

Útban a legcsendesebb,
legudvariasabb közlekedési eszköz:

A TROLLEYBUSZ

*Valószínűleg a budai hegyvidék, a peremvárosok,
a Baross- és Népszínház-utca kap először trolleybuszt*

A főváros közlekedési rendszerének fejlesztésére 650 millió forintot irányoztak elő az ötéves tervben. Az autbuszközlekedés fejlesztése mellett rövidesen trolleybuszt is kap Budapest s az ötéves terv végére a fővárosban és Miskolcon — amely majd az ország második nagyipari és kulturális központjává fejlődik — összesen 200 *drumondalas teljesen korszerű trolleybuszt állítanak forgalomba.*

A trolleybuszról igen sokan hallottak már, de kevesen vannak, akik láttak is ilyen közlekedési eszközt. Régebben az Ürömi-úton volt három ilyen trolleybuszjáratunk.

Mi a trolleybusz?

A trolleybusz olyan a közlekedési eszközök között, mint az öszvér az igavonó állatok között, amely se nem ló, se nem szamár: a trolleybusz a villamos és az autbusz keresztezéséből származik, ezért külföldön „kételtűnek” is nevezik. Mostohatestvére mind a villamosnak, mind pedig az autbusznak, holott a villamostól kapta a motort, az autbusztól pedig az alvázat, a karosszériát, no és a — jó tulajdonságokat.

— A trolleybusz világ legcsendesebb és legudvariasabb közlekedési eszköze. Nem zörög, nem csattog a vágányokon, nesztelenül surran gumitömlős kerekein. A legudvariasabb azért, mert ha valaki útjába kerül, minden zaj és lármá nélkül kikerüli, nem csilingel, nem dudál kétségbeesetten, vagy dühösen, mint a villamos, vagy az autbusz. Egyike a legkitűnőbb, legkényelmesebb és egyben a legveszélytelenebb közlekedési eszközöknek — mondták a *Kis Újság* munkatársának a BSzKRT-nál.

— Ha ez így van, akkor miért nem fedezték fel eddig kiváló képességeit a közlekedési szakemberek? — tettük fel a kérdést.

— A mult rendszer „kitűnő közlekedési szakemberei” nem sokat tördtek azzal, hogy e korszerű jármű meghonosításával járuljanak a dolgozók olcsó és kényelmes utazásához, valamint ahhoz, hogy kiküszöböljék a főváros és környékének közlekedési válságát.

Akár az öszvér...

A trolleybusz, mint már említettük, villamosmotorral működik és gumikerekeken gördül, tehát nincs szüksége vágányokra, csupán a felsővezetékkel kell megépíteni. Kiváló tulajdonsága, hogy könnyen kapaszkodik az emelkedőkön, akár az öszvér a meredek hegyoldalon. A villanymotor kapaszkodási képessége csekély túlzással szinte végtelennek mondható, ellentétben a belső égésű úgynevezett robbanómotorokkal, amelyek hegyvidéken sokszor felmondják a szolgálatot. Nagy előnye még az, hogy nincs pályához kötve. Volánnal kormányozzák, akárcsak az autbuszt. És nincs előtte forgalmi akadály, *lengő áramszedője megengedi, hogy jobbra és balra négy-négy méterre kitérhesen.*

Külföldi városokban olyan trolleybuszok is vannak már forgalomban, amelyeket a felsővezetékeltől eltekintve még akkumulátorral is felszereltek arra az eshetőségre, ha valamely oknál fogva a felső — vagyis a munkavezetékétől kisebb, vagy nagyobb távolságon meg kell válnia. Ebben az esetben a vezető bekapcsolja a segédáramforrást, az akkumulátort és a trolleybusz vígan megy tovább.

A trolleybusz a Szovjetunióban

A Szovjetunióban is igen elterjedt és népszerű közlekedési eszköz a trolleybusz. Érdekes megemlíteni, hogy 1939-ben a Szovjetunió trolleybusz-állománya már ezren felül volt annak ellenére, hogy csak 1934-ben kezdték meghonosítani, ugyanakkor Németországban, ahol már jóval előbb kísérleteztek vele, csak 38 trolleybusz volt forgalomban. Németországban 1882-ben kísérleteztek először a trolleybusszal, utána hosszú szünet következett és csak 1939-ben foglalkoztak újból alkalmazásának gondolatával. Ezzel szemben Moszkvában 1934-ben kísérleteztek először és ugyanakkor nyitották meg az első trolleybusz-vonalat. Ezt a kísérletet igen gyors fejlődés követte, 1934-ben Moszkvának 2 trolleybusza állt forgalomban, 1937-ben már 30 és 1939-ben 400 trolleybusz. Az 1939-es állapot szerint a Szovjetunióban már ezren felül volt a trolleybuszok száma.

Hol vált be a trolleybusz

— Melyek azok a területek, ahol a trolleybuszt alkalmazni lehet? — kérdeztük.

— Igen bevált a trolleybusz a szűk és nagyforgalmú belterületi útvona-

lakon, ahol a pályához kötött közlekedési eszközök már a forgalom akadályozóivá váltak. Ugyancsak jól használható olyan városrészi részeknek a főváros közlekedési hálózatába való bekötésénél, amelyek távol esnek a közlekedési útvonalaktól, de az utasszám villamosközlekedést nem tesz indokoltá. Nagy szerepe van abban is a trolleybusznak, hogy tehermentesítse a nagyforgalmú útvonalak villamosközlekedését, ezenkívül pedig jó közlekedési eszköz a hegyvidékeken.

— Ezek szerint — vetettük közbe — elsősorban a budai hegyvidék, a peremvárosok, a Baross-utca és a Népszínház-utca kap először trolleybuszt. A régi 2-es villamos vonalán is igen jól lehetne használni.

— Pontosan még nem dolgoztuk ki a terveket, így tehát egyelőre korai lenne erről beszélni! — hangzott a válasz.

— Mi a befogadóképessége és a

menetsebessége az ilyen trolleybusznak?

— Míg a villamos menetsebessége a Nagykörúton óránként 14 kilométer (a Váci-úton 18—20 kilométer), addig a trolleybusz óránként 57 kilométert tesz meg. Természetesen a trolleybusz sebessége is függ a forgalom sűrűségétől. A járművek befogadóképessége, a tervek szerint, 60—80 utas, de már 100 személy befogadására alkalmas kocsi tervezésének gondolatával is foglalkozunk.

— Milyen lesz a trolleybusz tarifája?

— Erről is korai lenne még nyilatkoznunk. Bizonyára a villamos és az autbusz középarányosa diktálja majd az árakat.

Ezekután Budapest zajhoz és lármához szokott népe szeretettel várja a „legcsendesebb”, legudvariasabb, olcsó és kényelmes közlekedési eszközt: a trolleybuszt...

Merly István