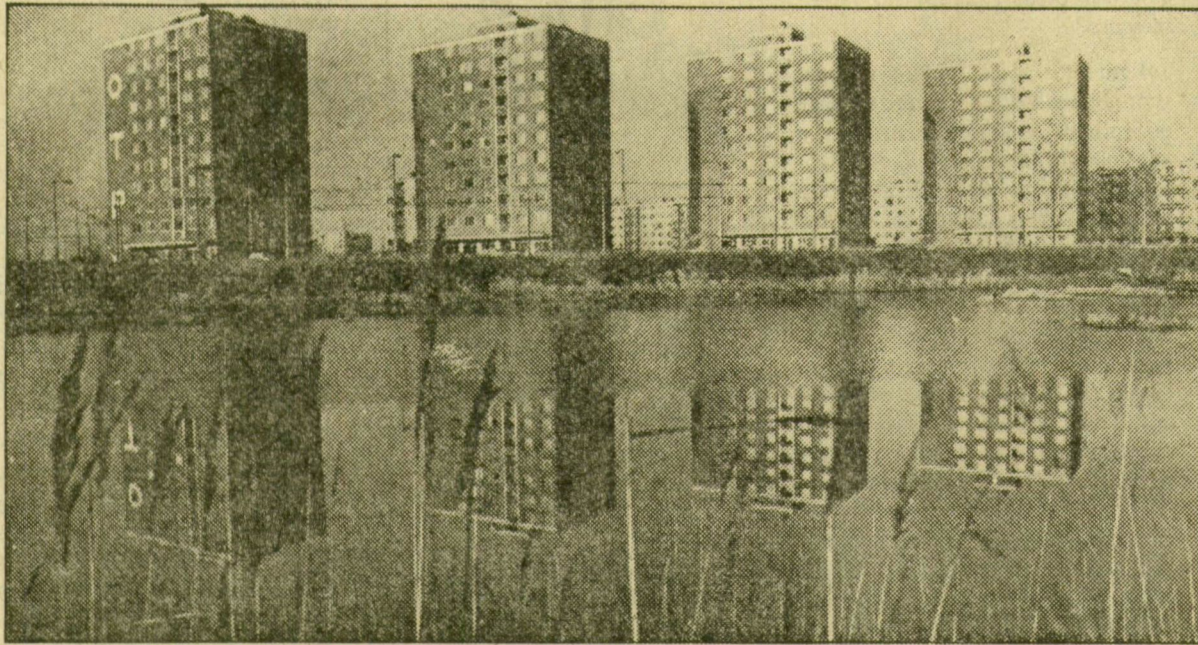


## Történelmi metszetek

A TÖRTÉNELEM FOLYAMAT. EGYMÁSRA ÉPÜLŐ, EGYMÁSHOZ KAPCSOLÓDÓ ESEMÉNYEK LÁNCSOLATA. TERMÉSZETESEN VANNAK KIEMELKEDŐ PONTJAI, PIROS BETŰS ÜNNEPEI, TRAGIKUS DÁTUMAI, AMELYEK MEGTÖRIK AZ EGYENLETES MOZGÁST. A FOLYAMATBAN EZEK AZ ÁLLOMÁSOK FONTOSAK, MEGHATÁROZÓ ÉRTÉKŰEK. EZEKEN AZ OLDALON TÖRTÉNELMI METSZETEK SZEMBESÜLNEK EGYMÁSSAL: 1944–45 IDŐSZAKÁNAK ESEMÉNYEI ÉS A MA TÖRTÉNESEI FÖL-

RAJZOLHATJÁK AZ ELMŰLT NEGYVEN ESZTENDŐ ÍVÉT IS. EGY VÁROSRESZ, EGY ÜZEM, EGY KOLLEKTÍVA, EGY EMBER ÉLETÉNEK KÉT DÁTUMA NÉZ FARKASSZEMET TÖRTÉNELEMBEN, HOGY ÉRZÉKELTESSE NEGYVEN ÉV FEJLŐDÉSÉT A VÁROSKÉP ALAKULÁSÁBAN, A TERMELÉS GYARAPODÁSÁBAN, AZ ÉLETMÓD VÁLTÁSÁBAN, AZ EGYÉN ÉLETÉNEK FOLYTONOSSÁGÁBAN. ÖSSZEÁLLÍTÁSUNK METSZETEI — REMÉNYEINK SZERINT — AZT A BIZONYOS TÖRTÉNELMI FOLYAMATOT ERŐSÍTIK.



