



Ezek után cseppet sem lehet csodálkozni azon, hogy hazánkban, Budapesten, csak 1933-ban indult meg a forgalom az első trolibuszvonalon. A budapesti trolibusz-közlekedés nem jelentett csodát. A háború előtt néhány vonalat építettek, meglehetősen kényelmetlen és nehézkes járműveket állítottak forgalomba. Az üzemág forgalmi eredményei sem voltak számottevők, a villamos személyszállítási teljesítményeknek csupán néhány százalékát tették ki.

Budapest ostroma alatt a trolibusz felsővezeték-hálózat teljesen elpusztult, helyreállítása csak sokára és részlegesen történt meg. A háborút követő negyed évszázadban – az 1970-es évek elejéig – alig esett szó trolibuszról.

1971-ben látott napvilágot a Közlekedés és Postaügyi Minisztérium emlékeztető (?) közlekedéspolitikai koncepciója. Ez a dokumentum ugyanis rendelkezett az egyvágányú, kitérős rendszerű villamosvonalak megszüntetéséről. A rendelet hatására egymás után szüntették meg a villamosközlekedést szerte az országban, teljesen (Pécs, Szombathely) vagy részlegesen. Ez a stratégia valójában már egy évtizede érezte hatását, mert az egyvágányú pályaszakaszok felújítását az 1960-as években sem engedélyezték.

Szegeden a régi közúti híd statikai állapota miatt 1969-ben betiltották az egyvágányú, a városközpontot Újszegeddel összekötő villamosjáratot. A népszerűtlen intézkedés széles körű lakossági tiltakozást váltott ki. Az elektromos üzemű tömegközlekedés biztosítását, visszaállítását követelő lakáspatrióták még az 1970-es évek közepén is beadványok sorával próbálták rávenni a minisztérium, illetve a város vezetését a korábbi döntés revíziójára. A korabeli sajtóban egyre gyakrabban olvashattunk a trolibusz-közlekedés bevezetését, fejlesztését szorgalmazó írásokat. A helyi újságok is szívesen közölték ezen felvetéseket, s így a szegedi trolibusz ügye mindinkább reflektorfénybe került. Mindez kevésnek bizonyult volna, ha nem következik be az 1973–74. évi olajválság. Ez idő tájt ugyanis „gyengélkedett” a villamosüzemű városi tömegközlekedés. Füllérekbe került a gázolaj, a Ikarus Karosszéria- és Járműgyár korlátlanul biztosította a hazai autóbusz-közlekedés járműigényét, a Volán vállalatok (illetve jogelődei) pedig hatalmas hálózatbővítést hajtottak végre. Az autóbuszpártiak táborában nyíltan támadta a villamosüzemű közlekedés költségességét, eszközigényességét, a fejlesztéssel járó nagyberuházásokat. A bizonytalan helyzet a Szegedi Közlekedési Vállalatnál a villamos forgalmi és műszaki szak személyzet – addig sohasem látott mértékű – pályaelhagyását eredményezte. Volt olyan év, hogy a vállalati létszámfuktuáció megközelítette a száz százalékot.

Az olaj világgpiaci árrobbanása a szakembereket új közlekedési stratégia kidolgozására kényszerítette. Véget ért az olcsó olajszerű

A szegedi trolibusz krónikája

A trolibusz régen – talán ma is – a legnagyobb szakmai viták keresztüzében álló, a legtöbbszor mellőzött, mégis mindig újjászülötő tömegközlekedési eszköz. Pedig a trolibusz megvalósításának ötlete egyidős a villamosvasúttal. A recept egyszerű: végy egy társasgépkocsit, szerelj bele elektromos hajtást, építs felső vezetéket, és már kész is van. A dolog technikai része az egyenáramú vontatás és a megbízható ipari szigetelőanyagok felfedezésével, műszakilag már a múlt század végén megoldható lett volna. Igen ám, de a tömegközlekedés fejlődése a praktikus gyakorlatot követte. A műszaki haladásban élenjáró európai és észak-amerikai országok nagyvárosai már a XIX. század második felében a tömeges városi utasszállítást lóvasúttal, a teherszállítást pedig – ugyanezen vágányhálózaton üzemeltetett – gőzmozdonyokkal és tehervagonokkal oldották meg. A lóvasúti hálózattal legtöbb helyen egyező nyomtáv lehetővé tette, hogy a városi szállítók vagonjai a települést elhagyva, vasúton gördülhettek tovább. Így tehát a forgalmas városi útvonalak mentén adva volt a nagy gonddal és költséggel megépített városi pályatest. Ennek hasznosítása, főképpen üzembiztonsága, a fémkereken gördülő villamos személy- és teherszállítás kifejlesztésére ösztönözte a járműkonstruktőröket. A villamosnak további előnyt jelentett, hogy a talajjal lényegében azonos potenciálon levő vaspályát fel lehetett használni az áramforrás egyik – negatív – pólusaként, és csak egyetlen, az áramforrás pozitív pólusát jelentő felső vezetékeket kellett megépíteni. A trolibusz áramellátása, felsővezeték-hálózata lényegesen bonyolultabb. Ettől függetlenül a dolog megvalósítható lett volna, ha egy sor, az utazás kényelmét érintő kérdést sikerül megoldani. A felfújható kumiköpeny feltalálása sem tette igazán kényelmessé a trolibuszon történő utazást az akkori útviszonyok és a korszerű lengéscsillapítók hiánya miatt. Így a trolibuszok előállítása úgyszólván csak az egyedi próbálkozások szintjére jutott, vagy azok kudarcához vezetett. Mielőtt nagyon elkalandoznánk járműtörténeti emlékeinkben, természetesen meg kell állapítani: ott, ahol villamos üzemelt, nem volt igény trolibuszra.



