



A trolibusz közlekedés kezdete Szegeden

Források:

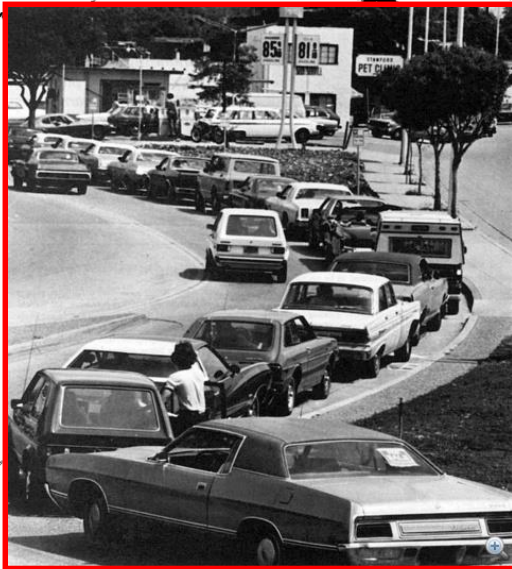
Magda Péter jegyzetek

Török Miklós jegyzetek

Előadó:

Nemes László

ELŐZMÉNYEK



70-es évek olajválsága

5-ös villamos vonal megszüntetése

POLITIKAI ELŐKÉSZÍTÉS



GYAKORLATI MEGVALÓSÍTÁS



Felsővezeték szerelő csoport kiképzése 1978. március és 1978. június végéig.

Képzési hely:

BKV Áramellátási Főmérnökség Felsővezeték osztály

Budapest, IX. ker. Könyves Kálmán krt. 7-9. sz

Névsor:

Takó Ernő művezető

Tóth II. János csoportvezető

Pataki József villanszerelő

Beleznay József villanszerelő



Zádori F. László

Nagy Sándor

Hollósi Ferenc

lakatos

lakatos

lakatos

GYAKORLATI MEGVALÓSÍTÁS

- Járműszerelők elméleti és gyakorlati képzése 1978. november 08. és 1979. március 09-e között.

Képzési hely:

BKV Trolibusz Üzemegység:

Budapest, X. ker. Zách u. 6-8.



Magda Péter	művezető	Szilágyi Lajos	lakatos
Török Miklós	csoportvez.	Csúri Mihály	lakatos
Balogh Antal	csoportvez.	Nyári László	lakatos
Bába György	csoportvez.	Verbovszki László	lakatos
Nádházi Gusztáv	villanyszerelő		
Nagy József	villanyszerelő		
Császár Sándor	villanyszerelő		
Szóráth Ernő	villanyszerelő		
Jaczkó Ferenc	villanyszerelő		
Kukk Attila	villanyszerelő		



GYAKORLATI MEGVALÓSÍTÁS

- Járművezetők és garázmesterek képzése 1979. január 29. és 1979. április 25. között.

Képzési hely:

