

Esti Hírlap  
1962. aug.

## Budapestre vonatkozó újságcikkek

OSZTÁLYOZÁS

Tárgy

385.85

Helv

Szerző:

# A fővárosi villamosközlekedés fejlesztése 1963-ban

"1962"

**888 millió utas — Újabb kalauz nélküli járatok  
Gyors segítséget kérnek az ipartól — Okultak az idei tél tapasztalatain  
Az FVV vezérigazgatójának tájékoztatója**

Az elmúlt hetekben gyakran panaszkodtunk a főváros közlekedésére, különösen a villamosvasút munkájára. A havazások, a csapadékos időjárás miatt sok szerelvény meghibásodott — az elmúlt év utolsó negyedében 11 ezer alkalommal vonták ki a forgalomból a zárlatos, beteg kocsikat, s ez csak súlyosbította a helyzetet. Herpai László, az FVV vezérigazgatója csütörtökön sajtótájékoztatón beszélt a vállalat gondjairól, eredményeiről, terveiről.

Elismerte, igaza van a közönségnek, a csúcsforgalmi időszakokban már szinte képtelenek a kétmilliós város zavartalan közlekedését biztosítani. Évről évre nagyobb feladatot vár az FVV-re, a műszaki lehetőségek viszont korlátozottak. Tavaly 1966 kocsit közlekedett Budapest utcáin, ebből 1166 villamos, 261 tro-

li, 35 földalatti és 24 foga-  
gaskerekű; 888 millió 634  
ezer utast szállítottak, 419  
ezerrel többet, mint 1961-  
ben. A bevétel emelkedé-  
séből mindössze egy csuk-  
lós villamost lehetett vol-  
na vásárolni. Huszonöt  
ügynevezett UV-kocsit,  
huszonöt csuklós troli-  
buszt, továbbá huszonöt  
csuklós villamost állítot-  
tak forgalomba. Ez az  
igényekhez képest el-  
enyésző. A Fővárosi Vil-  
lamos Vasút saját műhe-  
lyében gyárt villamos-  
szerelvényeket, holott ez  
elsősorban az ipar felada-  
ta lenne. Az ipar — mint  
az FVV igazgatója el-  
mondotta — csak 1965-re  
vállalja az új típusú, nagy  
befogadóképességű szerel-  
vények sorozatgyártását.  
Pedig egyes útvonalakon  
csak úgy tudják megol-  
dani a zsúfoltság csök-  
kentését, ha a régi tipu-  
sú szerelvényeket újakra  
cserélik ki, olyanokra,

amelyek gyorsabbak, több  
utast szállítanak. Azt sze-  
retnék, ha az ipar az  
egyik legfontosabb kér-  
désként kezelné ezt az  
ügyet, hiszen nem keve-  
sebről van szó, mint ar-  
ról, hogy munkások száz-  
ezrei gyorsabban, kényel-  
mesebben utazhassanak.  
Bár lassította a közleke-  
dést, helyesnek bizonyult  
az a határozat, hogy ahol  
erre a műszaki lehetőség  
megvan, csukott ajtóval  
közlekedjenek a villamo-  
sok. A Nagykörúton pél-  
dával 1960-ban 280, tavaly  
már csak 106 baleset tör-  
tént.

Az 1963-as tervekről  
megtudtuk, hogy 105 új  
villamoskocsit és troli-  
buszt vásárolnak. A Fe-  
hér úton — Kőbánya és  
a Kerepesi út között új  
vonalszakaszt építenek.  
Több nagy forgalmú vo-  
nalon intézkednek a zsú-  
foltság csökkentése érde-  
kében, a Körúton például

a 4-es az eddigi kettő he-  
lyett háromkocsis szerel-  
vénnyel fog közlekedni.  
Átalakítják a BHEV-től  
átvett pótkocsikat s így  
a Fehérvári úton, vala-  
mint a Budafoki úton je-  
lentősen javul a helyzet.  
Az eddigi kedvező tapasz-  
talatok alapján az újpes-  
ti, az angyalföldi, a pest-  
erzsébeti és a hűvösvöl-  
gyi vonalakon kalauz nél-  
küli közlekedést vezetnek  
be. A Móricz Zsigmond  
körtéren elektromos táv-  
irányítású diszpécser-köz-  
pontot rendeznek be.  
Több új URH adó-vevő  
berendezéssel felszerelt  
forgalomirányító és mű-  
szaki segélykocsival is  
gazdagodik az FVV. Her-  
pai László végül bejelen-  
tette, hogy okulva a tap-  
aszlatatokon, a nyáron  
átalakítják a nedvességre  
érzékeny motorok nagy  
részét, ehhez az ipar és  
a külkereskedelem is se-  
gítséget biztosít.

(moldován)