



postaláda
társszerzőnk
az olvasó

Az e heti Postaláda összeállításakor megállapíthattuk: az évről évre visszatérő tavaszi témák megtalálhatók a szerkesztőségünkbe legutóbb érkezett levelekben is. A jó idő beálltával ugyanis szinte menetrendszerűen „befutnak” rovatunk címére azok a híradások, melyekkel a levélírók környezetünk csúfságaira hívják fel a figyelmet. S mivel napiszerű, jó időben kedélyünk is jóra fordult: fellelhetők a levelekben a humoros írók is. Ezek közül az egyiknek chelyűt idézzük bevezető sorait: „Mellékeltet küldöm é humorosra / S remélem, a humor benne reszket / Ha közölni tudják: ám azt tegyék / Függetlenül: üdvözlétem vegyék.” Persze, azért nem fogjuk tréfára a dolgot, ezért hát összeállításunkban tolmácsoljuk a babakocsival közlekedő fiatalasszonyok gondjait, rovatunkból ezúttal sem hiányzik az „örökszöld” téma: a közlekedés bosszúságait, a javító-karbantartó szolgáltatás nehézségeit tollhegyre tűző híradás.

Közlekedésről

Sz. J. újszentiváni olvasónkat már nemegyszer érte bosszúság, amikor délután Szőregén az újszentiváni járatra várakozott. Levélírónk ugyanis Újszentivánról utazik mindennap szögri munkahelyére. „Két-három hetenként elfordul, hogy a megszokott csuklós autóbusz helyett farmatoros járat közlekedik ezen az útvonalon. A sofőr rendszeresen a megállóban hagyja a várakozót, az úgynevezett Szűcs-Kovács megállóban többször otthagytott engem is. Így történt február 21-én délután is. Akkor többemagammal maradtam a megállóban. Március 13-án sem jártam jobban: a GC 56-57 rendszámú farmatoros autóbusz vezetője ugyanis nem állt meg. Kérem a Volánt, ha idegen buszt küld ki a tiszszigeti vonalra, legalább mondják meg a sofőröknek, hogy kezükkel intsenek, ha nem állnak meg, s jelezzék, jön-e másik kocsij vagy sem. Mert valakit otthagyni a megállóban szerintem nemcsak felháborító, hanem embertelenség is. Bérlettel a zsemben többször gyalogoltam már kilométereket.”

A Bakay Nándor utca lakóinak leveléből idézzük: „A leendő trolibusz útvonala, ha jól tudom, a Bartók Béla térről a Bakay Nándor utcán át vezet. A Volán 10. sz. Vállalat autóbusz-és tehergépkocsival-telephelye ugyancsak a Bakay Nándor utca végén van, nem kerül el az utcát a kamionok, a kül-és belföldi személygépkocsik sem. Az erős igénybevételről az utca út-

testének aszfaltburkolata részlegesen meghiúsult, több helyen mély gödrök keletkeztek, ezekben a csapadék összegyűlik, majd sárral keveredve — a járművek segítségével — a házak falára, ablakaira, bejárataira csapódik. De a gyalogosok sem mentesek a szétfröccsenő víztől, sártól.” Az utca lakói annak a reményüknek adnak kifejezést, hogy a trolibuszjáratok beindításával napirendre kerül a Bakay Nándor utca aszfaltozása, útpadkájának javítása, s az árkok rendezése is.

Kurusa Józsefné Szegedről, az Erdő utcából küldött szerkesztőségünkbe levelet: „A 22-es és a 73-as jelű autóbusz Molnár utcai megállóját rendkívül rossz helyre tették. A híd építése és a felsővárosi építkezések miatt igen nagy errefelé a forgalom, a járművek esős időben valóságos sártengerben közlekednek. De ennek a sártengernek a közepén található az autóbusz-megálló is. Az erre haladó járművek így szinte betérítik a várakozókat sárral. Aki itt vár az autóbuszra, annak számolnia kell azzal, hogy a kabátját egy évben többször is el kell vinnie a tisztítóba. Megoldás lenne, ha az autóbusz-megállónak kinevezett részt úgy képeznék ki, hogy ne legyen gödrös, netán számára betonozná a kocsiutat a közelben.”