BKV Trolibusz Üzemegység

Budapest, X. Zách u. 6-8. - Pongrácz telep

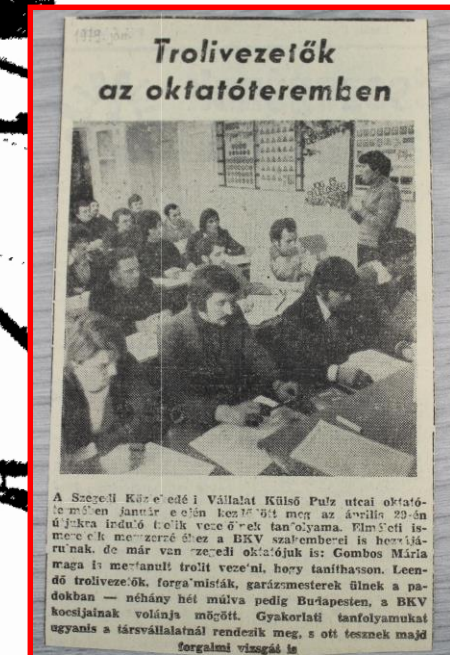
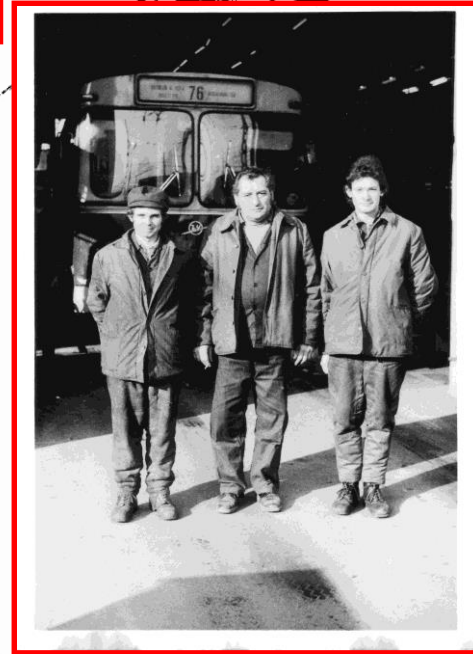
Névsor:

Járművezetők:

Gombos Mária	csopez.	Hevesi Mihály	Papp László
Absolon Róbert		Masa István	Varga István
Ábrhám István		Juhász Jenő	Füstös Attila
Balás Dénes		Csomós István	Hódi Antal
Fodor Imre		Bartos Sándor	Zombori Imre
Lázár Péter		Bóka István	Blahó István

Garázmesterek:

Sánta László	Popán Pál	Lázár Péter
Monostori Nándor	Bedőcs Lajos	Balás Dénes



FELKÉSZÜLÉS A TROLIBUSZÜZEMRE



Pulz utcai trolibusz szerelőcsarnok



A „suhánó tehén”

Szombat, 1979. február 24.

Megérkezett az első trolibusz



Somogyi Károlyné felvétele

Nem tudni, hogy a képünkön látható ZIU—9-es trolibusz lesz-e az, amely először halad végig a Bartók Béla tér és az újszegedi gyermekkorház között kiépített felsővezeték alatt. Am hogy ez a piros 9—111-es érkezett elsőnek Szegedre, az biztos. Csütörtökön délután saját „lábán”, illetve kerekén, de vonórúdhoz kapcsolva, húsz kilométeres óránkénti sebességgel tette meg a Budapest—Szeged közötti utat, s estére érkezett pályafutásának indulóállomására. További szerencsés utat kívánunk

INDUL A TROLIBUSZÜZEM



Hivatalos, ünnepélyes átadás 1979. április 29-én a Széchenyi téren több ezer fő előtt.

- **Köszönet a közreműködőknek:**
- **a KPM Közlekedési Főosztály vezetőjének: Molnár Jánosnak**
- **a BKV fejlesztési vezérigazgató-helyettesének: Dr. Riss Jenőnek**
- **az SZKV főmérnökének: Zsiga Sándornak**
- **a BKV Trolibusz Üzemegység vezetőjének: Miklós Árpádnak és szakembereinek**
- **a BKV Felsővezeték Osztály vezetőjének: Sári Bélának és szakembereinek**
- **valamint a gyakorlati végrehajtást irányító, az SZKV későbbi üzemvezetőjének:**

Magda Péternek

FORGALMI VISZONYLATOK 1979-1994



Dátum / Hossz	Viszonylatszám	Hossz
1. 1979. április 29-től	Bartók tér – Újszeged Gyermekkorház 5-ös	2,3 km
2. 1979. október 01-től	VÍDIA – Bartók tér 5/A	2,2 km
3. 1994. január 01-től	Vértói út – Újszeged Gyermekkorház 5-ös	6,2 km
	VÍDIA – Bartók tér 5/A	2,2 km
	Vértói út – Vidra utca 6-os	2,6 km
	Hont F. utca - Újszeged Gyermekkorház 7-es	6,4 km
	Hont F. utca – Vidra utca 8-as	2,8 km
	<u>Hont F. utca – Lugas utca</u> 9-es	8,0 km
	Összesen:	28,2 km

