

<h2 style="text-align: center;">Budapestre vonatkozó újságcikkek</h2>		Osztályozás	
		Tárgy	385.85
Szerző: <i>Molnár</i>		Hely	
Cím: <b>Az év végén már 197 újfajta villamoskocsi lesz üzemben</b>		Idő	"1959"
Forrás:		Személy	
<i>Néporava</i>	<i>1959. IV. 17.</i>	Helyszám	
(Hely)	(Idő)	(Köt. v. füz.)	(Oldal)

Az utasszámlálás adatai azt bizonyítják, hogy a korszerű villamosközlekedés megszabta felső határt — egy óra alatt 25—30 000 fő szállítása — a főváros egyetlen pontján sem lépik túl. Ez azt jelenti, hogy ha a kocsik befogadóképességét növelhetnék, zökkenőmentessé lehetne tenni a forgalmat. A villamosközlekedés jelenlegi helyzetéről és várható alakulásáról Fekete Károly, a Villamosvasút Vállalat főmérnöke tájékoztatta munkatársunkat.

— Tavaly 1900 villamoskocsi bonyolította le a forgalmat a főváros területén. Fő feladatunk, hogy a régi kocsikat mielőbb kivonjuk a forgalomból, de addig is műszaki javításokkal korszerűsítjük őket. 1958-ban 54 kocsit korszerűsítettünk, ebben az évben 55 darab korszerűsítésére kerül sor. Az utazóteret azonban nemigen lehet bővíteni, ezért ezeket fokozatosan a legújabb UV-típusú kocsikkal cseréljük fel.

— A régebbi típusú villamoskocsik 80, az UV-típusúak 101 utas kényelmes szállítására alkalmasak. Három év alatt 162 UV-kocsit állítottunk forgalomba és az év végén már 197 ilyen típusú kocsi segíti a közlekedést. Jövőre már rázásmentesítővel, »gumirugózással«

gyártják az UV-kocsikat. Így kímélik a pályát és a villamoskocsit, s egyúttal kényelmesebbé teszik az utazást. Egyidejűleg gondoskodunk a pályatestek felújításáról.

— Az UV-villamoskocsikkal azonban nem tudjuk véglegesen megoldani a közlekedési problémákat. Egy nagyobb létszámú szakmaközi bizottság már eldöntötte, hogy milyen villamoskocsira van szükség.

A bizottságban részt vettek a Tervhivatal, a KPM, a fővárosi tanács, a villamosvasút és a gyártó cégek képviselői.

— Az új villamoskocsik külföldi tapasztalatok alapján 14 méter hosszúak lesznek és 125 személyt szállíthatnak. A két-két szárnyú ajtónál ülökალაუ kezeli majd a jegyeket és az utasok a középső harmas

szárnyú ajtón szállhatnak le. Távvezérléses kivitelben készül a motorkocsi, és a szerelvény motornélküli személykocsi műszerfaláról is irányítható. Ez a megoldás megszünteti a túlszűfoltagságot s a gyorsabb léés felszállás a kocsi sebességét is növeli — mondotta befejezésül Fekete Károly főmérnök.

(molnár)