



Iktatószám

## Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

385.85

Szerző

Cím

A Városi villamos „ötlete”

Hely

Idő

1913 4

Forrás:

Magyar kereskedők lapja

Személy

Helyszám

Bp.

1913 XII/6

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

## A Városi villamos „ötlete”.

— A földalatti vezeték átalakítása. —

A Városi villamos vasut azt a tervét, hogy alsó vezetékű vonalait felső vezetékűekre alakítsa át, mindenképpen műszaki érvekkel kívánja megindokolni. Azt mondja, hogy a felső vezeték műszaki szempontból jobb és biztosabb, mint az alsó, ellenben gondosan elhallgatja az igazi okokat. Mult számunkban már igyekeztünk kimutatni, hogy a *Városi villamos*-nak absolute nincs igaza és érveink igazolásául és támogatásául ime, alább közöljük két közismert elektrotechnikai szakember: *Fodor István* és *Stark Lipót* szakvéleményét e kérdésben, akik a mi nézeteinket megerősítik alább közölt nyilatkozataikban, de *Fodor István* még azt is hangsúlyozza, hogy az alsó vezeték hibái nem róhatók föl a rendszer hibájának, hanem azért az építők felelősek, akik nem kellő tervszerűséggel és nem a kellő szoliditással képezték ki nálunk az alsóvezeték csatornáit.

Eltörpül tehát az egyetlen számbavehető kifogás is és a hozzáértők előtt tisztán áll az átalakítás tulajdonképpeni oka: a beruházás szaporítása, amely csak átmenetileg terheli a vállalat költségvetését és amelyet duplán kell majd a fővárosnak megfizetnie. Először most, mint a részvények tulajdonos többsége birtokosának, azután meg akkor, amikor a vállalat megváltására kerül a sor. A főváros törvényhatósági bizottságának sem ezt nem szabad megengedni, sem pedig abba nem mehet bele, hogy az utcák a polgárság engedelmevel örök

időkre elcsufittassanak az életveszélyes felső-vezetékkel.

Budapest volt az első város, amely eldicselkedhetett az alsó vezetékkel. Ide jártak tanulni külföldi elektrotechnikusok, nagy városok irigyeltek bennünket az alsó vezetékért és ha ettől megfosztanak bennünket, akkor nemcsak tönkre teszik az egész metropolis külső képét, de egyben technikai visszafejlődést idéznek elő. Joggal anyagi spekulációk miatt mindezt megengedni nem lehet célja senkinek, különösen nem akkor, amikor már az alsó vezeték előnyeit a tapasztalatok igazolták.

\*  
*Fodor István*

udv. tanácsos, a Budapesti általános villamossági rt. vezérigazgatója így nyilatkozott munkatársunk előtt a kérdésben:

Ha a felső és alsó vezeték kérdését abból a nézőpontból, hogy az érdekelt társaságra nézve melyik megoldás az előnyösebb pénzügyi szempontból, akkor a felsőbb vezeték kell választani és ez indítja őket arra, hogy a felső vezetéknek a behozatalát sürgessék. Ezenkívül az utcáknak a karbantartása az alsó vezeték mellett olyan sok pénzbe kerül, hogy ez is indíthatja a társaságot annak az akciónak a megindítására, amelynek célja az alsó vezeték kiküszöbölése. Ezért a vasuti társaságok szempontjából mindenesetre indokolt és érthető is, hogy miért akarnak megszabadulni az alsó vezetéktől.

A dolognak városépítészeti és városrendezési szempontból való megítélése persze más eredményre vezet. Ebből a szempontból ítélve meg a helyzetet, arra a kon-

kluzióra jutunk, hogy az alsó vezetékkel feltétlenül meg kell tartani, mert a felső vezeték elcsufítja mindenütt a városrészeket, nemcsak ott, ahol egyenes vonalban halad, hanem a keresztezési pontoknál is. Ha el akarjuk képzelni például, hogy nézne ki a **nagykörút keresztezése a Rákóczi-utnál**, **Podmaniczky-utcánál**, **Király-utcánál**, akkor ki kellene menni a Váci-utra, a nyugati pályaudvarhoz és itt láthatnók azt, hogy miképpen nézne ki legszebb és legforgalmasabb utvonalaink egyike, ha a terv valóra válnék. Az alsó vezetéknek nagy technikai előnyei is vannak. Azt mondják, hogy ha nagy havazások és esőzések vannak, akkor meg kell állítani a forgalmat, mert a hó és eső rövidzárlatot okoz az alsó vezetéknel. Ez igaz is, de a hiba nem az alsó vezetékben van, mert ha az kellőképpen és tervszerűen lenne kiképezve, akkor ilyen dolog nem fordulhatna elő. Gondoskodni kellene arról, hogy az esőzéseknel a víz lefolyhasson épen úgy, amint lefolyik az a közönséges csatornában is, amelynek keresztmetszete nem nagyobb az alsó vezeték keresztmetszeténél és akkor nem lenne baj. Azt tapasztaljuk, hogy az egész alsó vezeték megépítése empirikus módon történik, a kellő előrelátás hiányában. Ha ez rendszeresen volna tervezve és nem esetről-esetre való élésből, akkor bajok sem merülnének fel.