ZIU-9 TÍPUSÚ JÁRMŰÁLLOMÁNY



Beszerzés éve

1. 1979. február 22-től április 15-ig
2. 1981.
3. 1982-1983. februárig (BKV-tól kölcsön)
4. 1982.
5. 1983.
6. 1985. (BKV-tól megvéve)
7. 1985. (100 éves az SZKT)
8. 1986. (Utolsó beszerzés)

Mennyiség

- 9 db
7 db
3 db
10db
3 db
3 db
9 db
6 db

Pályaszám

- 9-111 -- 9-119-ig
9-120 -- 9-126-ig
810, 844, 852
9-127 -- 9-136-ig
9-137 -- 9-139-ig
9-140 -- 9-142-ig
9-143 -- 9-151-ig
9-152 -- 9-157-ig

Összesen: 47 db

O-BUSZ IKARUS-ok az SZKT-nál



1991-1993.években a leselejtezett ZIU-9 elektromos rendszerét az OBUSZ Kft. irányítása alatt és tervei alapján saját kivitelezésben beépítettük az IKARUS által direkt trolibusznak megépített új IK-280 kocsiszekrénybe, ebből 2x3 db jármű készült el. T-500 – 505 járművek Napjainkban 1 db maradt meg (T-505) nosztalgia kocsinak és 1 db (T-502) át lett építve aszinkron motoros hajtással.

Nagyon jól bevált típusok voltak több mind 15 évig szolgálták a szegedi trolibusz közlekedést, a DKV is épített ugyan ilyen típusú trolibuszokat.



Új Skodák érkeznek Ostrov-ból



1992-ben lehetőség adódott új, gyári 10+1 db Skoda 15 Tr trolibusz beszerzésére Csehszlovákia Ostrov-ból.

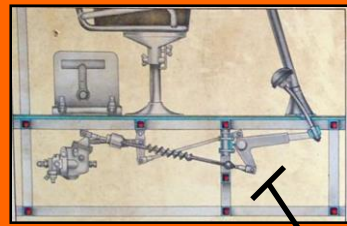
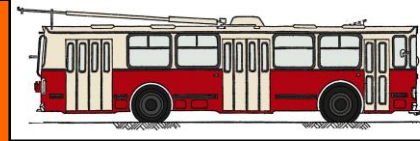
A T-600 volt a prototípus, a sorozat jármű T-601 – T-610-ig.

A munkálatok és az üzembe helyezés 1993 évben zajlottak le. Ez forradalmi változás volt az állományban levő szóló ZIU-9 típusú trolibuszhoz képest.

Gyakorlatilag generációs váltás volt. Technikailag fejlettebb hajtásrendszer GTO tirisztoros de még nem volt képes rekoperálni.

A csuklós nagybefogadó képességű, és különlegesség a kiegyensúlyozott hajtás lánc, mert a „B” és „C” futóműveket is 1-1 db egyenáramú vontatómotor hajtotta meg szinkron üzemben.