Az első trolibusz indul: 1979. április 29.

mazékok hegemoniája, s az erősödő környezetvédelmi megfontolásokkal ötvözve, előtérbe került a villamosüzemű tömegközlekedés továbbfejlesztése, korszerűsítése.

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1977 szeptemberében adott utasítást a vidéki nagyvárosok tanácsainak, hogy végezzenek előzetes gazdasági vizsgálatot egy esetleges trolibuszüzem hálózati megoldására. Szeged város tanácsa a Szegedi Közlekedési Vállalattal együttműködve, példás gyorsasággal és alaposan elkészítette, felterjesztette a helyi tervet. A vizsgálatok, elemzések megállapították, hogy számos pályázat közül a főbb szempontok – így például a beruházás megtérülési ideje, az üzemi költségek alakulása – alapján a szegedi feltételek és lehetőségek a legjobbak. 1977 decemberében a közlekedési tárca az első vidéki trolibuszvonallétesítésének színhelyéül Szegedet jelölte meg, s egyúttal a beruházási összeg egy részére garanciát vállalt. A döntésben valószínűleg meghatározó

szerepet játszott a Szegeden meglévő, kapacitását tekintve bővíthető áramellátás (áramátalakító-állomás), de feltétlenül közrejátszott az igen kedvezőnek ítélt városi településszerkezet is.

Az induláshoz beszerzett járműállomány 9 darab szovjet gyártmányú, ZIU–9 típusú szóló trolibuszból állt.

1979. április 29-én ünnepi külsőségek között került átadásra az első szegedi, s egyben vidéki trolibuszvonala. A városközpont-hoz közeli Bartók tér és az újszegedi Odessza lakótelep között megépített 2,3 kilométeres viszonylat az egykor Újszegedre közlekedő villamosra emlékezve, az 5-ös számot kapta. A város lakossága örömmel vette birtokba a trolit. Az ünnepi hangulatot fokozta, hogy az első két üzemnapon az utazás ingyenes volt. Az érdeklődésre jellemző, hogy a kétforintos menetjegy ellenére (a villamos menetjegy akkor egy forintba került) a zsúfoltság olyan nagy volt, hogy az eredetileg forgalomba tervezett 3–4 jármű helyett 6–7

járművel lehetett az üzemeltetést biztosítani.

A szegedi első trolibuszvonala érdekessége, hogy több, mint két évig a közlekedési minisztérium kísérleti jelzővel illette, kísérletként kezelte. A szolgáltatási, üzemeltetési és gazdálkodási jellemzőkről a vállalat havonta köteles volt beszámolni. Ez a hatalmas adminisztráció teljesen felesleges volt, miután a világon reneszánszát élő trolibusz magyarországi elterjedése, fejlődése – eddig sem tisztázott okok miatt – megrekedt. Debrecenben csak 1985-ben indult meg a trolibusz-közlekedés, más városok csupán az érdeklődés, a távlati tervezés szintjéig jutottak el.

A Szegedi Közlekedési Vállalat 1979-ben kényszerűségből a villamos telephelyén adott otthont a trolibuszoknak. Ide épült a szervíz bázis, a mosóépület és a tárolótér. Helyszűke miatt több jármű elhelyezésére, javítására és takarítására itt a későbbiekben már nem volt mód. Szerencsére Szeged város tanácsa 1979-ben határozatban deklarál-

ta: „...a trolibuszüzem fokozott fejlesztése szükséges a megfelelő tömegközlekedési munkamegosztás kialakítása érdekében...”

