

385.85

Szerző: G. F.

Cím:

Készül a kétszáz-személyes csuklós villamoskocsi mintapéldánya

Idő

"1961"

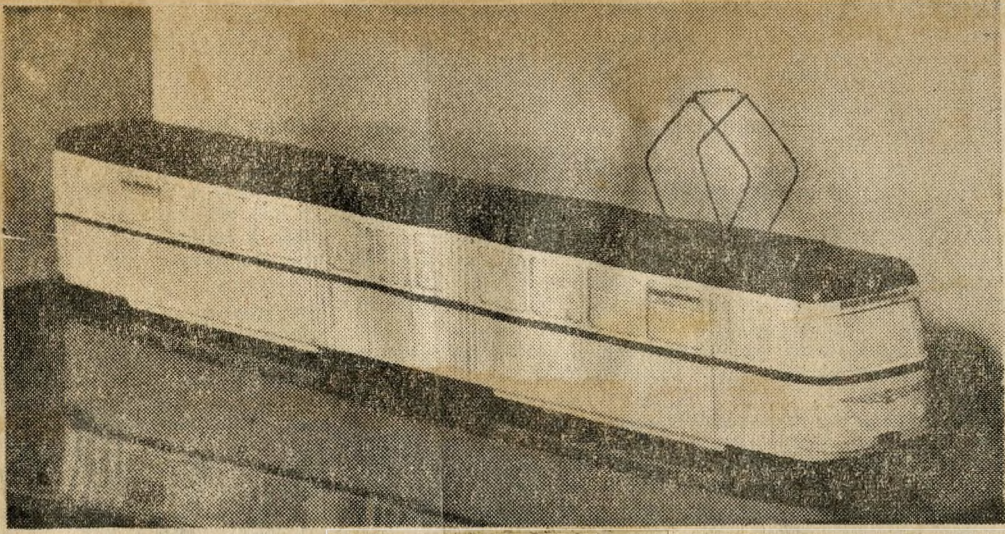
Helyszám

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. fűz.) (Oldal)

Magyar Nemzet, 1961. ápr. 16.



A csuklós villamos modellje

Budapest egyre növekvő közúti forgalmát mind korszerűbb, mind nagyobb befogadó képességű járművekkel igyekeznek javítani. Ilyen céllal készült és kerül rövidesen forgalomba a próbajáratokon már bemutatkozott csuklós autóbusz és ennek mintájára gyártás alatt áll a kétszáz utast befogadó, ugyancsak csuklós rendszerű villamoskocsi első példánya.

A Rákóczi úton közlekednek a felszabadulás előtti években készült középbejáratú ikerkocsik, amelyekből 59 kocsi van üzemben. Annak idején és még jó néhány éven át ezek a legmodernebb villamosjárműveknek számítottak, a növekvő forgalom mellett azonban már nem elégitik ki a közlekedési igényeket.

A Fővárosi Villamosvasút műszaki vezetői arra az elgondolásra jutottak, hogy ennek az elavult ikerkocsi típusnak a felhasználásával meg kellene teremteni a modern, nagy befogadó képességű, kényelmes utazást biztosító új kocsit. Kidolgozták a terveket, amely szerint az ikerkocsit középen harmonikaszerű csuklórendszerrel kötik össze, a két kocsi belső térségét egyesítik. A Füzessy főműhelyben a vasútvállalat műszaki gárdája hozzáfogott az első kocsi átalakításához. Már külső megjelenésében is egészen újszerű, modern lesz az óriás villamos. Testét donga alakúvá képezik ki, szélei mindenütt legömbölyített formát kapnak. Három ajtaja lesz a kocsinak. A hátsón történik a felszállás s hogy ez tülekedés nélkül menjen végbe, 173 centiméter szélesre méretezik az ajtót, így egyszerre három személy tud felszállni. A leszállás viszont a középső és az első ajtónál történik, ezek szélessége 120 centiméter. A felszálló helyen a hátsó perron olyan széles lesz, hogy negyven ember kényelmes tartózkodását biztosítja. Tülekedés nélkül történhet az utasáramlás a leszálló ajtók felé. A kocsi padlózatáról eltűnik a megszokott farácsozat ehelyett a végig egy-szintű padlót műanyaggal borítják. Különféle színű, drapp,

sötétbarna, sárga, zöld műanyaggal vonják be a villamoskocsik belső falait, ami kellemes színhatást biztosít. A megszokottól eltérően rendezik el a negyven ülőhelyet. Az ablakok mentén egymás mögött egy-egy oszlopon nyugvó laticeles, műbőr bevonatú kényelmes széket helyeznek el, amely alá akadályoztatás nélkül lehet csomagokat tenni. A széles ablakok nem eresztethetők le, ellenben felül, úgy mint az autóbuzsnál, eltölthető üveglapok biztosítják a jó szellőzést. Ezek mellett a tetőről is áramlik be friss levegő a kocsi belsejébe. Az ajtók harmonikaszerűen nyílnak, csukódnak.

Az ikervillamos átalakítási költsége körülbelül 300 000 forint ezzel szemben egy most gyártott egyszerű villamoskocsi építési költsége 2 millió forint. Az átalakítás tehát pénzügyi szempontból is igen gazdaságos megoldás.

Az eddigi tervek szerint augusztusban, vagy szeptemberben helyezik forgalomba az első 200 személyt befogadó csuklós villamoskocsit a 67-es vonalon. Az év végéig folytatják a kísérleti járatokat és a tapasztalatok alapján határoznak a többi ikervillamos hasonló átalakításáról.

G. F.