Hamburgban 48, Párisban 40 ezrelékes emelkedést is találunk, kivételesen mi is alkalmazhatnánk 40—60 ezrelékes lejtőt, pld. a föld alól a dunai hidakra való feljövetelel. Különösen kiemelte a tervezés alatt álló Boráros-téri *Horthy Miklós-hídon* a gyorsvasutnak ily módon a hidonívójához való átvezetését, mert

ezáltal Budapest közönsége 12—14 millió pengőt takaríthatna meg.

Ha megnézzük a világvárosok gyorsvasuti hálózatát, úgy azt találjuk, hogy mindenütt csak a sűrűn beépült városrészekben építették azt ki. Ez természetes is, mert oly nagy az építési költsége, hogy csak sűrű forgalom tudja azt kellőképp kamatoztatni. Nálunk is így kell az első gyorsvasuti hálózatot megépíteni, melyhez a kedvezőbb üzletmenet és a fejenkénti utazási szám emelkedésével kell a további vonalakat szervesen hozzákácsolni.

Egyelőre a következő vonalak kiépítését javasolta:

I. vonal: Ferdinánd-tér, Berli-tér, Bálvány-utca, Ferenciek-tere, Üllői-ut, Gyáli-utca, Wekerle-telep, Pesterzsébet.

II. vonal: Markó-utca, Berli-tér, Nagykörut, Boráros-tér.

III. vonal: Régi-Lóverseny-tér, Rákóczi-ut, Apponyi-tér.

IV. vonal: Andrássy-uti földalatti az Apponyi-térig meghosszabbítva.

Majd amikor már a hidak véglegesen elkészülnek, a nagyköruti vonalat a Széna-térig és a Boráros-téttől Kelenföldre kellene meghosszabbítani, azután az Apponyi-tér—Déli pályaudvar és a Budafoki-uti vonalakat kellene kiépíteni.

A jelzett 20 kilométer hosszú négy vonal építése 82.6 millió pengőbe kerülne.

Ezen a hálózaton 3 percenként három kocsiból álló vonatokat járatva, kocsikilométerenkénti 2.5, illetve három utasszám esetében 33, illetve 40 millió évenkénti utas volna szállítandó.

Mint hogy a külföldi világvárosokban, kb. az utazóközönség 20—40%-a használja a gyorsvasutat és a fenti gyorsvasut utasszáma még a 10%-ot sem venné igénybe, ezt a csekély utasmennyiséget feltétlenül meg is tudná szerezni.

Amennyiben a tőketerlesztésen kívül 5% kamatoztatást óhajtanánk elérni, úgy az évi összes bevételnek 9.2 millió pengőt kellene kitennie.

Ha az átlagos jegyárát 30, 26, 24, illetve 20 fillérben állapítanánk meg, úgy ezt a bevételt 30.7, 35, 38.4, ill. 46 millió utas szállítása mellett már elérnénk. Mint hogy a legkisebb kocsikilométerteljesítmény mellett, mint már fentebb láttuk, ez az utasmennyiség biztosan megvolna, ha az évenkénti utastöbbletet az autóbussz további fejlődésére szánjuk és csak a villamosvasut már türhetetlen zsufoltságát némileg lecsökkentjük, 30—26 filléres átlagos jegyárak mellett e gyorsvasuti hálózat teljesen rentábilis üzemet adna.

Megemlítette még az előadó, hogy ezektől az ideiglenes végállomásoktól a szomszédos községekig autóbussz-, vagy még inkább

sinnélküli áramszedős elektromos üzemi autóbusszjáratot kellene fentartani addig, amíg a gyorsvasut tovább vezethető lesz.