„Naponta a Tarján VII-es útem építése mellett haladok el. A Tölgyes utcában lakom, s másokhoz hasonlóan többször is megteszem az utat a Stéhlí utcától a

József Attila sugárúti villamosmegállóig. A gázvezeték és a csatornahálózat kiépítése idején térdig érő sárban jártunk, de tudtuk, nem tart örökké, kibírjuk. Most arra szeretnénk felhívni az illetékesek figyelmét, hogy a

Környezetünk védelmében

Az Etelka sori tó ügyében emel szót Domonkos Dezső olvasónk: „Télen veszélyes a gyermekekre, mert bekerítetlen. A csúszkálni akaró kicsik alatt beszakadhat a jég. Tavaszról ózsig vizsont szunyogtermelő, búzáló mocsár az Etelka sori tó, nemegyszer látni a vízében elhullott állatok tetemét, s mindenféle szemetet.” Olvasónk nem elégszik meg az áldatlan állapot esetelésével, azt javasolja, hogy a tó közvetlen szomszédságában folyó épületbontásokból kikerülő anyagokkal próbálják meg betemetni a mocsarat. Mindenképpen egyetértünk vele: a tónak nevezett mocsár semmiképpen nem válik a város díszére, felszámolására egészségvédelmi okokból is mielőbb szükség lenne.

Ugyancsak környezetvédelmi szempontokat figyelembe véve ragadtott tollat S. E. olvasónk a Kismartoni utcából. Levélírónk nem az utcán maradt szemétkupacokra, nem is az építkezéseket kísérő rendtelenségre hívja fel figyelmünket, hanem egy olyan jelenségre, amely mellett nem lehet elmenni szó nélkül. „Az ELIKER 90-es számú árudája előtt reggel 6 órától csoportosan isznak az emberek. Ez alkohol hatása alatt úgy viselkednek, hogy megbotránkoztatják a környék lakóit, az arra elhaladókat.” Az áldatlan helyzet mindenképpen megoldásra vár az intézkedésre illetékesek részéről.

Magányosan — kisgyerekekkel

Az egyedül élő emberek nevében javasolja H. F. tarjáni olvasónk, hogy külföldi és hazai példákra hozzák létre Szegeden is a magányosok klubját. Mint írja, Budapest és Miskolcon már működik efféle klub, s a sajtóban közzétett tapasztalatok szerint igen eredményesen. Olvasónk javaslata: a klubnak otthon adhatna a Hazafias Népfront valamelyik szervezete, vagy a művelődési házak egyike. A közös kirándulások, a társasjátékok, s a különféle rendezvények alkalmával sok társtalan, magánytól szenvedő ember találhatna társaságot.

A Kislány „lopott” kisbát című írásunkkal kapcsolatban meglehetősen indulatos hangú levelet küldött szerkesztőségünkbe Dóka Györgyné Sándor utcai o-

vasónk. Mint írja, egyetért azzal, hogy az utcán hagyott babakocsikban a kisgyermek veszélynek van kitéve. Am — így érvel — sokszor megoldhatatlan, hogy a szülők magukkal vigyék a gyerekeket, amikor például vásárolni mennek. Az üzletek ugyanis egytől egyig zsúfoltak, többnyire szűkösök, babakocsival bemeni szinte lehetetlenség. Mit tehet a szülő; a bejárat előtt, a kocsihoz hagyja a gyereket. Olvasónk érvelése igaz, soraik azzal egészítenek ki, hogy talán mégis okosabb, ha a kisgyerekeket karjukba veszik, kézen fogják a szülők, s így állnak a pulatok előtti sorba. Igaz, jóval nehezebb, körülményesebb így a vásárlás, de gyermekünk épsége, biztonsága szempontjából ez a helyesebb.

