

esett, addig 1930/31-ben már 0·9, vagyis több mint négyszer annyi.

Mindezekből látható, hogy mindaddig, míg az államasutak nyugellátási terhe a normális keretek közé nem csökken, a vasút igazi céljának, vagyis a szállító közönség érdekei teljes kielégítésének, — saját erejéből eleget tenni képes aligha lesz.

A *beruházási kölcsönök kamatszolgálat*a is igen tekintélyes összeggel, 7 millióval emelkedett 1925/26 óta. A vonatkozó beruházásokra azonban a MÁV.-nak szüksége lévén, ezek elkerülhetők nem voltak.

Bevételek.

A személyszállítási bevételek 1,900.000 P-s emelkedést mutatnak, minek oka abban keresendő, hogy 1926. évi július hó 1-től a személydijszabás felemeltetett.

Látjuk tehát, hogy az utaskilométerek és a bevételek alakulása közti kapcsolat megtalálható.

Nem jutunk azonban ilyen egyszerű eredményre akkor, ha az áruszállítási bevételeket vizsgáljuk.

Míg az árutonnakilométerteljesítmény csak 3·5%-kal kisebb 1930/31-ben, addig az áruszállítási bevételek 12·9%-kal, több mint 20 millió pengővel csökkentek, annak ellenére, hogy 1926. évi július hó 1-ével a tarifa 5–25%-kal emelkedett.

Mínt hogy a 3·5%-os forgalomcsökkenés csak 5·5 millió bevételcsökkenéssel járt volna, az átlagban 10%-kal számított tarifaemelés pénzügyi eredménye pedig mintegy 15 milliót jelentett volna, azonos viszonyok feltételezése mellett az áruszállítási bevételi többletnek az 1930/31. évben az 1925/26. évvel szemben kb. 10 millióval kellett volna jelentkeznie.

Végeredményben tehát 30 millió bevételi kiesést eredményezett egyrészt az autóverseny, mely az utak megfelelő átépítésével kapcsolatban mind nagyobb mennyiségben vonja el a vasúti szállítástól a jól fizető darabáru-

forgalmat, másrészt pedig a súlyos közgazdasági helyzet melynek enyhítésére különféle díjkedvezmények engedélyeztettek.

Az autó által elvett forgalom visszaszerzése nagyon nehéz, mert ebben a versenyben a vasút igen hátrányos helyzetben van. A vasút az összkiadásának kb. 10%-át pályafenntartásra fordítja, még ma is, amidőn ezek a kiadások is nagy mértékben lecsökkentettek, ezzel szemben az autó útját az állam építi és tartja fenn. Az autó háztól-házig szállít, a vasút, ha ugyanezt meg akarja tenni, kétszer kell az árut átraknia, ami időbe és pénzbe kerül, azonfelül külön be kell erre is rendezkednie, ami újabb költségekkel jár. Ezzel szemben pedig még igen gyakran a díjtételeket le kellene szállítania, mert a gyorsabb szállítás mellett a forgalom azért terelődött az autókra, mert azok olcsóbbak. Megnehezíti továbbá a vasút versenyképességét a fuvarozási illeték és a kövezetvám is.

A közlekedés és szállítás monopolizálása, egy kézben való egyesítése lenne az az út, amelyen haladva a mai, mindkét félre egyaránt hátrányos autóverseny kikapcsolódna. Ezzel elérnék az, hogy mindenki és minden a legmegfelelőbb módon és legolcsóbban szállíttatnék, mert az egyik szállítási módnál esetleg jelentkező hiány a másikon elérhető felesleggel volna kiegyenlíthető és ez esetben egy ilyen általános közlekedési vállalat (vasút, autó, repülőgép) ismét nagyobb mértékben szolgálhatná a közgazdaság érdekeit is.

Bár az államvasutak helyzetének fenti nagyvonalú vázolója nem nagyon vigasztaló, mégis némi megnyugvással vonhatjuk le belőle azt a következtetést, hogy a válság oka teljes egészében a világ gazdasági helyzetében és a megcsönkített haza különleges nehéz viszonyaiban keresendő, mivel szemben a személyzet megértő magatartása csak könnyítette a vezetőség azon törekvését, hogy a most dúló gazdasági viharban megállhassuk helyünket.