ZIU-9



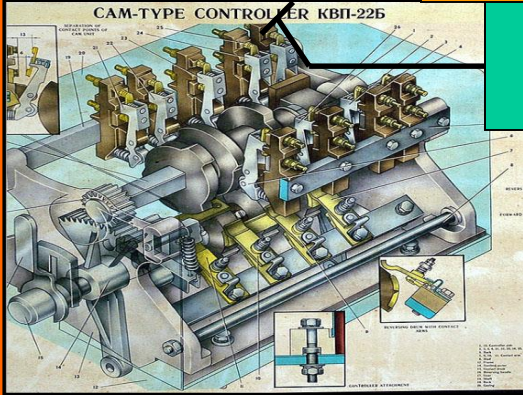
Fékellenállás

Túlfesz. levezető

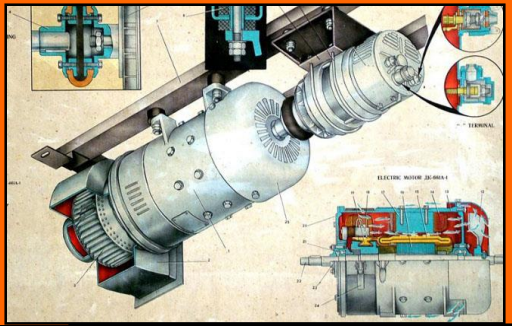
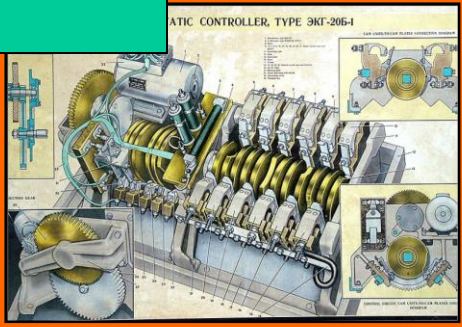
Zavarszűrő

„Vezérlés”
600V-os
Egyenáramú
hajtás

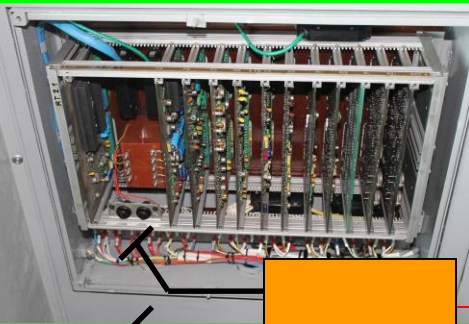
Segédüzem



„M”



SKODA 15Tr



Fékellenállás

Túlfesz. levezető

Zavarszűrő

Vezérlés

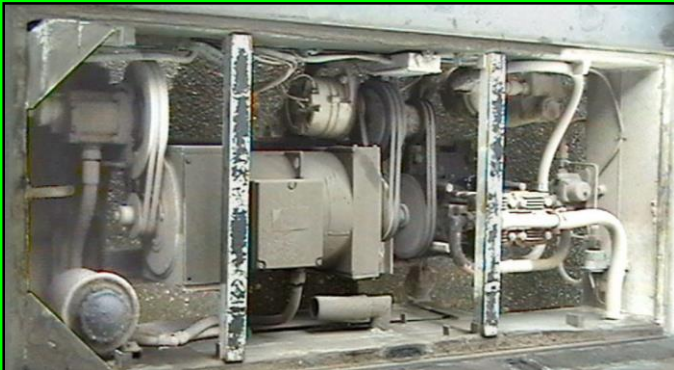
600V-os
Egyenáramú
hajtás

Segédüzem



M1

M2



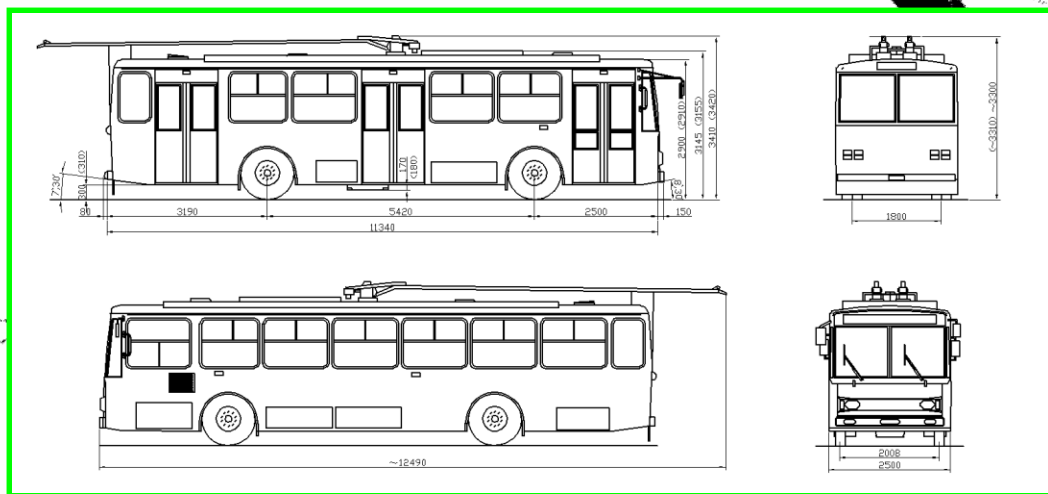
Skoda 14Tr szóló trolibuszok az SZKT-nál



