

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

OSZTÁLYOZÁS

Tárgy

385.534

Hely

Szerző

Földes Tamás

Cím:

AZ M — IX-ES ÚTRAKELT
November 7-i díszünnepség a BHÉV budafoki telepén

"1962"

Forrás:

Közlekedés

Személy

1962. nov. 20.

Helyszám

(Hely)

(Idő)

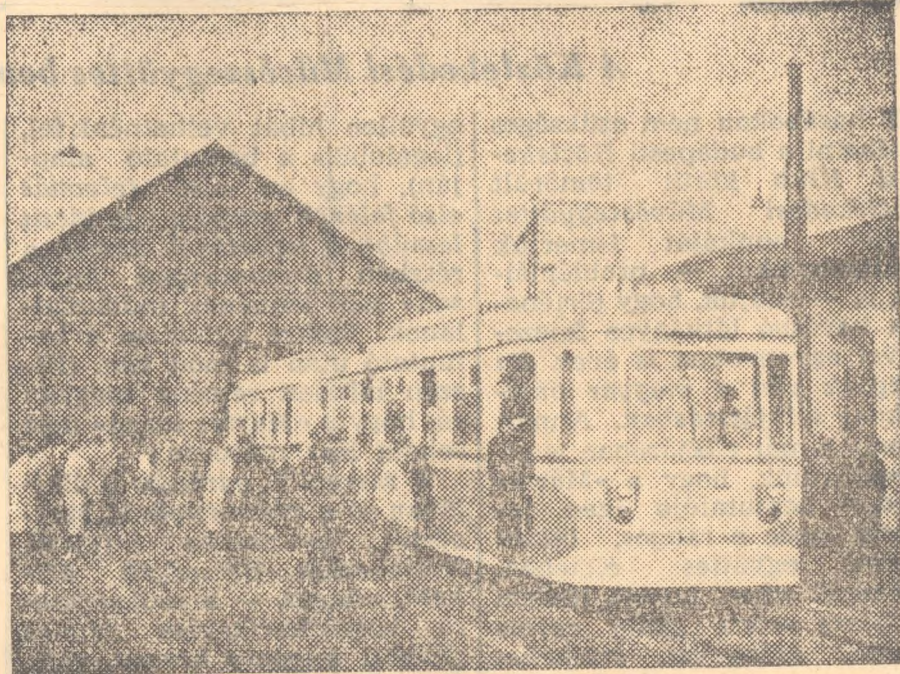
(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Az új ikervonat — amelyet Péterfia Ferenc, a BHÉV szerkesztői csoportja vezetőjének tervei alapján rekordidő alatt készítettek el a BHÉV budafoki telepének műszaki dolgozói — már a kora reggeli órákban tárt ajtókkal várta az ünnepélyes átadására érkező vendégeket. Várta a BHÉV és a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete vezetőit, a fővárosi tanács küldötteit, az építőket és az építők családtagjait — mindazokat, akik jelen kívántak lenni a BHÉV történetében kétségtelenül nagy jelentőségű eseményen.

Nem dobálózunk könnyelműen a jelzővel, amikor az új ikervonat elkészültét nagy jelentőségűnek nevezzük — a főváros rohamosan fejlődő és korszerűsödő járművei között a BHÉV szerelvényei eddig csak »szemlesítve« közlekedhettek. Mitagadás — a zöld színű vonatok elmaradtak a fejlődésben, többségük lassú, elavult.

Még nincs egy esztendeje — az elmúlt év novemberének utolsó napjaiban történt —



Az M—IX-es az »első próbaúton«.

hogy Péterfia Ferenc hozzálátott az új ikervonat terveinek elkészítéséhez, s a tervező még dolgozott a munkáján, amikor a budafoki telep dolgozói már hozzákezdtek a prototípus építéséhez. Először az év végére

akarták a kétkocsis szerelvényt útjára engedni, majd úgy tervezték, a VIII. pártkongresszus kezdetére fejezik be a munkát, végül pedig felajánlották, hogy november 7-re útrakész állapotba hozzák a szerelvényt — az M—IX-est.

Reggel tíz órakor, az ünnepség kezdetekor már több százan álltak körül a mintegy 35 méter hosszú zöld szerelvényt. Ami első látásra leginkább felűnt — az a kocsik mindkét oldalán levő 4—4 (vagyis a szerelvény mindkét oldalán összesen 16) 1200 milliméteres ajtónyílás. Az ajtók gombnyomásra nyitódnak, automatikusan, a vezető irányításával záródnak.

A kocsik padlózata jóval alacsonyabb, mint a többi szerelvényeké — 1000-1100 milliméter helyett mindössze 770 milliméter, s így az utasoknak csak egyetlen lépcsőt kell »megmászniok«. Az ikervonat óránként 70 kilométeres sebességgel haladhat — ez mintegy 20 kilométerrel több az eddigi vonatok óránkénti sebességénél —, míg egy-egy kocsiban 108 ülőhely és 292 állóhely van.

Az M—IX-es valószínű, hogy — a próbaúton után — a csepeli gyorsvasút vonalán közlekedik majd. Az ötéves tervek végéig 54 ilyen járművet, valamint 27 pótkocsit készítenek, de ezeket a BHÉV már a Dunakeszi Járóműjavítóval közösen készíti el. (A jövő esztendőben 12 szerelvényt és 5 pótkocsit adnak át a forgalomnak.)

A november 7-i ünnepélyen Pászti István, a BHÉV igazgatója tartott beszédet. Megköszönte a tervező és a műszaki dolgozók lelkes munkáját, amely lehetővé tette, hogy a BHÉV szerelvényein is hamarosan kulturáltabb körülmények között utazhassanak a főváros-környéki dolgozók. Az ünnepély jutalomosztással, majd pedig az M—IX-es első néhány méteres »próbaútjával« végződött. Az ikervonat ekkor még csak a telep területén közlekedett, de reméljük, hamarosan a nagyközönség is utazhat rajta. **Földes Tamás**