1899. december 31-én a Szegedi Közúti Vaspálya Részvénytársaság levélbe foglalta a városi tanácshoz címzett első, hivatalos előterjesztését a „Közúti Vaspályának Villamos Üzemre leendő átalakítása és a hálózat kiterjesztése" tárgyában. A dokumentum a városatyáknak modern közlekedésfejlesztési elképzelést mutatott be.

■ Érdekességek, furcsaságok a szegedi villamosközlekedés történetéből (I.)

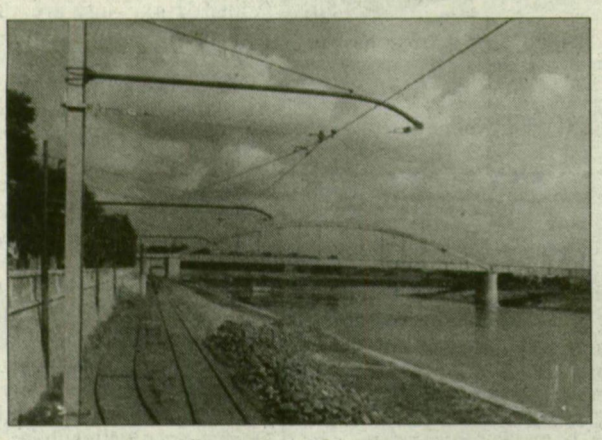
Háromszor gyorsabbak voltak a lóvasútnál

„... figyelmünket erre az ügyre fordítsuk, nehogy Szeged, mint az országnak nagyságra második városa e tekintetben sok más kisebb város mögött elmaradjon... a lóerőre berendezett vasúti üzem régen túlhaladott... a villamos üzem immár a helyi közlekedési eszközök egész területén elvitázhatatlan uralomra vergődött. Európában ezidőszerint 142 villamos vasúttal szemben mindössze már csak 39 lóvasút áll fenn...".

Hajdan a Stefánián is villamos döcögött

Az előterjesztés a lóvasúti vonalak villamosítása mellett – a város rekonstrukciójával, terjeszkedésével összefüggésben – több új vonal létesítésére tett javaslatot.

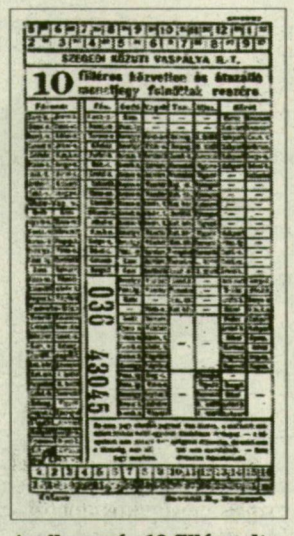
A városi tanács nem siette el a döntést, de a javaslat előterjesztői rossz álmukban sem gondoltak arra, hogy a szegedi villamosközlekedés megvalósítására majdnem egy évtizedet kell várni. Érdekellentétekkel, pereskedésekkel, szakmai vitákkal, pénzügyi és engedélyezési nehézségekkel tarkított évek után végre 1908. október elsején a 4311 méter hosszú, kétvágányú, a két pályaudvart összekötő (Kossuth Lajos sugárút–Széchenyi tér–Kelemen utca–Kölcsey utca–Kárász utca–Dugonics tér–Jókai utca–Aradi vértanúk tere–Boldogasszony sugárút) vonalat – amit a köznyelv fővonalnak titulált – átadták a forgalomnak. A vonalon kilenc motorkocsi és az igényekhez igazodva „kellő számú mellékkocsi" közlekedett. *A villamosok megengedett legnagyobb sebessége húsz kilométer/óra volt, de egyes belvárosi útszakaszokon csupán nyolc kilométeres tempóval haladhattak a járművek. Mai viszonyok között ez a menetsebesség ugyancsak lassú, de akkor a lóvasúti kocogásnál háromszor gyorsabb villamosok sorozatban szedték áldozataikat.*



Ma már csak emlék: sínek a rakparton

Az egyvágányú, kitérős rendszerű 3395 méter hosszú, a Dugonics tértől a Belvárosi temetőig vezető ún. Temetői vonalon 1908. október 31-én déltől indult meg a forgalom. Érdekesség, hogy a Kárász utca Dugonics téri torkolatánál kiépített vágánycsatlakozás felhasználásával a Temetői vonal kocsijai a Széchenyi térig (Tisza Szálló végállomással) közlekedtek.

A szintén egyvágányú és kitérős rendszerű Gedó (mulatóhely volt a József Attila sugárút mentén) – Közvágóhídi vonalat 1908. november 4-én nyitották meg a forgalom számára. E vonal úgy alakult ki, hogy az Ártézi (Anna) kúttól a Dugonics térig terjedő 620 méteres kiskörúti szakasz beiktatásával összekapcsolták a felsővárosi és a vágóhídi vonalakat. A létesítés szempontjából különállóan kezelt három pályaszakaszon Gedó–Közvágóhíd viszonylatban bonyolították az utasforgalmat úgy, hogy felhasználták az Anna kút–Vörösmarty utca közötti fővonali vágánycsatlakozásokat. Sokáig ez volt a város leghosszabb, 5420 méteres villamosvonala.