1979 őszén sor került egy szárnyvonal átadására is, 5/A jelzéssel. Igaz, ez nem járt hálózatbővítéssel, mivel a telephely és a Bartók tér között adott volt a ki- és bevonuló felső vezeték. Ezen a 2,2 km hosszú szakaszon több gyár, üzem található, így kézenfekvő volt ez a kisebb átalakításokkal, megállók helyek kialakításával járó intézkedés.

A kezdetben is 99 százalékos feletti menetrendszerszerűséget elért trolibuszüzemág sikere elementáris volt Szegeden. Az elkövetkező években a város trolihálózata hatalmas fejlődésen, bővülésen ment keresztül. 1981-ben az új lakótelepek – Észak-Rókus, Északi városrész – ellátására az 5-ös vonalának hosszabbításával létrehozott 6,2 km hosszú trolibusz-viszonylat észak-déli irányban átszelte a várost, és egy új tömegközlekedési tengelyt eredményezett.

1982. újabb mérföldkő a

szegedi trolibusz történetében. November 5-én 6-os jelzéssel indult új járat a Vértói út és a Kálvin tér között 2,6 kilométeren. Ez az év azért is emlékeztető, mert az SZKV hozzájutott az első csuklós trolibuszhoz.

1983-ban Makkosház városrész bekapcsolásával a 7-es és a 8-as vonalon indult meg a trolibusz-közlekedés. Már ekkor javában folytak az előkészületek a vállalat új trolibázisának megvalósítása érdekében, hiszen a külső Pulz utcai telephely zsúfoltsága miatt további járművek fogadására képtelen volt.

1985-ben volt a Szegedi Közlekedési Vállalat százéves. (Jogelődjét, a Szegedi Közúti Vaspálya Részvénytársaságot 1885. március 26-án jegyezték be a kereskedelmi társas cégek jegyzékébe.) Ez év nyarára 160 millió forint városi beruházással elkészült az új trolibusz telephely a Csáky József utcában.

1985. november 4-én az utazóközönség birtokba vehette Szeged leghosszabb, Makkosház és Felsőváros között közlekedő – 8,0 kilométeres – 9-es számú trolibusz vonalát.

A történet – ami a szegedi trolibuszhálózat bővítését illeti – sajnos itt véget is ért. Az elmúlt kilenc évben minden maradt a régiben, annak ellenére, hogy a Szegedi Közlekedési Vállalat a trolisítás reményében 1985–86. években két autóbuszvonalat (2-es, 90-es) és egy korrigált útvonalú autóbusz betétjáratot (90/R) indított, s üzemeltet ma is, annak ellenére, hogy a Csáky utcai trolibusz telephely a jelenlegi járműállomány többszörösét tudná fogadni, annak ellenére, hogy az áramellátás napjainkra integrált, döntően automatikus, illetve távvezérelt.

A vállalat járműállománya a trolibusz hálózatbővítéssel egyenes arányban nőtt. 1985-ben a vállalatnak 44 darab ZIU–9 típusú szóló és 3 darab prototípus csuklós trolibusza volt. 1993-ban a típusösszetétel jelentősen változott, miután önkormányzati segítséggel sikerült 11 darab cseh gyártmányú Skoda 15Tr típusú csuklós trolibuszt vásárolnunk. A Szegedi Közlekedési Vállalat jelenleg 33 szóló és 19 csuklós trolibuszsal rendelkezik.

Terhes Sándor



Az első csuklós a városháza előtt: 1982. november

A számok tükrében

Szegeden a kétpár-vezetékes trolibuszhálózat építési hossza 14,04 kilométer. Ebből 13,04 kilométer lengő rendszerű, egy kilométer pedig merev rendszerű szerelési technológiával készült. A hat trolibusz viszonylaton évente 19 millió 300 ezer utas közlekedik, s ez több, mint a villamosok 19 millió 200 ezer utas/év személyforgalmi teljesítménye. A trolibuszüzemág menetrendszerűsége változatlanul eléri, sőt meghaladja a 99 százalékot, tehát átlagosan minden 100 menetből csupán 1 marad ki.

Trolibusz-viszonylatok 1994-ben:

5. sz. Vértói út – Gyermekkorház, 6,2 km
- 5/A sz. Vidia – Bartók tér, 2,2 km
6. sz. Vértói út – Vidra utca, 2,6 km
7. sz. Hont Ferenc u. – Gyermekkorház, 6,4 km
8. sz. Hont Ferenc u. – Vidra utca, 2,8 km
9. sz. Hont Ferenc u. – Lugas utca, 8,0 km