

Sztálin születésnapján, december 21-én indul

a 70 es jelzésű trolibusz

Másfél percenként indulnak a kocsik — Kilenc megálló lesz az Erzsébet királyné-út és a Kossuth Lajos-tér között

December 21-én, szerdán, előreláthatóan déli 12 órától kezdve, a megszüntetett 10-es villamosjárat helyett a 70-es jelzésű trolibusz közlekedik az Erzsébet királyné-úti vasúti aluljárótól a Kossuth Lajos-térig. A trolibuszokon villamosviteldíj, illetve villamos-jegyrendszer érvényes. A kocsikon csak olyan kisméretű csomag szállítható, amely az ülőhely alatt helyezhető el vagy pedig kézben tartva, nem akadályozza a kocsiban a közlekedést.

Sztálin 70. születésnapján, december 21-én déli 12 órakor üzembehelyezik a 70-es jelzésű trolibuszokat Budapesten. Bebrits Lajos közlekedésügyi miniszter és Köböl József alpolgármester a kezelőszemélyzetet betanító szovjet technikusokkal együtt vasárnap délelőtt résztvevő T-116-os jelzésű trolibusz-kocsik próbaújtán. Az első trolibusz az Erzsébet királyné-úti végállomástól indult és 18 perc alatt tette meg az utat a Kossuth Lajos-téri végállomásig. A próbakocsi természetesen megállt minden megállóhelyénél.

A trolibusz útvonalán már mindegyik megállót jelölték a megállóhelytáblákkal. Vörös keretben nagy sárga T-betű látható, erre táblát erősítettek „Trolibusz” felirattal.

A trolibuszok megállóhelyei a következők: Hermina-út, Dózsa György-út, Bajza-utca, Lövyöde-tér, Izabella-utca, Nagy-körút, Andrássy-út és Nagymező-utca sarkok, Bajcsy-Zsilinszky-út és Kossuth Lajos-tér. A megállóhelyek mindkét irányban azonosak.

A trolibusz közlekedés megindulása után csúcsforgalmi időben másfél percenként indulnak kocsikat, amelyek — mint a fenti megállóhelyekből kiűnik — csak kilenc helyen állnak meg.

A trolibusz Kossuth Lajos-téri megállója a Ságvári Endre-tér sarkán van, az indulás pedig a földművelésügyi minisztérium elől történik.

Az első trolibuszoknak igen nagy sikerük volt, az emberek mindenütt percek alatt csoportokba verődtek és gyönyörködve nézték a moszkvai trolibuszgyár dolgozóinak nagyszerű remekeit, amelyekből

a Szovjetunió egyelőre 26 kocsi szállított a budapesti közlekedés megjavítására. December 21-e után ez a 26 kocsi bonyolítja majd le a forgalmat Zugló és a Kossuth-Lajos-tér között, a kocsik számát azonban a mutatkozó szükségletekhez mérten később emelik a Fővárosi Közlekedési Vállalatok.

Egy-egy trolibuszon 40 ülőhely és 25 állóhely van, egy kocsin tehát 65-en utazhatnak.

Minden kocsiban kényelmes, párnázott bőrüléseket találunk.

Amit ezekről a trolibuszokról írtunk néhány nappal ezelőtt, teljesen beigazolódott a próbaúton: csendesen, zaj nélkül suhannak s amikor a Nagy-körút, illetve a Bajcsy-Zsilinszky-út villamosvágányait keresztezik, zökkenés nélkül haladnak át. Rugózatok el-sőrangú.

A 70-es trolibuszokkal a dolgozók jelentős időmegtakarítást érnek el.

Megrövidül az útvonal, mert eddig az Erzsébet királyné-úton, a Mexikói-úton, a Thököly- és Rákóczi-úton át nagy kerülővel értek be csak a főváros belterületére a dolgozók.

Eredmény az is, hogy az említett útvonalakon tehermentesül a villamosközlekedés, ami lehetővé teszi, hogy a jövőben ezeken az útvonalakon meggyorsuljon a forgalom.

A közúti közlekedési hálózat tehát a trolibuszok üzembehelyezésével megjavul.

Az utazóközönség érdekeit szolgálja majd a „hátról fel-, elől leszállás”. A Szovjetunióban is tökéletesen bevált

ez a rendszer, de hogy nálunk is bevaljon,

szükséges a mi utazóközönségünk az eddiginél fegyelmezettebb magatartása. A gyors fel- és leszállás meggyorsítja a közlekedést.

A trolibusz nem lehet majd lépcsőn lógni, mert az ajtókat induláskor lezárják.

Erdeklődésünkre elmondták, hogy a trolibuszok vezetésére eddig 51 vezetőt — köztük három nőt — képeztek ki, akik már sikeresen le is vizsgáztak.

A próbaút után Bebrits Lajos miniszter megelégedését és köszönetét fejezte ki mindazokna, akik az új közlekedési eszköz üzembehelyezésénél közreműködtek és hozzájárultak, hogy a kitűnően sikerült próbaút után Sztálin születésnapján megindulhasson a trolibusz-forgalom a fővárosban.

Még néhány nap és az utazóközönség személyesen győződhetik meg a modern nagyvárosi közlekedés „legcsendesebb, legduvariasabb” eszközeinek nagy előnyeiről.