A BUDAPEST K. PU.—HEGYESHALOM-I FŐVONAL VILLAMOSÍTÁSA

Irta: Vitéz LAJTHAY JENŐ, főmérnök, a MÁV. igazgatóság vonalvillamosítási irodájának vezetője.

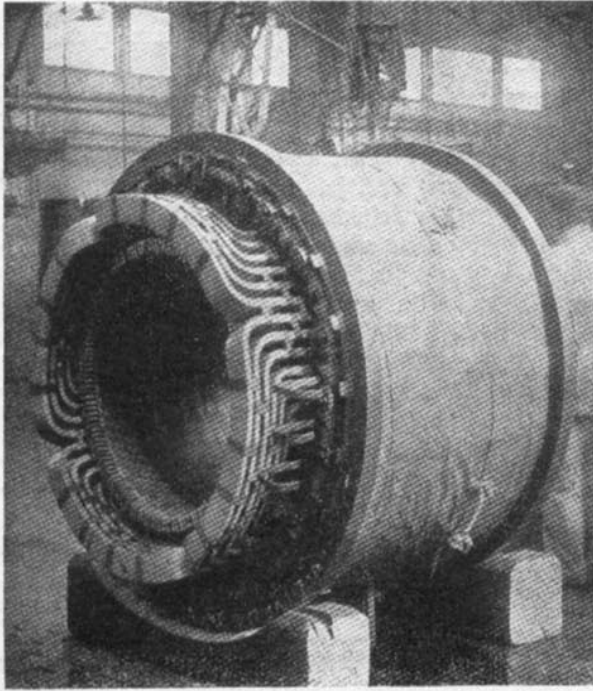


A «Magyar Vasút és Közlekedés» mult karácsonyi számában a vasút-villamosításról megjelent cikk befejezésében foglalt ama ígéret, hogy a jövő karácsonyi szám többé már nem «terveket», hanem «fényképeket» fog közölni, már beváltható, mert a program szerint haladó villamosítási munkálatok Komáromig terjedő része befejezéséhez közeledik és ha csak valami váratlan gátló körülmény közbe nem lép,

és a felsővezetési berendezésre, valamint a járulékos beruházásokra vonatkozó rendelések ez év tava-

szán kiadattak és májusban már megindult a különböző villamosgépek, vasszerkezetek, szigetelők, vezetékek, stb. gyártása, valamint a Komáromig terjedő vonalszakasznak a villamosüzem céljaira szükséges átalakítása.

