

16  
Budapest

# KEDVENCE

Ki sem kell írni a nevét, mindenki tudja, a *trolibuszról* van szó. Meglátni és megszeretni egy pillanat műve volt. Üzembehelyezése óta már egy hónap is elmúlt és a főváros lakói még mindig nem tudnak betelni vele. Mi volt az átütő siker titka? Először is az, hogy egy csapásra meggyógyította Budapest egy régi közlekedési sebéit, a zuglói utazás kálváriáját. Annak, aki Zuglóból el akart jutni pld. a Kossuth-hídhöz, a fővárost körül kellett utaznia vagy pedig villamosra kellett szállnia. A trolibusz útirányát úgy állapították meg, hogy a főváros kelet-nyugati irányú közlekedésének egyik legfontosabb szakaszában járatták. De ha igazságosak akarunk lenni, mégsem ez volt a trolibusz sikerének legfőbb titka. A gyors népszerűség magyarázata önmagában rejlett: tetszetős külsejében, zajtalan járásában, a kényelmes és gyors utazásban.

## MILYEN A TROLIBUSZ?

A trolibusz a legmodernebb közlekedési eszközök közé tartozik. Családfáját apai ágon a villamosig, anyai ágon az autóbuszig vezeti vissza. Ha valaki — aki még nem látta — megkérdezné, milyen a trolibusz, két választ adhatunk rá: olyan mint a villamos, csak sínek nélkül jár; vagy a másik válasz — olyan mint az autobus, csak felső vezetékről szedi az áramot. A trolibuszt villamosmotor hajtja és gumikerekeken gördül. Nincs szüksége sínekre sem, csupán a felső vezetékeket kell megépíteni. Nagy előnye, hogy nincs szorosan pályához kötve, mert lengő áramszedővel jobbra is, balra is négy méterre tud kitérni. A trolibusz teljesen zajtalanul jár, szagtalan nem rongálja az űttestet, nem veri fel az utca csendjét, nem remegteti meg a házakat. A trolibusz tehát a villamostól a villamoshajtás előnyeit örökölte, a pályához való szoros kötöttsége és a pályáépítés szükségessége nélkül. Az autobusztól pedig a gumikerekes jármű zajtalanságát, könnyű szerkesztési módját, s a gumikerekek kitérő tapadását kapta örökségbe, a robbanó motorok rövid élettartama és égési termékei nélkül.

A trolibuszban 40 ülő- és 25 állóhely van. A kocsí fűthető, ablakait az utasok le- és feltolhatják, sőt tetszésszerűen magasságban rögzíthetik. A trolibusz sebessége pillanatok alatt gyorsul és kirőnb főkberendezésé-

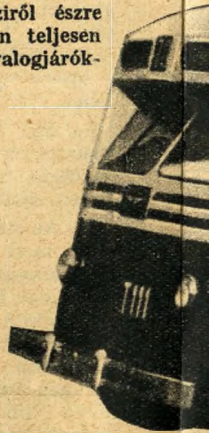
vel pillanatok alatt megáll. (Az álló utasoknak tehát induláskor, megálláskor, de menetközben is tanácsos fogódzkodni!) Az ajtót a vezető és a kalauz egyaránt kezelheti. A vezetőfülke ablakát párasodás, hórtegeg ellen külön melegítő készülék védi. A vezető a legalkalmasabb, legkényelmesebb körülmények között végzi munkáját, a a fülkében minden berendezés a vezetés zavartalanságát, biztonságát szolgálja. Így pld. a *ferde elhelyezésű* vezetői ablak, amely megkíméli a vezetőt a ráeső fény zavaró hatásától. Az áramszedő nem görgőkkel, hanem a sokkal alkalmasabb *széncsúszók* kal érintkezik a vezetékkel. (Az áramszedő 6.5 m. hosszú) A trolibusz tetejére felszerelt *rádióreaktor* a jármű útvonalán a rádióvétel zavartalanságát biztosítja.

## NÉHÁNY ADAT A TROLIBUSZRÓL

A „zuglói express”, ahogy tréfásan nevezik, 550 Voltos hálózati feszültséggel, teljes terhelésnél, vízszintes útszakaszon eléri a 45 kilométeres óránkénti sebességet. Megengedett legnagyobb sebessége 57.5 km-óra. A trolibusz szélessége 2.6 m, hossza 10.4 m, magassága 2.9 m. Súlya terhelés nélkül 8.800 kg, terheléssel 13.480 kg.

## A FŐVÁROSI VILLAMOSVASUT K. V. TANÁCSAI

Az autobuszt a motor zajáról, a villamost a kerekek csattogásáról már messziről észre lehet venni. A trolibusz azonban teljesen nesztelenül gördülő jármű, a gyalogjáróknak, valamint a közlekedési járműveknek fokozott óvatossággal kell a trolibusz útvonalán közlekedniök. Az utazó közönség érdekét szolgálja a „Hátul fel, elől leszállás” rendszere is. A Szovjetunióban az *egy irányú utasáramlás* tökéletesen bevált és ezt nálunk is meg kell honosítani. Természetesen ehhez az utazóközönség fegyelmezettsége szűk séges. A közlekedési balesetek megelőzését szolgálják a menetközben *zárt* ajtók is. A trolibuszon tehát nem lehet „lőgni”. De a lépcsőn lógásra nem is lesz szükség, mert a járatok sűrűn követik egymást. Nagy iskolája lesz a fegyelmezettségünknek, hogy a





*Heggyeszőgű villamos-trolibusz keresztezés szerelése*

„megtelt” tábla felvillanását tekintetbe vegyük. A Szovjetúnióban, amikor kigyullad a figyelmeztető táblasarki sem kíséri meg a felszállást, még akkor sem, ha elbírálása szerint a kocsiiban még volna hely.

#### TROLIBUSZ A SZOVJETÚNIÓBAN

Csak most térünk rá — amivel pedig tulajdonképpen kezdenünk kellett volna — hogy a trolibuszokat a Szovjetúnióból kaptuk. A Szovjetúnióban 1934-ben nyitották meg az első trolibuszvonalat. A trolibuszközlekedés ettől fogva olyan gyors fejlődésnek indult, amilyenre semilyen más

államban nem volt példa. 1939-ben már ezer trolibusz szállította a dolgozók tömegeit. Természetesen ez a szám az elmúlt 10 év alatt, a háború ellenére is többszörösére emelkedett. Nálunk mult év december 21-én helyezték üzembe a trolibuszt. A járat száma — 70 — is utal rá, hogy *Sztálin* elvtárs 70-ik születésnapján indult meg a forgalom. A trolibuszokat — üzembehelyezésük előtt a Fővárosi



*A kocsivezető által működtethető villamos váltó*



*Budapest kedvence:  
a trolibusz*