



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím: *A villamosvasút régi rendszerű sínei miatt kell folyton felbontani az utcát*

Forrás:

Az Est

Bp

(Hely)

1927. 10. 12.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

1927

Személy

A villamosvasút régi rendszerű sínei miatt kell folyton felbontani az utcát

Negyven-ötven milliárdot takarítana meg a Beszkár, ha az újabb gyártmányú síneket használná — Hat millió kiló vasanyaggal többet fektettek le a főváros uccáiba, mint kellett volna

— Az Est tudósítójától —

A főváros büdsévitájában folyton azt hangsúlyozzák, hogy a technikai haladás előnyeit kell kihasználni, mert ezzel a különböző költségeket redukálni lehet. Ebből a szempontból nagyon érdekes Hívös Iván tanulmánya, amely most jelent meg és amely

választ ad arra is, hogy miért kell minduntalan felbontani az úttestet.

Hívös Iván szakszerű adatokkal bizonyítja, hogy már régen abba kellett volna hagyni az úgynevezett Haarmann-rendszerű sínek lefektetését, ami annak idején jó volt, viszont ma már a technikai fejlődés sokkal jobb megoldásokat mutat. Hívös szerint nem szabad csupán a villamosközlekedést fejleszteni, hanem igenis meg kell építeni a földalatti villamost és az autobuszoknak, valamint az autóknek helyet kell adni a főváros uccáin. A múltban Budapest a külföld előtt a villamosközlekedés

mintavárosa volt, mindent meg kell tenni, hogy a mostani lehetetlen állapotokon segítsünk.

Nem kell nagy szakértőnek lenni ahhoz, hogy az ember megértse, hogy az új rendszer, amelyet már a világ összes nagyobb városaiban berendeztek, helyesebb, mint a régi.

Az úgynevezett Phönix-sín egy darabból áll, míg a most használt Haarmann-sín párt összesen 500 darabból kell összecsavarni, hogy egy egészet alkosson.

A földben azután az 500 csavar közül néhány meglazul, zavarok támadnak, erre jön az úttestek felbontása.

Nem is olyan nagyon új találmányról van szó, hiszen Hívös már 1913-ban kimutatta, hogy a Haarmann-rendszernek a kispesti munkásvasút építésekor történt mellőzése egymillió korona megtakarítást jelentett. Hívös szerint

legalább 40–50 milliárdot fecseréltek el a BESZKÁR-nál azzal, hogy nem szakítottak a régi rendszerrel.

A Phönix-sínek beszerzési költsége egyrészt alacsonyabb, mert folyóméterenként körülbelül 30 kg-mal könnyebb, másrészt fenntartása is sokkal kevesebbe kerül. A Haarmann-síneknek állítólag az az előnye, hogy a villamoskocsi a sínek csatlakozási helyein zökkenés nélkül halad át és ott nincsenek úgynevezett kagylóskopások, mint a Phönix-sínnél.

1923-ban és 1924-ben cserélték ki a régi síneket s azóta folyton látjuk, hogy ki kell bontani a kövezetet, mert meglazulnak a csavarok, hevederek és másképpen ezen segíteni nem lehet, ilyen hátrány mellett minden előny elvész.

Egy Haarmann-sín csatlakozásának helyén 42 alkatrészből kell szilárd egészet alkotni. Szükség van a két sinszál végére és a vele szemben lévő sinszál közepére, ami három alkatrésznek felel meg, ezenkívül 12 csavarra, 12 anyacsavarra, 12 alátétre, egy darab szintávolságtartó-betétre és két hevederre. Mindezen 7,8 méternél van egy-egy csatlakozás, tehát egy 15,6 méteres sinszáll két csatlakozás helyén 82 darab alkatrészt kell egy egészszé csavarni.

Ha a távolságtartó betéteket és a hozzátartozó csavarokat mind

figyelembe vesszük, akkor egy sín-páron 500 darab alkatrész van.

A sínvályúfenék közepén mindig mutatkozik egy rés, ezen

keresztül becsúrog az esővíz az ikersínek közé és így azután az egész szerkezet elpusztul, a sínek lesüppednek.

Különbösen is a sínek a kocsi áthaladásakor nagy kilengéseket végeznek és így mindinkább mélyre süllyednek. A Phönix-sínek ezzel szemben egy darabból vannak, tehát ilyen zavarok nem fordulnak elő.

A BESZKÁR közel 6 millió kilogrammal több vasanyagot fektetett be a főváros uccáiba, mint kellett volna.

Csak a nyersanyagokban közel 18 milliárd lett volna a megtakarítás.

Hívös szembezáll azzal a kifogással, hogy a földalatti vasút nem fizetné ki magát.

Szerinte ez nem igaz, mert Hamburg városa csak néhány évvel ezelőtt építette meg a földalatti-val kombinált magvasutat és ez ma már nélkülözhetetlen kelléke Hamburg város vérkeringésének. A lerongyolódó Kossuth Lajos uceai, Rákóczi úti, Thököly úti vágányokat nem érdemes fenntartani, a zökkenések, amiket a közlekedésben okoznak, nagyobb kár, mint amennyibe a földalatti hálózat kerülne.

Eddig ugyanis arról volt szó,

hogy a magyar ipar záloglevelek kibocsátása útján mintegy 50 millió pengő jelzálog kölcsönhöz jut, amelyet 30 év alatt kell letörleszteni körülbelül 8 százalékos annuitással.

Mint azonban most megbízható helyen informálódunk, egyes helyen újabban olyan tervekkel is foglalkoznak,

hogy német mintára a nagy angol gépgyárakkal kössünk olyan értelmű megállapodásokat, amelyek alapján azok modern gépeket bocsátanának gyárainknak rendelkezésére, természetesen megfelelő hitelakció keretében.

Egészen kétségtelen, hogy egy ilyen megoldás sokkal könnyebb, mint a záloglevelek kibocsátása, mégis a legnagyobb óvatosságot kell tanúsítanunk a dolgok elintézésénél és főleg nem történhetnek ezek a géprendelések a magyar gépipar rovására.

Mint értesülünk, a géphittelt felajánló angol csoport a General Trading and Finance Ltd. London.

Természetesen emellett az újabb akció mellett tovább is folynak a tárgyalások a *pénzkölesönök* folyósításáról.