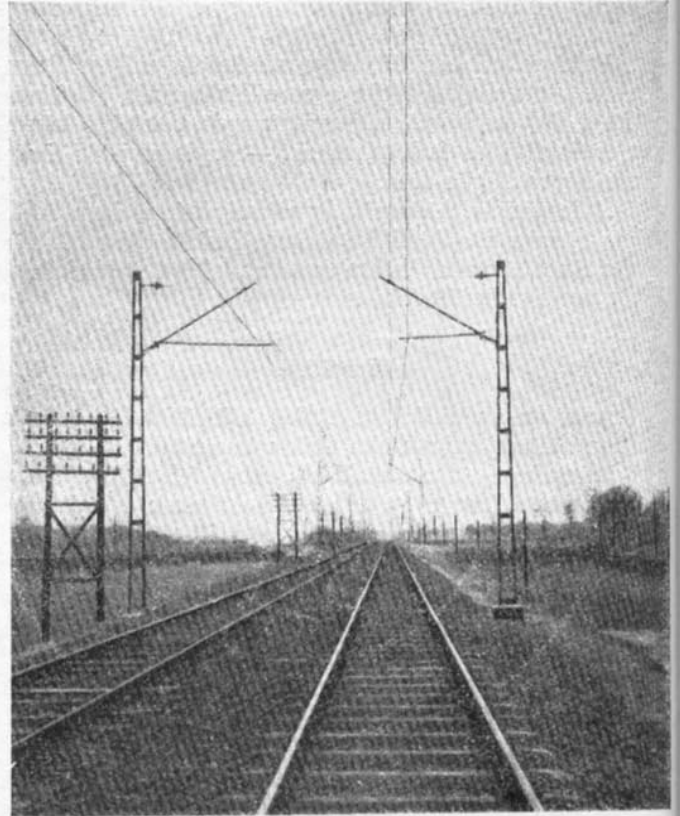
A Ganz-gyárban — ahol a *mozdonyok* összes tervei készültek — hozzáfogtak a fázisváltók, indítómotorok, vezérkapcsolók, légsűrítők, hűtőberendezések, műszerek stb. gyártásához és munkájukkal annyira előrehaladtak, hogy az első mozdony szerelését — a szállítási határidőt mintegy két hónappal megelőző munkaterv szerint — kb. februárius végére befejezik. Az egyik fázisváltó állórésze, amelyik a Ganz-gyárban kipróbálásra készen áll, az 1. ábrán látható. A fázisváltó tulajdonképpen egybeépített egyfázisú szinkron motor és többfázisú generátor, amelyik a munkavezetékéről vett egyfázisú, 50 periodusú, 16.000 Voltos áramot, tábbfázisú és kb. 1000 úgy tavasszal az első nagy villamosmozdonnyal a



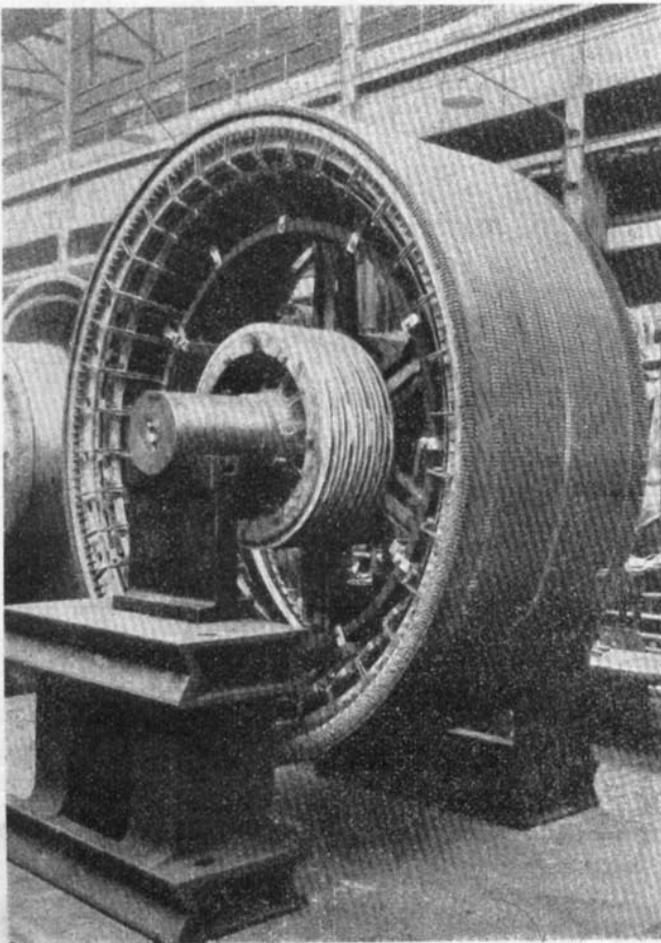
1. A fázisváltó álló része.

próba-, majd fokozatosan a közforgalmú üzem is megindulhat.