## A „kukorica-polgár” panelba ment

„Tudod, Bolond Miska arról volt híres, hogy teljesen bolond volt. Fuvarozással kereste kenyerét, de leginkább hasonszórú barátjaival ivott a Szatymazi utcai bolt előtt. Ilyenkör aztán röpködtek a tömör, de annál trágárabb félmondatok, s elcsattant néhány pofon is. Bolond Miska leggyakrabban állítólagos testvérét fenyegette meg, mert hogy ilyen is volt neki. No, ezt a legénnyt naponta többször, leginkább étkezés után pofozta, mintha a verés kanalas orvosság lenne...”

A történetnek persze itt még nincs vége, s én akár óráig is hallgatnám öreg rókus barátom legendáit a gázgyár környéki, letűnt vagányokról, a Hunyadi tér híres bunyóiról, a Villa Negra billiárd háborúiról, de... De most valami más érdekel. Például az, vajon mennyi a mese és mennyi lehet a valóság letűnt idők kocsmaszatnálnál felemlegetett történeteiből, s az, milyen vidéket hagyott itt a Kossuth Lajos sugárút környékén a háború, amikor nagy zajjal elvonult a front Pest felé.

\*

Félmondatok sorakoznak a tenyérrny noteszben. Keves hivatalos, annál több félhivatalos tudomány. Amit szakértők is bátran elfogadhatnak: Rókus lakossága egykor Felsőváros, a Palánk, Alsóváros szerény népéből, az ágrólszakadt bevándorlók közül került ki. Aztán lassan híressé vált ez a terület, hisz a Mars téren országos vásárokon cserélt gazdát az áru, fogadók, vendéglők, csárdák nyíltak, s levetkőzve szokásait, ide jártak mulatni a város tisztos-módos polgárai is. Közben az itt lakó disznóhízlalók, juhvagók, kukoricatermelők ennivalóval szolgálták meg a „szegedi polgár” jogot, keveset adva arra, hogy a Palánk-beli nép kukorica-polgárnak csúfolta a rókusiakat.

Rókusi őstörténelem — Bálint Sándor kutatásai alapján. S, hogy miért ő ez a történelem? Mert egybehangzó és önérzetes rókus vélemények szerint '45-ben már más volt.

„Na, hallod, — háborog az egyik hang — Még, hogy a legszegényebb nincstelének. Ez kérlek akkor már ipari központ volt, gyárral. A dohánygyár, a gázgyár, a konzervgyár közülük a legnagyobbak. És a kórház? És a villamosvasút? És a bör-

tön? Volt itt akkor is minden, ami csak fontos. Meg aztán emeletes házakat (szép házakat!) emeltek erre felé a régi rendszerben is. Hogy a kocsmák? Hát az is akadt. A Francia utcai bolt helyén volt a...”

Ott félbeszakítom a mesét, hisz tudom, néhány mondat múlva újabb legendák következnek... Talán épp Bolond Miskáról.

\*

A konzervgyár, egyik a kenyeret adó üzemek közül. Talán a legnagyobb. 1945-ös élete sejteti Rókus hétköznapijait is, ezért lapozunk bele a gyár történetét feldolgozó könyvbe.

„A felszabadulás után a kis számú gyári őrség szovjet katonákkal megerősítve vigyázta a rendet. Annak ellenére, hogy a gyár nem szenvedett háborús károkat, a termelést mégsem tudták beindítani nyersanyaghiány miatt. Akadályozta az újra kezdést az energia hiánya is. Egyébként a gyár dolgozói kevés kivételtől eltekintve nem is vették fel a munkát, hiszen semmi garancia nem volt arra, hogy munkájukért bért is kaphassanak. Az újrazkezdéskor pedig a gyár vezetői pénz hiányában természetbeni juttatásokkal igyekeztek honorálni a munkát. A megmaradt kevés késztermék mellett cukrot, sőt osztott az üzemi bizottság... 1945 április végén került ki az első új termék, a vegyesíz, mivel sikerült Mezőhegyesről cukrot kapni a gyártáshoz...”