Magnóajvítás, tortúrával

B. M.-né olvasónk magnófonja meghiúsult. Levélírónk utra kelt tehát, hogy a szerkezetet megjavíttassa. „Naiv lélek lévén, bementem a Napusgar bisztróval szemközti GELKA-hoz bejelenteni, hogy a magnó elromlott, javítsák meg, még garanciális. Készségesen közölték velem, hogy nem az illetékesek, hanem a tarjáni Budapesti körüti GELKA, oda menjek, ott majd megjavítják. El is ballagtam, legnagyobb csodálkozásomra ott

közölték velem, hogy magnóajvítással sajnos nem foglalkoznak, ez a feladatkor az Elektromos Szövetkezet. Udvariassan elküldtek az Olajbányász tésre, hogy ott jelentsem be a hibát. Elmentem hát oda is. Az ablakban, egy papíron azt a kifrást találtam, hogy az üzlet átalakítás miatt zárva. Üzemelés a Szeged, Attila utca 16. szám alatt.” Mire idáig eljutottam a magnóval — körülbelül 20 kiló súly — bizony mondtam egy-két keresetlen

Tulajdonképpen...

Egykor, nem is túl régen világszerte ismert népbetegség volt a tüdőbaj. Tömegesen pusztított országunkban is, de sikerült legyőzni: a megelőző intézkedések, a gyógyszerek és persze az orvosok segítségével. Nemrég újabb népbetegség tűnt fel: elterjedt az „íz”, a „hát”, meg a „hogy is mondjam?”

„Átvészeltük ezt is, talán azért, mert edzettebbek lettünk, de az is lehet, hogy közben „átbeszéltük” és „kiértékeljük” a dolgokat, vagyis megszűnt a „probléma”, így „lerendeztük”. Mint ahogy időközönként betör a meleg vagy a hideghullám, ahogyan frontávonulás mutatkozik az időjárásban, úgy tört be életünkbe, csapódott köztünk a „tulajdonképpen”. Rádióból, televízióból halljuk, felfigyelhetünk rá az élőbeszédben is. Kénytelenek vagyunk tudomást szerezni e divatos és — idegölő — kifejezés létezéséről. Persze, egy-egy mondat erejéig még elviselhetjük, de amikor lépten-nyomon csak ezt halljuk... Imámron hálásan tekintünk arra

az előadóra, aki két mondatot is elmond, s nem hangzik fel szájából a tulajdonképpen.

Oh, milyen zord idők! Nemrég hallgattam az óvodások műsorát, melyben a riporter néhány kérdést tett fel az egyik kislánynak. A válasz nem készlekedett, elhangzott néhány mondat, s még leírni is szörnyű, háromszor hallhattam a... — igen, kedves olvasó — a „tulajdonképpen” kifejezést. Mostában annyi okos találmanly látott napvilágot. Köztiük a hajnöveztő szer és az égés elleni kenőcs. Miért nem találják fel végre a tulajdonképpen elleni szert is?

Nem vagyok gazdag ember, de szívesen felajánlanék egy összeget annak, aki jó, hatásos szert adna az emberiségnek: a „tulajdonképpen” ellen. Írásmom végéhez közeledve elgondolkodom, vajon mit is akarok én tulajdonképpen ezzel a „tudományos” eszmefuttatással?

Reményi György
Szeged, Mérey utca 16.

szót a szolgáltatást végző ügyebár már nem kell a készülékbecipelni; jöhet a szerelő házhöz is. Ezek után már csak arra lennék kíváncsi, hogy Szegeden hol javítják — garanciális időn belül — a magnetofonokat? Amennyiben a választ a lap hasábjain is közzé tesszik, bizonyára több embertársam megkímélheti magát a felesleges bosszúságoktól.”

