

	Iktatószám	Budapestre vonatkozó újságcikkek		Osztályozás
				Tárgy 385. 870
	Szerző		Hely	
	Cím <i>Autobusz körül.</i>		Idő "1913"	
	Forrás: <i>Az Újság.</i>		Személy	
	<i>Bp.</i>	<i>1913</i>	<i>4/25.</i>	
	(Hely)	(Idő)	(Köt. v. f)	

Az autobusz körül.

(Az autobusz-ügy technikai megvilágításban.)

— Saját tudósítónktól. —

Végigszaladt az első minta-autobusz Budapest utcáin s mindenütt örömmel és ujjongással fogadta a modern közlekedési eszközt a közönség. Hogyne üdvözölte volna mindenki szíves örömmel, midőn — akárminők legyenek is — óriási haladást jelentenek a mai nagykerékű, de annál kisebb sebességgel döcögő járművekhez képest. Ugyanezt az ujjongó meglepedést érezzük ki a közlekedési ügyosztály javaslatából is, a melyben az angol Daimler-típusu autobuszt a világ legideálisabb motoros járműve gyanánt tünteti fel. A kinek azonban csak valami sejtelve is van a mai automobil-technika fejlettségéről, a mintakocsi megtekintése után nem nyomhatja el azt az impressziót magában, hogy a közlekedési ügyosztály nem emelkedett bírálatában magasabb technikai nivóra az utca közönségénél, s dicséret jelzőit bizonyára a mai rozoga kétlovas bárkákhoz viszonyítva utalta ki a Daimler-autobusznak.

Első pillanatra feltűnik, hogy az angol Daimler-autobusznak *szelepnélküli motorja van.* Hogy ez mit jelent, azt néhány szóval a laikusnak is megmagyarázhatjuk. A modern automobilon 95 százalékánál az explózió benzin-levegő keverék egy szeleppel elzárható nyíláson át jut a motor hengereibe, s miután itt elégséges közben munkáját el-

végezte, égési termékei ugyancsak egy szeleppel zárható és nyitható nyíláson át jut a szabadba.

Régebben, az automobilizmus első éveiben, e szelepeket záró és nyitó mechanizmus óriási zajjal és zörgéssel működött. 1907-ben egy amerikai feltaláló, *Knight*, elhagyta a szelepeket s a hengerekhez simuló tolattyukon keresztül juttatta a benzin és levegő keverékét a motorba. Nem lévén a gépen a szelepes mechanizmus, a motor sokkal zajtalanabban járt az előbbieknél, s ez a körülmény annak idején, midőn az automobil még csak az elegáns világ luxustárgya volt, csakhamar sok hívót is szerzett az új konstrukciónak.

Csakhamar mutatkoztak azonban e szerkezetek gyakorlati hátrányai. Igen nagy surlódó felületek mozognak egymáson, a melyek, ha az olajozásban csak a legesekélyebb zavar adódik is elő, berágódnak, összetülnek, s ha a gépet rögtön le nem állítják, el is törnek. Ennek következtében szelepnélküli motoroknál a legkisebb defektus miatt az egész gépet szét kell szedni; képzelhető, hogy micsoda forgalmi zavarokra fognak ilyen defektusok az autobuszoknál okot adni.

Itt jegyezzük meg, hogy a javaslat állítása, mely szerint ezek a motorok mint autobusz-gépek már régóta ki volnának próbálva, nem felel meg a valóságnak. *Szelepnélküli* angol Daimlerek csak néhány hónapja vannak Londonban forgalomban. Üzemtapasztalatokra tehát — a melyeket legfeljebb a szelepes angol Daimlerekre szerezhettek — egyáltalában nem lehet hivatkozni.

