

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Gergely László

Cím:

A millenniumi földalatti
alatti reneszánsz

Forrás:

Magyar Hírlap

(Hely)

(Idő)

1970. V. 14.

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.859

Hely

Idő

"1970"

Személy

Helyszám

Féléves próbaidő

Lhh

A millenniumi földalatti reneszánsza

Még néhány esztendő, s a millenniumi földalatti új útvonalon közlekedik. A Népköztársaság útjától alagút vezet majd az Erzsébet királyné útja felé. A szerelvények nem jönnek fel a felszínre, nem érintik az Állatkert-megállót, s nem a Széchenyi-fürdőnél lesz a végállomás. Ennek a módosításnak nagyon sok a haszna, hiszen az új végállomás nagy közúti csomópontot köt majd össze a Belvárossal.

Az új alagút átadásával nagyobb távolságot kell majd megtenniük a földalatti kocsiknak. Természetesen ez magával vonja a járatok sűrítését. Sajnos, a meglévő kocsipark — amely 17 szerelvényből áll — nem alkalmas erre. Hamarosan búcsúznunk kell a régi faburkolatú földalattiktól. Az utazóközönség már megszokta, megszerette ezeket az átlag ötvenesztendős járműveket. Ha nincs tumultus, hangulatos benne az utazás, s ha valaki átszáll a metróról a régi földalattira, a jelen és a múlt képével találkozik. Szeretünk a millenniumi földalattin utazni; gyorsabb, mint a felszíni közlekedés, nem kell sok lépcsőt menni, s romantikus is az utazás.

Az idősebbek emlékeznek a jármű fénykorára: az előkelő ruhás hölgyekre, a kicsipett ficsurokra, a Ligetbe igyekvő színes kavalkádra. 1896-ban I. Ferenc József és Erzsébet királyné volt az első utasa a földalattinak.

Az eltelt hetvennégy esztendő már rányomta bélyegét a budapestiek kedvenc járművére: lassú, gyakori a műszaki hiba, viszonylag kicsi az utastere, nem alkalmas a csúcsforgalmi utasigény kielégítésére.

Lehet a régi kocsiparkot gazdaságosan felújítani? Érdemes a régihez hasonló földalatti kocsikat gyártani? A szakember hogyan látja a millenniumi földalatti jövőjét? Ezekkel a kérdésekkel kerestük fel a Budapesti Közlekedési Vállalat műszaki főosztályának vezetőjét, Gintl Józsefet.

— Egyetlen megoldás van, új kocsikat kell forgalomba állítani — mondta Gintl József. — A régi, faburkolatú kocsikat napjaink közlekedési igénye szerint átalakítani nem gazdaságos, nem célravezető. 1961-ben a megnövekedett utasforgalom miatt motoros pótkocsikat kapcsoltunk a szerelvények után. Az új járműveket úgy készítettük el, hogy a felépítésükben s belső berendezésükben alkalmazkodjanak a régi földalattikhoz. A nagyobb igénybevételt a sínek nem bírták el, egy-másfél évenként javítjuk a vágányokat, s bizony a kocsik is gyakran romlanak el. Nagyon sok érv szól amellett, hogy cseréljük ki teljesen új szerelvényekre a kocsiparkot.

— Mire elkészül az új alagút, már teljesen új szerelvényeken utazhat a főváros lakossága. Úgy tervezzük, hogy fél évig két új kocsit próbajáratát megszervezzük, tapasztalatokat gyűjtünk a jármű előnyeiről, hibáiról, s módosítjuk — ha kell — a berendezéseket.

Ennyit a régi kocsik nyugdíjba menetelének okairól. Vajon hol látják majd viszont a századforduló első komoly közlekedési eszközét? — kérdeztük végezetül a BKV főosztályvezetőjét.

— A Közlekedési Múzeum igényt tart a legelső földalatti kocsira. Azt a szerelvényt akarják majd kiállítani, amelyben I. Ferenc József is utazott. A kocsik belsőjét eredeti formájában adjuk át a múzeumnak; újból felszereljük a tükröket, a díszeket. Nemrég angol szakemberek is érdeklődtek a jármű után. Szeretnék a londoni közlekedési kiállításon bemutatni a kontinens első földalattiját, amely Európa első elektromos meghajtású kéregvasútja volt.

Búcsúznunk kell hamarosan ezektől a járművektől; ám úgy hisszük, nem kár értük. A főváros modern, gyors, világvárosi közlekedése megköveteli ezt az áldozatot.

Gergely László

1020/42