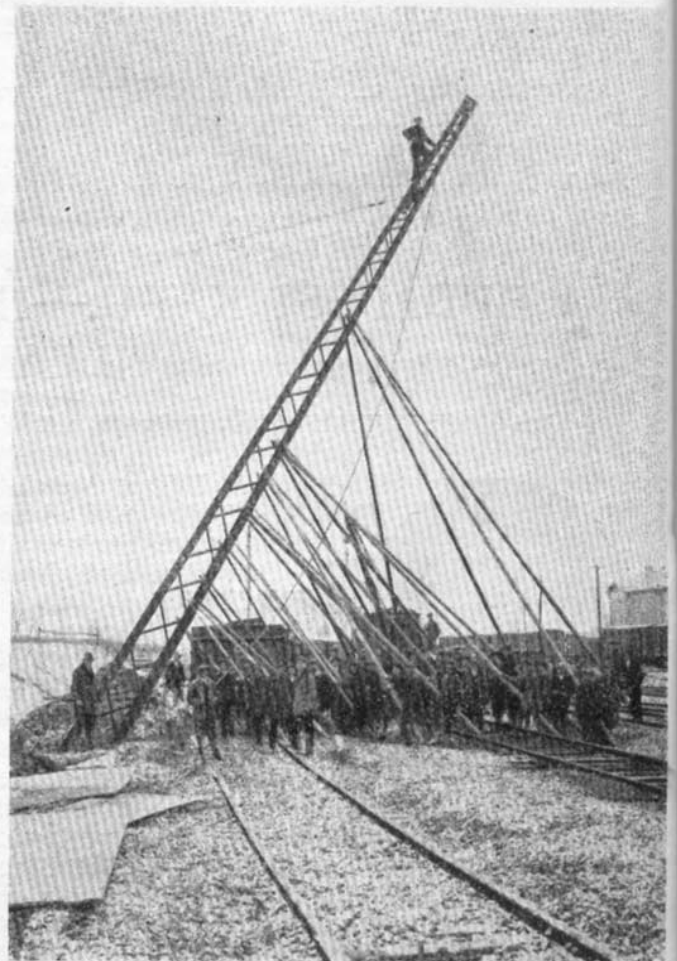
A mozdonyokra, transzformátor-alállomásokra Voltos árammá alakítja át a hajtó főmotor számára. Emé aránylag kisméretű és súlyú, 2500 lóerő egy-



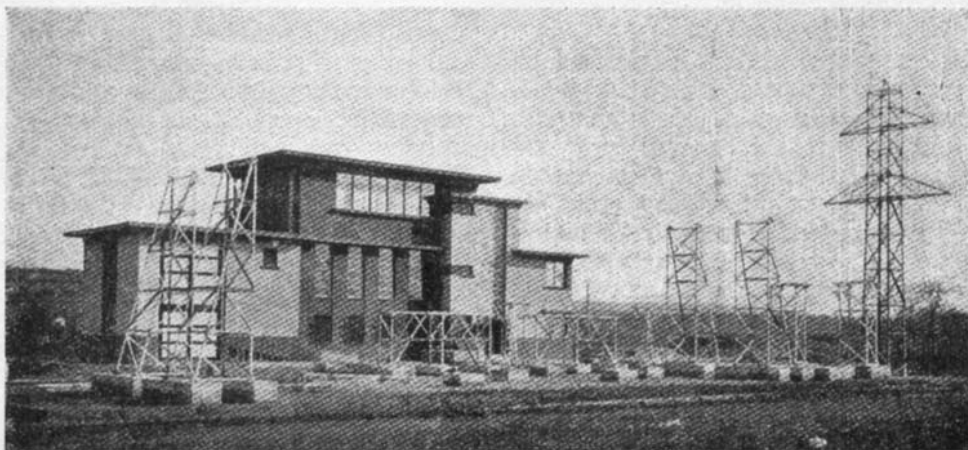
4. Vonali felsővezeték.



2. A főmotor forgó része.



6. Állomási keresztelfüggesztési oszlop állítása.



