



## Ilyen mutánsvillamost nem látott még a város

Szűcs Dániel

2019. 09. 03.

**Már egy hónapja, hogy újjáéledt a 2016-ban egy Volvo busz által kiütött szegedi Tatra villamos. A járműről akkor az a hír járta, hogy selejtezni kell, és mehet a kukába, ez azonban nem történt meg, sőt. Olyan felújítást kapott, amit eddig kevés jármű Szegeden, villamos pedig eddig egyetlen egy sem. Szinte újjá varázsolták a társaság szakemberei.**

Egy donorjármű érkezésével sikerült újból életre hívni, miután hónapokig állt a remízben 2016-os balesete után. A felújításban több, mint harminc ember vett részt, az egész 129 millió forintba került anyagköltségekkel és munkabérekkel együtt (egy új villamos ennek a többszöröse, a 2009-ben rendelt PESA 120Nb típusú villamosok darabja 500 millióba került).

A 214-es villamos nem Szegeden kezdte pályafutását, hanem jóval korábban egy jóval távolabbi vidéken. A villamost még 1985-ben gyártották (tíz évvel a típus bemutatását követően) a csehszlovák gyárban Kelet-Berlin részére. Itt 219 379-8 számmal közlekedett, majd öt évvel később áthelyezték Potsdamba, ahol egészen 2010-ig volt, mikor is Szegedre szállították, ahol újrafényezték és a város igényeire szabták.

Hirdetés

Hirdetés



Fotó: Szűcs Dániel / Szegeder



Fotó: Szűcs Dániel / Szegeder

Maga a [baleset](#) nemsokkal ezután, 2016. június 1-én, azaz immáron több, mint három éve történt: egy a tiloson áthaladó 60-as busszal ütközött össze, és csúnyán összetört. A villamosnak mindkét forgóváza, illetve mind a nyolc kereke lekerült a sínekről, végül az SZKT szakemberei a trolibusz telepről kiállított vontató segítségével, majd

egy másik villamossal tudták többórás munkával visszahúzni a sínekre.

Ahhoz, hogy a telephelyre lehessen tolni, a jármű elejét a helyszínen le kellett vágni. A balesetnek sérültjei is voltak, öt embert kellett kórházba szállítani. Az eset három óra tájt történt, a műszaki mentés egészen fél nyolcig eltartott.

A felújításhoz kellett még egy ilyen villamos, hiszen annyira megsérült az eredeti, hogy annak váza elcsavarodott. Ezért úgynevezett vázcserés eljárást alkalmaztak, ami azt jelenti, hogy a 214-es alkatrészeit (lényegében az ajtókat és a forgóvázakat) helyezték át egy újonnan érkezett jármű testébe (ami korábban a németországi Gerában közlekedett, illetve itt alakították át tanulókocsivá 1988-ban, ezt követően 2004-ben a cseh városba, Liberecbe került).

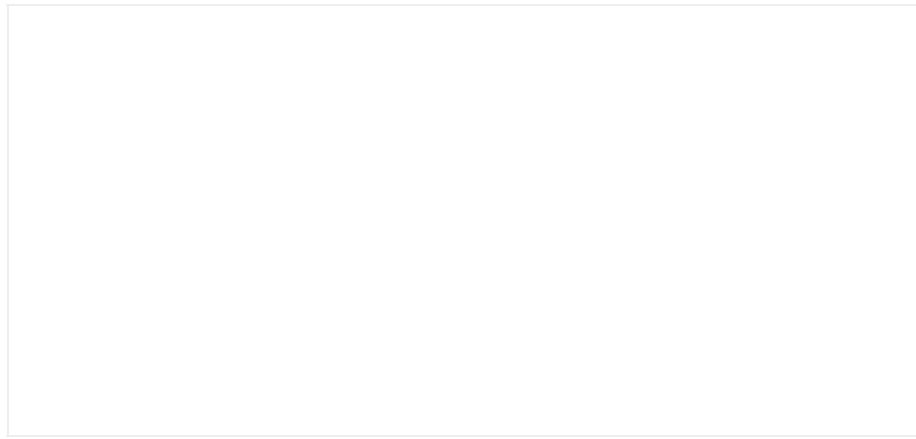


Fotó: Szűcs Dániel / Szegeder

A baleset felelőseként a DAKK-ot állapították meg, ahogyan az várható is volt. Miután a rendőrség ezt kimondta, a busztársaság biztosítója közel 28 millió forintot fizetett az SZKT-nak. A 214-est ekkor el lehetett kezdeni újraéleszteni: fontosabb részeit átemelték a libereci kocsiába, de kapott újdonságokat is bőven: ablakai például nem a hagyományos gumikeretűek, hanem un. ragasztott üvegesek, tehát lényegében a villamos vázához vannak ragasztva (ilyeneket lehet látni felújított, [régebbi trolikon](#) is a városban). Került bele klíma, és a korszerű Cegelec hajtás, mely képes a fékezéskor keletkező áramot visszatáplálni a hálózatba.

