



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Kondri Pál*

Cím: **Trolibusz közlekedésünk**

Forrás: **fejlődése**

Sajtóanyag 1958. 10. 25

(Hely) (Idő) (Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy *385. 878*

Hely

Idő *1958*

Személy

Helyszám

Székesfővárosi köznevelési 1096 — 8891

Közp. ny Ismeretes, hogy a trolibusz előnye a villamossal szemben az, hogy gyorsabb, kényelmesebb, zajtalanul közlekedik és ki tudja kerülni, meg tud előzni az előtte lassabban haladó más járműveket.

A felszabadulás előtti időkben Budapesten az első trolibusz járat 1933-ban létesült Obudán a Vörösvári-út és a Temető között, mintegy 2,7 kilométeres vonalhosszban. A járat forgalmát 2—3 kocsival bonyolították le. Az évente szállított utasok száma 5—600 000 között volt. A felszabadulás előtt a trolis vonal további fejlesztésére nem került sor, sőt az ezteleg fasiszta háború pusztításainak maga a trolibusz is áldozatul esett.

Megváltozott a helyzet a felszabadulás után. 1949. de-

cember 21-én indult meg a Szovjetuniótól kapott 26 darab és az újjáépített 3 trolibuszsal a 70-es jelzésű vonal, az Erzsébet királyné úti aluljáró és a Kossuth Lajos tér között. Megelőzően a majdnem azonos vonalon közlekedő 10-es jelzésű villamosjáratot megszüntették. A 70-es járat sok utas utazását lényegesen megrövidítette. Egy másik kedvező kihatása az új trolibusz vonalnak az, hogy Rákospalotáról a város központjába igyekvő utasoknak nem kell igénybe venni az amúgyis túlterhelt Rákóczi úti vonalat.

Ezekután szinte évente új trolivonalak létesültek. Lényegében 1949-től napjainkig létesített trolis vonaloknak két igen fontos feladata volt:

1. A szűk és ezáltal igen balesetveszélyes útvonalakon a villamos helyettesítése.

2. Megszüntetni azt a lehetetlen állapotot, hogy például Zuglóból Kispestre, vagy Erzsébetre csak az amúgy is erősen terhelt Keleti pályaudvar — Mező Imre út — Nagyváradi téren át lehet eljutni.

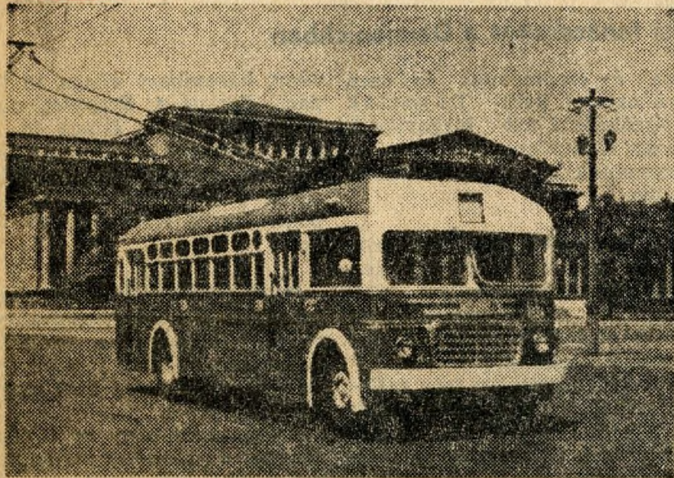
Az első feladatot volt hivatva megvalósítani a 10-es villamos vonal helyett üzembe helyezett 70-es, a 16-os villamost helyettesítő 74—77-es és a 15-ös villamos vonal helyett létesített 78—79-es trolibusz járatok. Nem ilyen egyszerű a kérdés azonban a második pontban foglaltak megoldására létesített 75-ös trolis vonalvezetésével kapcsolatban. Felmerül a kérdés: helyes volt-e trolis vo-

nalat létesíteni egy olyan útvonalon, ahol a napi utasszám eléri a 66 ezres átlagot. Figyelembe kell venni azonban azt, hogy 1954-ben népgazdaságunk nem volt abban a helyzetben, hogy egy igen nagy költséggel elkészíthető villamos vonalat létesítsen a Hungária körúton. Így lett megépítve a villamos vonal létesítéséhez szükséges hatalmas beruházási összeghez viszonyítva jóval kisebb összeg beruházásával a 75-ös trolis vonal.

Összegezve az eddigieket megállapíthatjuk, hogy az eddig létesített trolis vonalakkal megoldottuk az előtünk álló leg súlyosabb problémákat. Ebből viszont nem következhet az, hogy már nem lenne szükség a trolis vonalak további fejlesztésére. A jövőben létesítendő trolis vonaloknál azonban feltétlenül figyelembe kell venni azt az általános szabályt, hogy a trolibusz nem alkalmas nagy tömegű forgalom lebonyolítására. Ezért újabb trolis vonalakat csak olyan helyen szabad létesíteni, ahol a trolival nem kell tömegforgalmat lebonyolítani, tehát gyérebb, villamosközlekedésre még nem érett vonalak utasforgalmának lebonyolítására, vagy egyes terhelt útvonalak kiegészítésére. Így a jövőben elsősorban a rózsadombi autóbusz járatot és a zügligeti villamos járatot helyettesítő trolis vonal megépítése jön számításba. Sor kerülhet esetleg a vár forgalmát lebonyolító trolis járat létesítésére is.

Mindezek tények, ismeretek mindenki számára igazolja, hogy trolis jármű közlekedésünk a felszabadulás óta oly jelentős méretűvé fejlődött, hogy az a főváros közlekedését alapjában megváltoztatta, megjavította. Míg a felszabadulás előtt az egy kocsióra eső évi utasszám 250—300 000 volt, addig napjainkban az egy trolisóra eső évi szállított utasszám több mint 600 000. Bizonyítják ezek a tények, hogy ilyen mérvű fejlődést a trolis rendszer schasem érhetett volna el. Egész sor nyugati állam esete példázta ezt. Trolis jármű közlekedésünk tovább fejlődik, s ezt az előrehaladást a mi igényeink, anyagi lehetőségeink határozzák meg.

Kondri Pál



Ma ilyen korszerű trolibuszok közlekednek a város utcáin.



Budapest első trolibusza a 30-as években.