Válaszol az illetékes

A február 23-i Postaláda rovatunkban megjelent észrevételre válaszolt a budapesti Puskás Tivadar Műszer- és Gépipari Szövetkezet elnöke. „Öszintén be kell vallani, helytálló volt az a kifogás, amely az Extra Superfil szipka megjelenését követő időszakban merült fel, ugyanis a meglehetősen nagy érdeklődéssel szövetkezetünk nem tudott lépést tartani. Átmeneti ideig az igényeket csak részben tudtuk kielégíteni.

Örömmel közöljük azonban, hogy — többek között a lapban megjelent írás hatására — azonnal intézkedtünk és most már biztosítani tudjuk a folyamatos ellátást. Meg kell még jegyeznünk, hogy a szipka műanyag betétje a nikotintól való megtisztítás után többször is felhasználható. Azok, akik el akarják kerülni a tisztítás járó kellemetlenségeket, használata után akár el is dobják a betétet, melynek ára igen olcsó.”

Köszönet

A GF 15-62 rendszámú autóbusz vezetőjének mond arra, hogy az ajtó csukódik. Üdváriasságáért, kulturált utazást biztosító magartarsáért — olvasónk szerint — mindenképpen dicséret illeti. Összeállította: **Ladányi Zsuzsa**

Bátyai Jenő 5. Az újjáépítés krónikája

Híd és rakpart

Az állandó híd tervezésére kiírt pályázatra 29 tervet küldtek be, és ezek közül a francia G. Eiffelét fogadták el kivételre. Később kiderült, hogy a tervet a francia cég megbízásából Feketeházy János készítette. A híd a Tisza medrét egy, az árteret három nyílással hidalta át. A híd hossza 401 méter, szélessége 11 méter volt, a következő tagozódással: 7 méter széles kocsiút, és 2–2 méter széles gyalogút. A hajózást is figyelembe véve, a folyómeder közepvonalától 10–10 méterre, a Tisza 0 pontja felett 13,75 méteres szabad nyílást alakítottak ki. A köpart és a híd keresztmetszénél aluljárót létesítettek, hogy a teherpályaudvar és a hajóállomás közötti forgalom itt bonyolódjék. Az újszegedi oldalon a védőtöltésen vezették át a hídfeljárót. Feketeházy vasszerkezeti tervéhez Schikedeanz Antal készített építészeti tervet, amely szoros összhangban állott a pályázati kírás követelményeivel. Az építkezési munkálatokat 1880. decemberben kezdték, és 1883. szeptember 1-én adták át a hidat a forgalomnak. Szeged népe, amely az egész építés alatt nagy érdeklődéssel vette körül a hidat, még aznap birtokába vette, és mindjárt az első napon, déltől estig, 12 ezer 787-en mentek rajta keresztül. A híd építését a műszaki osztály részéről Feigelstock Gyula és Gruber Antal ellenőrizték.

Feketeházy szegedi közúti hídja könnyed megjelenésű volt, jól illeszkedett az újjáépített városképhez, és a kor közízlését is messzemenően kielégítette. A bíráló bizottság úgy nyilatkozott róla, hogy „Bármely világvárosnak is díszre

válhatna.” Építése egymillió 700 ezer forintba került. A hatvanéves híd jól bírta a megpróbáltatásokat, a kedvezőtlen talajviszonyokat és a Tisza erős sodrását. Az igénybevétele miatt 1943-ra azonban már pillérmozgásokat észleltek. A felújító munkálatok közben, 1944 októberében, a visszavonuló németek a már gyengélkedő hidat felrobbantották. A jelenlegi híd Michailovich Győző, Majoros Sándor és Haviár Győző tervei szerint épült, kétpilléres, egyik végén konzolos merevítőtartóú acél ívszerkezet. Az új híd építésekor figyelembe vették a régi híd megmaradt feljáróit és pilléreit. A régi híd szerkezetéből és rendszeréből leiszült tapasztalatok felhasználásával, mellőzték a pillérek megterhelését nagyobb vízszintes erővel. Az új hidat 1948. őszén adták át a forgalomnak. A mai méltó utódja Feketeházy János korábbi alkotásának.