„A biztosítási ügyintézés több, mint féléves procedúra volt, és eközben már elkezdtünk gondolkodni rajta, hogy mit tegyünk vele, mert azért hiányzott a 214-es a flottából. Az volt az álláspontunk, hogy helyre kéne állítani valamilyen formában, de nem az eredetiben, mert az magas energiafogyasztású és elavult volt, több vonali meghibásodással” – mondta el kérdésünkre Németh Zoltán Ádám, a társaság közösségi közlekedési és vasútbiztonsági vezetője.

Arra a kérdésre, hogy miért lett sárga, azt mondta, „ez a szín onnan jött, hogy amikor a nagyprojekt idején megszavazta a lakosság, hogy a trolik pirosak legyenek, a villamosok meg sárgák, akkor mi örültünk, hiszen mind a kettő tradicionális, Szegeden piros színben [indultak a trolik 1979-ben](#), a villamosok meg ezzel a sárga-fehér színekombinációval 1908-ban. Másfelől meg úgy gondoltuk, hogy ezek a járművek mind valamivel magasabb színvonalú szolgáltatást nyújtanak, és úgy gondoljuk, hogy ha az utas meglátja messziről, hogy egy sárga jármű jön, akkor örülni fog annak, hogy nagyobb kényelmet kap a jegyárért. Ez a 214-esnél azt jelenti, hogy megújult az utastér, illetve ami nagyon fontos, hogy légkondicionált járműben utazhatnak az emberek.”



## Megsértődött arab országok szükték a szegedi trolibuszt

1979. április 29-én olyan dolog történt Szegeden, ami azelőtt évtizedeken át nem: megnyílt egy új közlekedési üzemág, a trolibusz. Erre sokáig szinte semmiféle esélyt nem látott senki, de aztán egy nagy gazdasági átalakulás végett elkerülhetlenné vált. Az 1960-as és az 1970-es években úgy szaporodtak a buszok Szegeden, mint még soha.

[Read the article on szegeder.hu >](#)

powered by embedly



Fotó: Szűcs Dániel / Szegeder



Fotó: Szűcs Dániel / Szeged

Németh azt is elárulta, hogy ha nem is a közeljövőben, de hamarosan kikopnak majd a sínekről és az utakról a régebbi színek, tehát a kék-fehér-piros-sárga a villamosoknál, és a világoszöld-sötétzöld a trolinál. Ehelyett minden modernizáláson áteső vagy új, magasabb komfortfokozatú jármű sárga-fehér vagy piros lesz.

Azoknál a járműveknél egyébként, melyek az elmúlt időszakban kaptak nagyobb felújítást, de például az utastér nem lett annyira más, illetve klíma sem került beszerelésre, nem használják az új színtervet, így például több **Tatra T6A2-es** sem lett sárgára fényezve, amiket mostanában hoztak rendbe nagy erővel.

„A járműveknél úgy tizenöt-húsz évente egy vázszerkezet-felújítást el kell végezni, hogy a kezdődő korróziót megállítsuk, és ilyenkor mindig el kell gondolkodni, hogy most éppen van-e remény arra, hogy új járművel váltsuk ki az adott kocsit. Ha várhatóan lesz új jármű beszerzés, akkor már nem érdemes költeni nagyobb felújításra, inkább a selejtezés lesz a sorsuk” – mondta Németh.



Fotó: Szűcs Dániel / Szeged

A korszerűsített hajtásrendszerű KT4-esekről azt tartja, hogy a következő tizenöt évben még lehet rájuk számítani, hiszen még a T6A2-eseknél is megbízhatóbbak annak ellenére, hogy utóbbiak **újonnan érkeztek Szegedre a kilencvenes évek végén**. Azt is jól bírták a "szaggató" KT4-esek, amikor a 4-es vonal felújítása miatt lényegében fél évig egyszer sem látták a remízt. „Ezt a 214-es is igazolta egyébként,

hiszen mióta kiadtuk a forgalomba, az egyetlen egy javítás az volt, hogy igazítani kellett a fényszóróján, hogy annyira ne vakítson, de más gondja nem volt” – mondta a vezető.

Az SZKT egyébként törekszik az egységes alkatrészbázisra is, ami jellemző a közlekedési társaságoknál. Ez azért fontos, mert így könnyebben lehet járműveket javítani, vagy valamit cserélni, esetleg ha egy villamost leselejteznek, több másik típusba is felhasználhatóak lesznek alkotóelemei. Így a 214-es például olyan üléseket kapott, mint a PESA villamosok, és olyan fényszóró lámpaelemeket, mint az Ikarus-Škoda trolik.

A 214-esbe tehát került

- újonnan kialakított járművezető fülke és vezetőpult,
- korszerű utastájékoztató rendszer,
- új, kb. 30% energiamegtakarítást biztosító korszerű elektronikus hajtásrendszer,
- légkondi, és belső légcsatorna/légbefúvó rendszer,
- új utastér-burkolat és kapaszkodó rendszer,
- lehajtható ülések a villamos végébe,
- új ablakok,
- négy jegykezelő,
- egy érintő bankkártyás fedélzeti jegyautomata,
- Wi-Fi,
- illetve egy érintő bankkártyás fedélzeti jegyautomata.

Helyi felújítás, Szegedi Közlekedési Társaság, Tatra KT4, villamos