A szóló trolibusz park is megújulásra törekedtünk továbbá, hogy egy családba tartozó trolibuszt állítsunk hadrendbe – ez a Skoda gyártmány volt, szóló városi kivitelű 14 Tr típusjelöléssel T-700 pályaszámmal. Itt is természetesen le kellett folytatni a típusengedélyeztetést.

Műszaki szempontból felépítése teljesen hasonló, mint csuklós társa.

A későbbi Skoda gyártmányú szóló trolibuszok üzembe helyezése már ennek a T-700 pályaszámú trolibusz típusengedélye alapján történt.



Ziu-9 nagy felújítások

Menetközben folyamatosan történt a ZIU-9 trolibuszok III. szemlés nagy felújítása, külső (20.-as Volán, majd Volánbusz, később Járműtechnika Bp. Béke tér) vállalkozó bevonásával, anyagi lehetőségeinkhez mérten igyekeztünk megőrizni a járműpark esztétikai, műszaki színvonalát.



Vendégségben a Skoda 21Tr



1997 december hónaptól az SZKT saját vállalkozásban a Cseh megrendelő részére elvégezte az új modern alacsonypadlós Skoda 21 Tr típusú trolibusz hazai típusengedélyeztetését. 10 hónapig volt itt vendégségben a trolibusz.

A 10/1984-es hatósági ellenőrzés alapján, széleskörű akkreditált vizsgálatok elvégzésével történt a végleges típusengedély megszerzése.

Természetesen a típusengedély megszerzését követően levizsgáztattuk a trolibuszt és utasforgalomban is részt vett, és kivívta a szegedi lakosok legnagyobb elismerését

A járművet a teljes körű műszaki dokumentációval és végleges típusengedély okmányaival adtuk vissza a megrendelőnek kicsit fájó szívvel!

A későbbiekben ezen alaptípusra támaszkodva lettek Szegeden üzembe helyezve a modernizált altípusok (Skoda 21Tr/TV.PR, és a Skoda 21-Tr12/TV.EU)



2000-es évek



Az SZKT szinte elsőként bevezette a teljes körű ISO 9001 minőség biztosítási rendszert, ez kitért a fő – forgalmi folyamatokra, a karbantartás teljes vertikumára, de még az utas panaszok kezelésére és logisztikára is.

A karbantartás kiszervezésével az akkori társadalmi – gazdasági viszonyok között egy életképes, rugalmas szervezet jött létre a VIVAÉP Kft.



IK-OBUS modernizálása



Az SZKT bonyolította továbbra is – szolgáltatási szerződés alapján – az elektromos közösségi közlekedést, viszont a járművek karbantartást, felújítását éves keretszerződésen belül a VIVAÉP Kft-től rendelte meg.

A járműpark színvonala tovább fejlődött, mert lehetőséget nyitott egy IK-OBUS csuklós ZIU hajtással rendelkező trolibusz modernizálására, aszinkron hajtásrendszerűre. Ez saját kivitelezésben történt és az első Magyar honban amely aszinkronmotoros hajtás rendszert tartalmaz, és rekuperál. Ez a trolibusz a mai napig fut vonalainkon T-502 pályaszámmal.



Beruházások



A következő lépés volt az SZKT életében egy 100 millió Ft összeghatárú közbeszerzés.

Ez tartalmazott egy korszerű Skoda 21 Tr típusú trolibuszt, melynek már megvolt a végleges típusengedélye (T-800) jelenleg III szemlés felújításon van.

Továbbá több Skoda 14 Tr használt, de felújított trolibuszt is tartalmazott a közbeszerzés, melyeknek egy részét megrendelés alapján a VIVAÉP Kft. újította fel.



Köszönöm
a
figyelmet!