Ugye senki nem hiszi, hogy a most leírtak a Konzervgyár (akkor bizony még Weiss Manfréd gyár) belső ügye volt. Hiszen a kerítésen belül leginkább rókusiak dolgoztak, míg az energia, az áruhiány nemcsak a kerítésen belül okozott gondot. De a gyári háborús károk nélkül vészelté át a frontot, és háborús károk nélkül kezdhetné az új életet Rókus is.

\*

„Azt mondom dohánygyár, te azt mondogod: ??? Azt mondom Weiss Manfréd, te azt mondogod: ??? És ha így szólók — Ilona utca? Ne válszolj, mert rosszra gondolsz. Az az Ilona utca bizony nem az igazi.”

Ez a mélyenszántónak nem nevezhető beszélgetés bizony nem történelmi. Legfeljebb, egy héttel ezelőtti állapotot tükröz. Akkor magyaráz-

tam ugyanis panellakó, újrókusi sorstársamnak, hogy a mai Ruhagyár — most tudtam meg — '45-ben még dohánygyár volt, és hogy a konzervgyárat ugyanaz igazgatta, aki Csepelt, meg hogy az Ilona utca, ami most Rókusi körút, szóval...

Néhány másodperces döbbenet, s már dobták is vissza a labdát: azt mondogd dohánygyár? Hát én meg azt, hogy Rókus I-es ütem. Hogy zöld panel, meg rózsaszín panel, meg szürke panel, meg panel-panel. Nézz már körül, öregem, hisz már rég ez a lényeg. Több, mint ezer összkomfortos lakás és az út túloldalán (értsd: Rókusi körút) úgy nyomják föl az emeleket, hogy... Azt mondogd, bontják a Francia utcai boltot, ahol akkor... Ugyan már! Én meg azt mondogom, hogy végre van már új... C. Hogy nyárra négysávos lesz a körút. És arról hallottál-e, hogy milyen menő sörözőt nyitnak a fradi-panel aljában? És hogy a víztorony nál lesz a...?

Nem tudtam félbeszakítani. Lenyeltém az itéletet — rosszabb, mint a legendák! — aközben be kellett látnom, milyen nagyszerű húzás volt a 2-es busz, ami tehermentesít, együtt sajnálkozunk a soha fel nem épülő bisztró miatt, halászcserdát tervezünk magunknak a Vértó partjára.

„És a gyümölcsíz?” — ugrottam egy váratlan kérdéssel két mondat közé. „Tudod-e, hogy azzal kezdődött itt '45-ben az ipar?”

Mág alig bántott, inkább rámhagyta. Kicsit aggódva bámult a képmembe, elsűtött egy bárgyú poént a szellemeket károsító influenza járványról, és elrohant, mert ugyebár a tehermentesítő 2-es busz nem vár. Már a megállóból kiabálta vissza: „Egyébként a konzervgyár nem is Rókuson van, te nagyokos, hanem Móravároson. Vagy nem is hallottál az új közigazgatási rendről?”

Hát persze, ahol ABC, ott közigazgatási rend. De hogy a Rókusi feketeföldek Móravároson? Kikerültem egy fásításra figyelmeztető gödört, s hirtelen Bolond Miska jutott eszembe. Vajon mit szólna ehhez a híres vagány, aki büszkén hangoztatja: ő méri a legkeményebb pofonokat Rókuson. Alighanem semmit. Hisz, ahol Modern Talking lemezt, meg videomagnót követel az Adidas-ba bűjtött kiskölyök, már egy jóízűt pofozkodni sem lehet.

BÁTYI ZOLTÁN



## Vágánypárhuzamok

Energiahiány volt. Emiatt már napokkal a szovjet csapatok bevonulása előtt szünetelt Szegeden a villamosforgalom. A hálózat egyébként kisebb károktól eltekintve épségben maradt. Megvoltak a kocsik is — noha október 8-án vasúti szerelvényt állítottak össze belőlük, hogy a Dunántúlra vigyék. De erre már nem maradt idő. S nyolc nappal 1944. október 11-e után két kocsis csörömpölése jelezte az utcán járóknak: a fővonal feléledt. (Ifjabb olvasóink kedvéért: az egyes vonal.) Nagy dolog lehetett ez: a szó szoros értelmében a normális kerékvágásba zökkentek lassanként az emberek. Az a mondás járta akkoriban: ha villamost lát az ember, akkor nincs baj!

