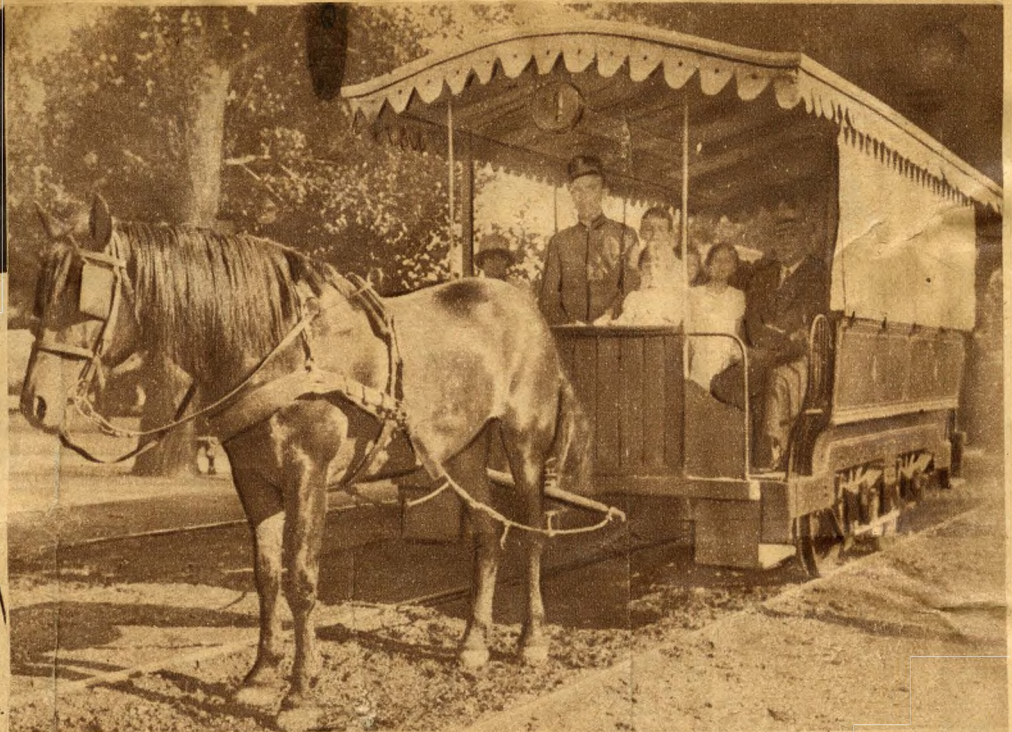


# A lóvasúttól a trolleybuszig

Az autó őse, a vitorlás kocsi. Ez a rajz 1600-ban készült



Ilyen volt az 1900-as évek elejének lóvasútja, amely a Margitszigeten közlekedett. Abban az időben a Margitszigetre csak belépődíjjal lehetett bemenni. A „kiváltóságosok” szigetéből azóta a nép szórakozóhelye lett

Együtt szálltunk fel a fiammal a 70-es trolleybusra és bevallom, magam is élveztem, hogy milyen csendesen, milyen gyorsan megyünk.

— Csuda jó ez — esillogott a gyerek szeme. — Jobb, mint a villamos.  
— Hát ha még a lóvasutat ismerted volna! — mondta egy őshajjú bácsi. — Tudod, hogy mi volt az? — A gyerek szeme kerekre látott. — Síneken menő kocsi volt — magyarázta a bácsi. — egy ló húzta. A Margitszigeten közlekedett... Bizony, kisfiam, sokat fejlődött a közlekedés, amíg eljutottunk ideig. Évszázadokon át törték a fejüket az emberek, hogyan lehetne az „élő motort”, a lovat gépi erővel helyettesíteni. Egy Stevin nevű fizikus szerkesztett egy kocsit, amelyen vitorla volt és a szél ereje hajtotta. Ez 1600-ban volt. Öránként 34 kilométeres sebességet ért el ez a jármű, de persze nem volt népravezető. A legelső gőzautobusz, amelyet gőzgép hajtott, 1769-ben építették, de kísérletezés közben belezaladt egy házba és ekkor abbahagyták a vele való kísérletezést. Bizony, az autó őse nagyon kedvelges jármű volt, fiam... Hatalmas gőzkazán termelte a hajtóerőt és a pöffögő, esónakszerű alkotmány nehézkesen gurult előre... A babonás emberek kövekkel hajították, ördög szekérének tartották és nem hittek, hogy valaha is kiszorítja a lovat.

Persze, ugyanez volt a helyzet a vonatról is. 1812-ben olyan mozdony készült amelynek kerekein fogak voltak és a sínekben pedig mélyedések. 11 kilométer sebességgel tudott menni ez a leknősbéka-járat. De a fejlődés a vonatok területén is bekövetkezett, a haladást nem lehet megállítani és megszülettek a jobb és gyorsabb mozdonyok, amelyek síma síneken száguldának...

— És a villamos? — kérdezte a fiam, akül nagyon érdekelt a szakállas bácsi előadása.

— XIX. században nagy jelentőségű felfedezés volt a dinamó. 1867-ben született meg és lehetővé tette, hogy a mechanikai energiát elektromos árammá alakítsák át... Továbbítani lehetett huzalokon az elektromos áramot, új fejezet kezdődött a gépek történetében is, az elektromos gépek fejezete.

— És a gőzhajót mi hajtja? — érdeklődött a gyerek.

— A gőzhajót? Hát fiam, ez is hosszú történet. Tudod, hogy régen vitorlášhajók járták a vízeket, tengereket. 1793-ban a

Francia Tudományos Akadémia felhívására Daniel Bernouilli, az Orosz Tudományos Akadémia tagja javaslatot tett hajóknak lapátkerékkel, való ellátására, amelyeket gőzgép hajtana. Így indult el útjára a gőzhajó, amely kezdetben 9—12 kilométeres óránkénti sebességgel „száguldott”... Az első gőzhajó, amely alkalmas volt hosszabb utakra, 1807-ben jutott vízre és óránként 8 kilométeres „sebességgel” haladt. Az óceánon elsőnek egy Savanah nevű gőzös kelt át 1818-ban és útja 26 napig tartott. Érdekes, hogy a hajón vitorlák is voltak és amikor a 30 méter hosszú és 300 tonna súlyú hajó gőzgépe elromlott, vitorlákat bontott és így haladt 18 napon át.

— És a repülőgép? — faggatta fiam a bácsit. — Annak külön története van — mosolygott az. — Nekem most le kell szállnom, de annyit elárulok neked, hogy hosszú évszázadoknak kellett elmúlnia, hogy a tollakból, papírból, lécekből összetakolt szárnyakból megszülessen a mai modern, lécsavarnélküli, hangnál is gyorsabban repülő lökkehajtásos repülőgép... Ugyanúgy, ahogy nagy volt az út a lóvasúttól eddig a gyors, nagyszerű, zajtalan trolleybuszig...

Budapest legújabb kedvence: a gyors, zajtalanul járó szovjet trolleybusz