Használt autók

mérsékelt áron,
kedvező feltételek mellett:

| | |
|---|---------|
| ANSALDO 4 hengeres, nyitott, 4 üléses | 3800 P |
| AUSTRO-DAIMLER 6 hengeres, 6 üléses, kombinéval | 6000 P |
| AUSTRO-DAIMLER 6 hengeres, 6 üléses, nyitott | 5000 P |
| AUSTRO-DAIMLER 6 hengeres, 6 üléses, nyitott | 3500 P |
| AUSTRO-DAIMLER 4 hengeres, 4 üléses, csukott | 3500 P |
| ALFA-ROMEO 6 hengeres, 6 üléses, nyitott | 7500 P |
| ALFA-ROMEO Supersport 6 hengeres, 4 üléses, nyitott uj..... | 10000 P |
| BUICK 6 üléses, 6 hengeres, kombinéval | 7500 P |
| BUICK 4 üléses, 6 hengeres, csukott, 2 ajtó .. | 6500 P |
| BUICK 6 hengeres, 5 üléses, csukott | 7500 P |
| CHRYSLER 4 hengeres, 4 üléses, nyitott | 3500 P |
| CHRYSLER 6 hengeres, 5 üléses, nyitott kombinéval | 6500 P |
| CITROEN 4 hengeres, 2 üléses, kabriolet | 2500 P |
| CITROEN 4 hengeres, 4 üléses, csukott | 3800 P |
| CITROEN 4 hengeres, 4 üléses, nyitott | 5500 P |
| CHEVROLET 6000 km-t szaladt, 9 hónapos, 4 hengeres, 4 üléses, nyitott | 3800 P |
| DELAUNAY-BELLEVILLE 4 hengeres, 6 üléses kabriolet | 6200 P |
| CADILLAC 8 hengeres, 6 üléses csukott | 8500 P |
| DIATTO 4 hengeres, 6 üléses, nyitott | 4500 P |
| DODGE 6 hengeres, 6 üléses nyitott, uj | 10500 P |
| FIAT 503-as, 4 hengeres, 4 üléses, nyitott | 4500 P |
| FIAT Torino „B” 4 hengeres, 4 üléses, kombinéval | 2800 P |
| FIAT 4 hengeres, 6 üléses, nyitott | 2500 P |
| FIAT 520-as, 6 hengeres, 5 üléses, nyitott, 1 éves | 7500 P |
| FIAT 520-as, 6 hengeres, 5 üléses, csukott 1 éves | 8000 P |
| HUPMOBILE 6 hengeres, 6 üléses, nyitott | 7500 P |
| ITALA „61” 6 hengeres, 6 üléses, nyitott | 8000 P |
| LANCIA 4 hengeres, 6 üléses, nyitott | 2500 P |
| MAGOSIX 6 hengeres, 4 üléses | 7500 P |
| WANDERER 4 hengeres, 3 üléses nyitott | 2800 P |
| N. S. U. 4 hengeres, 4 üléses nyitott, szaladt 10.000 km-t, 1 éves | 4000 P |
| PANHARD-LEVAISSOR 4 hengeres, 6 üléses, kabriolet | 3750 P |
| PEUGEOT 4 hengeres, 6 üléses, kombinéval.... | 3750 P |
| OPEL 4 PS cach, 4 üléses | 3800 P |
| OPEL 4 PS cach, 4 üléses | 4000 P |
| NAULT (Vivasix) 6 heng., 4 üléses, csukott, Weymann karosszéria..... | 6000 P |
| STEYR XII. nyitott | 5200 P |
| STUDEBAKER 6 hengeres, 4 üléses, csukott, fix tetős nyitott, csukott | 5500 P |
| DODGE 6 hengeres, 4 üléses, csukott | 10500 P |

Teherautók 1 tonnától 5 tonnáig nagy választékban

KORNISS GÁBOR
AUTOMOBILTELEPÉN

Budapest, VIII., Tavaszmező-u. 6

Ügyvezető: STEINITZ ERNŐ Telefon: József 442-47

NAGY TESTVÉREK

autógumi javító és vulkanizáló üzeme

Budapest, V., Aulich-u. 7.

Telefon: Aut. 182—91.

Postatakarékpénztári csekk számlaszám: 53069

Gőz- és villanyerőre berendezett műhelyünkben elvállalunk; mindenféle autógumi javítást.
Uj és használt gumikat minden méretben állandóan raktáron tartunk.
A hulladék gumianyagokat a legmagasabb árban megvesszük.

ROYAL PORTABLE IRÓGÉP

Uton, otthon, irodában egyaránt a legalkalmasabb

Kedvező fizetési feltételek!



Vezérképviseelő:

KOVÁCS A. ÉS TÁRSA

BUDAPEST, V. KER. NÁDOR-UTCA 5. SZÁM.
TELEFON AUT. 813—67 ÉS AUT. 816—64.