\*

Egy hónap múlva így írt a Délmagyarország: „A villamos ma már csaknem valamennyi vonalon közlekedik. Már az is megnyugtató volt a város lakosságára nézve, amikor először a Takaréktár utca és a rókusai állomás között megindult a forgalom. Ma már szabályszerűen közlekedik a két pályaudvar között; ezen kívül a Széchenyi tértől a Fodortelepig és az Annavíz-forrástól Somogyitelegig jár a villamos. Napközben is, de különösen a sötétedést megelőző órákban zsúfolt kocsik közlekednek mindenfelé s a jegyárakban sem történt semmi változás. A Vágóhid felé egyelőre nem állítják be a villamoskocsikat, úgyszintén a Belvárosi temető felé sem. Valószínű azonban, hogy egy későbbi időpontban erre is sor kerül.”

Újabb egy hónap múlva: „Róna Béla tanácsnok előterjesztésére a tanács elvileg kimondotta a Szegedi Közúti Vaspálya RT. üzemnek városi kezelésbe való vételét, a vonatkozó határozattervezetet elkészítésével az előadó-tanácsnokot és a tisztí főügyészt bízta meg.”

\*

A részvénytársaság mai jogutódjánál, az SZKV-nál dolgozik egy fiatal ember. Nála többlet valószínűleg az sem tudhat a villamosközlekedés háború utáni történetéről, aki felnőtt fejjel élte át az eseményeket. Adjuk hát át a szót Terhes Sándornak.

— Százhatvanhét embert foglalkoztatott 1945-ben a részvénytársaság, amely kinevezett vezető nélkül kezdett hozzá a személyszállítás, s ami leginkább olyan fontos volt: a teherforgalom, a „zebrák” megindításához. Az 1945 januárjától kormánybiztosi ellenőrzéssel működő társaság — a váltópénzhiány átmeneti megoldására — tiz- és húszfilléres bonokat adott ki. Am 1946 tavaszára a közlekedési tarifák már hetente, a nyárra naponként, olykor óránként változtak. Nem is volt érdemes eligazodni a millió-milliárd pengős viteldíjak között — állomástól, állomásig egy doboz gyufa vagy egy tojás is megette... Az augusztus elsején bevezetett forint aztán véget vetett a spekulációnak és lehetővé tette a hálózat Heiman Pál főmérnök nevével fémjelzett bővítését is. Először az újjáépített Hidon át Újszegedre, aztán a vízműtől az állomásig, 1950-ben Dorozsmára... S hogy a „végére” ugorjak: 1953-ban volt a leghosszabb, mintegy 30 kilométeres a hálózat.

\*

Szívünk szerint hosszan idéznénk még a vállalat történetének leírását, de megálljt parancsol a belátás: az ötvenes évekbeli, hetven filléres átszállójegyre, a „központira” (ő, ifjúkorunk randevühelye!), a nyári nyitott villamoskocsira, a régi alsó rakpart klinikák előtti vágányaira már mi, mai negyvenesek is emlékezhetünk. Nekünk még nem a jegynélküli utazást jelentette a „lógás”, hanem hogy a lépcsőn nyomakodtunk volna fölfelé a peronra, de már csak a külső kapaszkodó maradt támasztéku. Még felidézhetjük a vasutagbúndás, mégis fagyoskodó kocsivezetőket a nyitott peronok vezetőállásában, a kalauzokat, akik mindig a földről indították a kocsit — de így bizony az összevetést a mai viszonyokkal aligha szolgálhatnánk.

Tallózzunk hát inkább négy évtizednyi különbséggel a jellemző adatok között. Az 1945-ös 18,5 kilométer hosszú pálya 16 kilométeres pályahosszra (ebből 7,4 kilométer két vágányú) csökkent tavalyig. Igaz, ehhez most már a trolis és autóbuszvonalak hosszát is hozzá kell adni; s úgy már 141 lesz a kilométerszám!

A negyvenes évek közepén 41 kocsi, ma 195 teljesít szolgálatot a város tömegközlekedésében. Egy 1945-ös statisztika szerint a villamosok közel 7 és fél millió utast szállítottak — a négy évtizeddel későbbi párhuzamos adat (trolis, buszt is ideértve) közel 175 millió! De ha csak a villamost nézzük is: 52,5 millió... Azaz minden napra csaknem 144 ezer villamos-utas! Hát csoda, ha az 1945-ös mondás jogosságát érezzük ma is? (Képeinken az Indóház-tér a 40-es években és ma.)

PÁLFY KATALIN