A legutóbbi években számos javítást eszközöltek a szeleptelen motoron, s azok *turakocsikra alkalmazva*, ma már igen jól használhatók is. Tény azonban az, hogy a szelepnélküli motorok kérdése a mai automobil-technika legnagyobb és legvitá-

sabb problémája. *Riedler* tanár, e téren a legelső tudományos szaktekintély, félévvel ezelőtt exakt kísérletek alapján kimutatta, hogy a szelepnélküli gépek technikailag messze mögötte maradnak a modern szelepes motoroknak, s egyetlen érdemük az, hogy a gyárak megjelenésük után a szelepes motorokat is zajtalan járással konstruálták. *Riedler* kísérletei óriási visszhangot keltettek az egész automobilista világban, s a nagy vitában — a melynek hullámaiból *„Az Újság”* hasábjaira is bőven jutott — kétséget kizáró módon kiderült, hogy a szelepnélküli motor épp az autobusz-üzemnél felmerülő igénybevételi viszonyok mellett a legmegbízhatóbb üzemű gépek közé tartozik. Vasárnapi automobil-rovatunkban ennek részletesebb magyarázatát fogjuk adni.

Egyelőre csak röviden akarjuk még a bemutatott kocsi típus technikai hibáit megvilágítani.

A gép rendkívül erős olajozást igényel, üzeme néhány hónapi használat után rendkívül bűzös és füstös lesz.

A motor zajtalanossága nem előny, mert a mai szelepes motorok épp oly zajtalanok.

Minden szelepnélküli motor *kütsége* tökéletle-

nebb, mint a szelepeseké. Autobuszoknál, a melyeknek a motor igénybe vétele nagyon változó és sokszor nagyon eltérő a normálistól ez nagyon sok üzemzavarra fog vezetni.

Az angol Daimler autobusz azért könnyebb más konstrukcióknál, mert — különösen a budapesti utcái viszonyokhoz képest — az alváz *rosszul és gyengén van dimenzionálva.*

Végül ismét csak arra akarunk rámutatni hogy a szelepnélküli motorok kérdése még a legvitásabb experimentálás stádiumában van, a mely fölött a világ legelső technikusai sem tudtak eddig megállapodásra jutni. Honnan veszi a közlekedési ügyosztály azt a bátorságot, hogy döntőbíró legyen egy ilyen nehéz és komplikált technikai kérdésben, midőn esetleges hibás ítéletével harminczöt évre teszi lehetetlenné a közúti személyközlekedés biztos lebonyolítását.

*

A főváros közlekedési bizottsága ma délután Bódy Tivadar dr. alpolgármester elnöklésével folytatta az autóbusz-ajánlat tárgyalását.

Till Antal tanácsjegyző ezután jelentést tett a bizottságnak azokról a tárgyalásokról, a melyeket a tegnap javaslatba hozott módosítások ügyében az ajánlattevőkkel folytatott. A kocsikról szóló VIII. rész tárgyalásánál a felszólalók egyike szóba hozta, nem volna-e helyes más kocsikkal is próbálkozni. Till Antal azonban kimutatta (?!), hogy a kontemplált Daimler-típusu kocsik olcsóbbak és jobbak, mint a többi számbajöhető kocsitípus. Az előadó ezután bejelentette, hogy a társaság az 50 filléres viteldíjat elejtette, hajlandó továbbá 12 filléres munkásjegyeket és kedvezményes jegyfuzeteknek a kiadására. A bérlet- és tanulójegyek bevezetését azonban későbbi időpontra tartotta fenn. Kollár Lajos dr. 30 filléres maximális díjat követelt. A 40 filléres tarifa, szerinte, éppen a szegényebb néposztályt sújtaná, a mely a perifériákat lakja és a társaságra nézve is nagyobb az előny, ha csökkenti a maximális viteldíjat. A bérlet- és tanulójegyek kiadását szükségesnek mondja, mert szerinte a társaságra ebből is előny származik. Nézetéhez több felszólaló csatlakozik még.

A bizottság többsége elvben hozzájárult a tarifához és kérte az ügyosztályt, hogy a bérlet- és tanulójegy kérdését vegye revízió alá.

A tárgyalás folytatását hétfő délutánra tűzték ki.