



## Kalauz nélkül az újpesti vonalakon is!

— Csak érvényes menetjeggyel vagy bérlettel sziveskedjenek ide felszállni! — hangzott el hétfőn hajnalban először, az újpesti 14-es, 12-es, 3-as és 55-ös vonalakon is.

Nekünk, villamosvasúti dolgozóknak már nem új a „szöveg”, annál inkább az a IV. kerületi utasoknak. Am minden aggodás ellenére kitűnően megy a dolog. Akármány kocsivezetővel, Kalauzzal beszélgettünk a délelőtt folyamán, — egy sem panaszkodott az utasok értetlenségére, sőt még a „csúcsra” sem.

Igaz, hogy aki csak tehet, — üzemegységvezető, forgalomirányítók, társadalmi ellenőrök — mind kinn segítettek a vonalakon.

A részleges kalauz nélküli üzemeltetés bevezetése tehát nem okozott nehézséget Újpesten. Az előkészítés jó volt: minden forgalmi dolgozó megkapta a szükséges eligazítást oktatásokon, elkészültek és — kis kivétellel — helyükre kerültek a figyelmeztető táblák is.

— Csak a tükrökkel van egy kis baj! — mondja Bata István üzemegységvezető elvtárs. — A szél nyomása elmozdítja őket, így aztán mérgeződnek a vezetők. De haldéktalanul segíteni fogunk a problémán, mint ahogy elveszünk néhány kalauzkar-társat is. Ugyanis bosszankodva tapasztaltuk a reggeli órákban, hogy nem mindegyikük száll le indítani a hátsó pót-

ról, hanem megelégszik azzal, hogy kihajol.

Bata elvtárs különben egy érdekes „apróság” is felhívja a figyelmet:

— Nem mernénk állítani, hogy ez kifejezetten az új rend következménye, de szombaton és vasárnap — tehát a beindulás előtti napokon — jelentősen megemelkedett a hetijegyvásárlások száma. Így aztán szombaton 108 százalékra, vasárnap pedig 103 százalékra hozhattuk a bevételi tervet. Mindenestre, biztató eredmény!

Már említettük a forgalmi dolgozók véleményét. Nos, ezt még megtoldhatjuk azzal, amit egy fiatal, szőke kocsivezető mondott. — beállás közben, kalauztársának Búr-telep előtt:

— Te, én úgy veszem észre, hogy sokkal gyorsabban haladunk! Nem kell végigvárni mináhárom kocsis csengetését, hanem a sípszóra rögtön indulhatunk. Erzésem szerint legalább két percet nyerünk fordulóként!

Az első nap tapasztalata tehát: „menni fog!”...

Most még azt figyelik meg, hogy a pótkocsik nem lesznek-e aránytalanul zsúfoltabbak, mint a gépeskocsi. De a Bata elvtárs által említett „hetijegy vásárlási láz” arra enged következtetni, hogy az utasok egyenletesen oszlanak el az egész szerelvényen.

Ők megszokják az új rendet, mi pedig evorsorban szállítjuk őket céljukhoz! — ilo.

## Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: <i>- ilo</i>		Tárgy: <i>OSZTÁLYOZÁS</i>	
Cím: <i>Kalauz nélkül az újpesti vonalakon is!</i>		Hely: <i>385.85</i>	
Forrás: <i>Frésvasárnap</i>		Idő: <i>1964/11</i>	
(Hely)	<i>1964. Jan. 30</i>	(Köl. v. füz.)	Személy
(Idő)		(Oldal)	Helyszám

# Új kétirányú csuklós villamos a főváros közlekedésében

244

A csuklós-rendszerű jármű-típus kialakításával, kísérleti üzemeltetésével már több év-tizeddel ezelőtt, de különösen a második világháború után csaknem minden nagyobb európai városban — Budapesten is — foglalkoztak. Elterjedését korábban legfőképpen a járművek bázisszerkezetét összekötő csuklórendszer sikertelen műszaki megoldása gátolta. Az új járműtípus létrehozását nagyban befolyásolta, hogy a közlekedés területén általában előretört a műszaki fejlesztés. Mint természetesen a közlekedési eszköz

kialakítását a jelenleg élő két társadalmi rendszer között folyó békés gazdasági verseny sikerének érdekei sürgették. A kezdeti sikerek utáni versenyszerű terjedését pedig a városközlekedés ismétlődően jelentkező forgalmi nehézségeinek elhárítására irányuló törekvések indokolják. Azok az indukáló okok, amelyek a csuklós rendszerű személyszállító járművek kialakítását inspirálják, hazánkban is, a budapesti tömegközlekedésben is megvannak. A Fővárosi Villamosvasút, mint üzemeltető és karbantartó vállalat által saját vállalkozásban tervezett és kivitelezett csuklós villamos prototípusát 1961. október 17-én állították forgalomba. Az elmúlt két évben 46 egyirányú csuklós villamoskocsit gyártott és adott forgalomba az FVV Füzesgy. főműhelye.

A csuklós járművek kétéves üzemeltetése során szerzett gyakorlati tapasztalatok azt mutatják, hogy a kialakított csuklós járműtípust még tovább kell fejleszteni, különösen forgalomtechnikai szempontból. Az eddigi forgalmi tapasztalatok alapján alakították ki az új, kétirányú, mindkét oldalon 2—2—2—2 ajtóelrendezésű csuklós járműtípust, amelynek első két prototípusát 1963 októberének első felében állították forgalomba. Ezek a járművek, a felszállási viszonyokat tekint-

ve, már a villamosvasúti hálózat bármely vonalán üzemeltethetők.

A tovább fejlesztett, forgalomba adott, új, kétirányú csuklós járművek forgalomtechnikai színvonala magasabb, mint bármely más, jelenleg üzemelő járműtípusé. Ennek fokmérője elsősorban az egy ajtónyílásra eső férőhely, amely a kétirányú csuklós járműveknél 20 férőhely (ajtónyílás, a 2UV5+P szerelvénnyel 21, 25 férőhely) ajtónyílás értékével szemben. A választott ajtóelrendezés és ajtószámok mellett a kétirányú csuklós kocsi biztosítja az eddigi legjobb felszállási viszonyokat. Ezeknél a járműveknél a legkedvezőbb az utascere ideje, s ez növeli az utazási sebességet. A forgalomba állított kétirányú csuklós villamos a közepes forgalmú útvonalak igényeit messzemenően kielégíti, sőt, kedvező forgalomtechnikai adottságai folytán jelenleg jól helytáll a Rákóczi úti forgalomban is.

A csuklós villamosjárművek kétéves üzemeltetése alatt elég sok műszaki hiba és forgalmi esemény fordult elő. Az ismert hibák megszüntetésével azonban a csuklós villamosok éppen olyan kedvelt közlekedési eszközök lesznek, mind az utazóközönség, mind az FVV forgalmi és műszaki dolgozói körében, mint az UV-típusú járművek.

Hodászi Géza

## Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: <i>Hodászi Géza</i>				Tárgy: <i>385. 85</i>	
Cím: <i>Járművel építéskor és karban- tartással</i>				Hely: <i>"1964"</i>	
Forrás: <i>Francia újság</i>				Személy	
(Hely)		1964. jan. 30		Helyszám	
(Idő)					
(Köt. v. fiz.)					
(Oldal)					
OSZTÁLYOZÁS					