3. A torbágyi állomás szerelés közben.

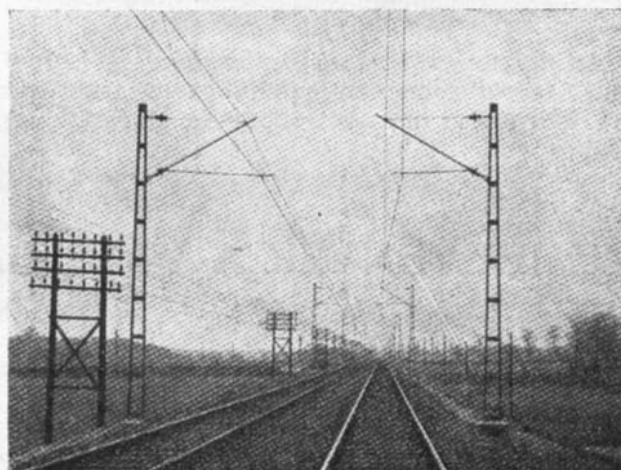
órás teljesítőképességű és percenként 1500 fordulatú, teljesen újszerű gép, a legkörültekintőbb szerkesztést és a legpontosabb műhelymunkát kívánta meg a Ganz-gyártól.

Egyes villamosgépek, így a 2. ábrán látható főmotor is a Metropolitan Vickers cég Manchester-i és Sheffield-i gyárában készülnek, az angol gépipart jellemző gondossággal és megbízhatósággal. Néhány gépet és készüléket már leszállítottak, a többiek pedig részben már behajózták.

A mozdonyok gépszerkezeti részét, vagyis a kereteket, szekrényeket, kerékpárokat, fékberendezéseket, a Kandó-féle csuklós hajtóműveket, a Magyar Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak készítik. Az első mozdony gépszerkezeti része még a folyó évben elkészül és azt követően 1—1 hónap múlva a többi háromé is szerelésre készen fog állni.

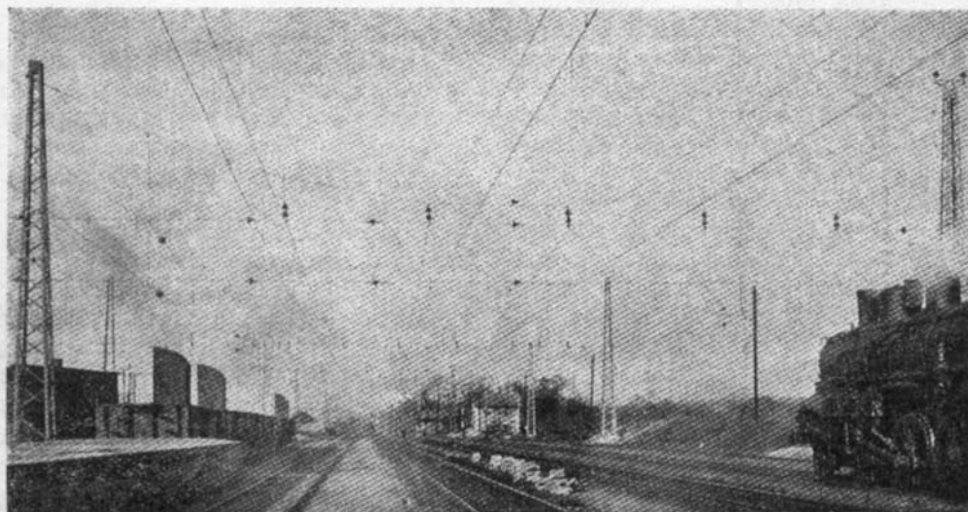
A torbágyi és a bánhidai transzformátor — állomások épülete, a 100.000 Voltos szabadtéri részek betonlapjai már elkészültek, az összes vasszerkezetek felszereltettek és november hó elején megkezdődött a villamos berendezések szerelése is. A 3. ábra a torbágyi állomást tünteti fel, a szabadtéri vasszerkezetekkel a villamos szerelés megkezdése előtt.

A 4000 kva-es, 100.000 Voltos transzformátorok, valamint a kapcsolóberendezések az állomás előtti



5. Vonali felsővezeték szakaszolása.

szabadtéren állítatnak fel, míg a 16.000 Voltos kapcsoló-, mérő- és a házi segédüzemi berendezések, az



7. Tatalóváros állomás felsővezetékberendezése.