Lechner Lajos nagyszabású városrendezési tervének megvalósításához a még meglévő várat le kellett bontani, amire Kovács István kőművesmester, városi vállalkozó kapott megbízást. A várat valószínű, hogy francia építészek építették. II. József császár uralkodása alatt már elvesztette erődítmény jellegét, s a víz már csak kaszányát és büntetőintézetet talált itt. A vár lebontását 1882-ben fejezték be. Kovács István, a szinte mérnöki szinten művelt mesterember a múlt század 50-es és 60-as legnagyobb építkezések irányítója, kivitelezője volt. Többek között ő építette a neogótikus „Fekete-házat”, a Dóm téren volt Lemle-házat, a Somogyi utcai Pachler-házat, saját házat a Kosuth Lajos sugárúton. A bontási munkálatok során megmentette a régi köveket és faragványokat, és megalapozta a lapidariumot.

A közúti híd felépítésével és a vár lebontásával kerülhetett sor a rakpart kiépítésére. A tervek elkészülte előtt Zsigmondy Béla végzett talajfúrásokat és talajmechanikai vizsgálatokat. Erre alapulva készítette el a tervet Wein Aurél, 1880-ban. A kivitelezési munkálatokra a Hellwag és Würth-céggel kötötték szerződést. A lépcsős partokat 1881-ben és 1882-ben elkészítették, de az 1881-es árvíz és a lassan levonuló ár hullámok miatt csak lassan haladtak. A kedvezőtlen talajviszonyok és a Tisza romboló hatása következtében 1882-ben a partfal két helyen leesüllyedt, mire a külföldi céggel a kivitelezési szerződést felbontották. Ezt

követően úgy határoztak, hogy a műszaki osztályon belül partépítő kirendeltséget hoznak létre, és ettől kezdve a munkálatokat Wein Aurél és Bayer Béla mérnökök irányították. A munkálatok nagyon elhúzódtak, a rakpart építését csak 1886-ra tudták befejezni, és több mint kétféltől forintot használtak fel. Újabb, veszedelmesebb arányú süllyedésre 1889-ben került sor, amit aztán 1890-ben kijavítottak. A rakpartnak már építésekor, de azt követően is azzal kellett számolni, hogy a Tisza és a Maros találkozása, az alacsony és a magas víz állások következtében, az esések különbsége igen jelentős. A Maros háromszor is nagyobb a Tiszánál. A Tisza és a Maros együttes vízmozgásának eredményeként jöttek létre a partfal alatt is a különböző mélységek, amelyek mentén apadáskor rendszerint megmozdultak a partfal alapjai. A későbbi évtizedekben is állandó problémát jelentett a partfal megcsúszása, legutóbb az emlékezetes 1959. és az 1960. évi, a Klinikák előtti szakaszon.

Az eredeti, a hat évig tartott építkezés alatt 5210 méter hosszán építették ki a rakpartot, amelyet, ha sokszor toldozni-foldozni kellett is, közel száz évig állta a Tisza és a Maros szeszélyeit, különösen a nagy áradásokat követő megpróbáltatásokat. Ha sokáig is tartott felépítése, és menetközben váratlan nehézségek jelentkeztek, megépítésével mégiscsak szépült a Tisza-part, jól szolgálta a forgalmi követelményeket, és Szegednek városias megjelenést adott, a korábbi kietlen, szakadozott, omladozott partrészek helyett.

A most felépült, centenáriumi partfal a MELYTERV szakemberei: Schuminczky Jenő, Elefánti László, Cser Tamás és Kuzmann Gábor tervei szerint készült, figyelembe véve a partfal eddig tapasztalt, közel százéves problémakörét.

A rakpart legújabbkori életével új szakasza kezdődik a szegedi partfalnak, amelynek alapjait a Wein Aurél tervezte alkotásban kell keresnünk. A jelenlegi rekonstrukció egyenes és szükségszerű folytatása Szeged akkori újjáépítése eme nem csekély, és távolról sem lebecsülhető alkotásának. Jelentősége városképi értékű is.

(Folytatjuk.)