Ami az utlést fentartását illeti, hát azt látjuk, hogy folyton felszedik a kövezetet, minduntalan köveznek, ami óriási pénzbe kerül. De itt is azt hozhatjuk fel érvül, hogy a társaság nem tudja magát egy radikális lépésre elhatározni. A bajok fellépnek a keresztezéseknél és mindenütt erős hibák van-

nak. Ha már most arra határozná el magát a társaság, hogy felbontaná az egész uttestet, mint történt ez a földalatti vasutnál és egy teljesen összefüggő szerkezetet állítana oda, úgy nem kellene folytonosan javíthatni. Ha egy teljesen egész földalatti vezeték lenne hozzáférhető sínekkel, akkor ismeretlen lenne mindenféle fennakadás.

Budapestnek ha van valami különlegessége, akkor az a földalatti vezeték. Ez itt lett először kiképezve és itt is próbálták ki először. A próba fényesen bevált. Azon a pár eseten kívül, amely 30 éven át szórványosan előfordult, semmi sem történt, ami az alsó vezetékét feleslegessé tenné és a néhány esőzés, havazás nem áll arányban azzal a nagy előnnyel, amellyel az alsó vezeték a város szépészete tekintetében bír. Ez a pár eset tehát nem elég ok arra, hogy felszabadítsuk a villamos társaságot kötelezettsége alól és hogy a minden esetben annyira dicsért és a város külső képét előnyösen megváltoztató alsó vezetékkel felhagyva, behálózjuk a várost egy olyan felső vezetékkel, amely csak elcsúfítja az utcákat.

A véleményem tehát oda konkludál, hogy az a pár hiba, amelyet az alsóvezeték mellett fel lehet hozni, egy kis befektetéssel megszüntethető. A felső-vezeték csakis az érdekeltek szempontjából szükséges, de a közönségnek csak hátrányára van, és azok az esetek, amelyek előfordulnak az alsó-vezetéknel, a felső-vezetéknel sem küszöbölhetők ki.

Ha az alsó vezetékét elvinnék tőlünk, fönkretennék az egész várost és nem cselekednének kisebbet, mintha Páristól elvinnék a Notre Dame-t.

*Stark Lipót,*

a Fővárosi elektromos művek igazgatója így nyilatkozott:

Szépészeti szempontok kényszerítették az elektrotechnikusokat a föld alá. Az alsó-vezeték ugyanis csinosabbá, szebbé teszi az utcát, de ezzel szemben a megépítése és a karbantartása sokkal drágább, mint a felső-vezetéké. A nagyvárosok külső csinosága szempontjából jobb tehát az alsó-vezeték, amely azonban — műszaki szempontból ítélve meg a kérdést — kevésbé üzembiztos amannál, mert a szigetelés ki van téve a csatornába behatoló nedvesség és

piszok bántó hatásának. A felső-vezetéknel ilyen befolyás nincs, illetve a légvezetéknel a szigetelő nagyságának és formájának kellő megválasztásával tökéletesen ki lehet küszöbölni a bajt. Az alsó-vezeték azért is kevésbé üzembiztos, mert a sínek közötti keskeny résen lehatoló áramvezető hajó a rés keskenysége miatt igen vékony és így nem bír elegendő mechanikai és elektromos szilárdsággal.

Az alsó-vezeték fentartási költsége sokkal magasabb, amint azt az üzembiztoság statisztikája mutatja és amint azt a közönség is jól tudja. Láthatjuk napról-napra, hogy felbontják a kövezetet, javítanak, igazgatnak és ez a sok költség teszi indokolttá az érdekeltek részéről a felső-vezetékét. A földalatti vezetékek vonalrészei a szigetelés gyatra-sága folytán kisebb feszültséggel tartathatók üzembiztosan, a földalatti vezetékkel bíró vonalakon a kocsik világítása nem olyan fényes, mint a másiknál, de az alsó-vezeték berendezése azért sokkal költségesebb, mint a felső-vezetéké.

Műszaki szempontból tehát a felső-vezeték nem előnyösebb az alsó-vezetéknel. Az előny, amint mondtam, csak szépészeti szempontból jöhet számításba, de azért én azt hiszem, hogy aránylag vékony drótokat, ha azokat a járda szélén vasoszlopokon állítanák fel, hamar megszokna a közönség.