Amikor még 10 fillér volt egy menetjegy...

Utoljára készült el az Újszegedi, Széchenyi tér–Erzsébet liget (ma: Népliget) viszonylatú, egyvágányú, de a híd teljes hosszában kétvágányú villamosvonal. Az 1625 méter hosszú, Újszegedi vonalon 1909. június 30-án délután két órakor indult a menetrend szerinti forgalom.

Új fejezet kezdődött Szeged tömegközlekedésében. A lóvasutat felváltotta a kor technikai csodája, a villamosvasút. A lovakat eladták, a zöld batárok sorsa a pusztulás lett.

A villamosközlekedés viteldíjairól a város és a részvénytársaság között megkötött szerződés rendelkezik:

„... A villamos vasútvonalak menetdíjait illetőleg... az alapár kilométerenként 6 fillér, 12 fillérnél olcsóbb menetjegy azonban nem adatik ki. Ez az alapár leszáll 5, illetőleg 10 fillérre a villamos üzem megnyitásának napjától eltelve 5 évre következő január hó 1-től és 4, illetőleg 8 fillérre abban az esetben, ha a társaság 3 egymás után következő évben legalább 8% osztalékot fizet. Ezek szerint egy vonalszakasz, vagyis két kilométernyi rész 12 fillér, két vonalszakasz, vagyis három kilométernyi rész 18 fillér, a két vasút közötti rész díjtétele 24 fillér, a legnagyobb díjtétel 30 fillér... A forgalom megkönnyítése végett ugyanezen díjtételekért átszálló jegyek adandók. 1.30 m magasságon aluli gyermekek a viteldíj 2/3 részét fizetik, ölbe való gyermekek pedig díjmentesek. A városi rendőrség és tűzoltóság szintén díjmentes. A közönséget kényelmében nem zavaró poggyászok után díj nem szedhető; ellenben nagyobb poggyászért darabonként tíz fillér fizetendő. Ezen tarifa maximális lévén, szabadságában áll a vállalatnak ezen díjtételeket ideiglenesen vagy véglegesen leszállítani. A vállalat bérlet-, idény- és diákjegyeket sőt jegyfüzeteket is bocsáthat ki... A teherszállítás maximális díjai időről időre a város tanácsával egyetértőleg állapítandók meg. A város közönsége részére szállítandó tárgyak után 30% szállítási kedvezmény biztosíttatik..."

Terhes Sándor

(Újság)író-olvasó találkozó

Fogják le a kezüket!

„A szegedi szerb templom tornyát néhány éve építőmunkások körülállványozták. Sátánhívő szekta tagjai nem féltek a leeséstől, háromszögletű jelüket, szövegüket a vakolatra kenték... A Fogadalmi templom homlokzatán 1995-ben folytatták tevékenykedésüket a festő, írogató hajlamú sátánisták. „Festőmunkájukat" vegyszerrel sikerült eltávolítani. A Dóm téri Belvárosi Plébánia Hivatal bejáratának jobb oldalára pingálták háromszögletű és denevér jelüket. A felújított homlokzaton aluvörös színben látható volt még június 29-én. Közismert építésszel, volt főnökömmel találkoztam. Megjegyezte: miért nem fogják le az ilyen kezeket? Szerintem a szektához tartozóknak becsülni való tettük lenne, ha saját otthonaikat díszítenék. Ha ezzel nem elégülnének ki, festő, meszelő munkát vállalhatnának a közterületek, a városkép szépítésében."

Kátai Ferenc

Kedves Kátai Ferenc!

Közösen is feltehetnénk a kérdést: miért nem fogják le az ilyen kezeket? Sőt, közösen fel is szólíthatunk arra, hogy fogják le az ilyen kezeket! Csakhát kik és hogyan? A kezek többnyire sötétben tapogatóznak – a „mázolóké" is, a rend őreié is. A sötétben, az alattomban gonoszkodót nehéz tettenérni. Kellene hozzá jócskán a város polgárainak segítsége is. S nemcsak az egyházi tulajdonú épületek körül. A „faljelek" ugyanis mindenfelé szaporodnak a városban – a belvárosi kerítésektől a lakótelepi házfalakig. S nem a városkép szépítésére. Sajnos.

Azzal a partfali „tacepaó"-val még csak egyetértenék (persze nem azon a helyen), hogy „Senna a király", a kissé távolabb vörösben virító „cigireklám" viszont úgy csípi a szememet, mint a kapadohány füstje. Üdvözlettel:

Szabó Magdolna

Tíz vasúti megálló a városban

„...Szeged városában és annak agglomerációs körzetében a megoldás (A közlekedési gondokra. Sz.M.) a nyugati országokban jól bevált és nálunk is minden további nélkül alkalmazható Közlekedési Szövetség -i rendszer bevezetése, amibe a MÁV-ot is be kellene vonni... A vasútvonal Szeged-Algyő közötti része mintegy „negyedik körút" mentesíthetné a 47. sz. utat, a város érintett útjait a tömegközlekedés szempontjából. A MÁV mintegy 10 újabb vasúti megálló létesítésével a városban jól kapcsolódhatna a tömegközlekedéshez... A vonatok u.n. ütemes menetrendben közlekedhetnének, s a megállók legtöbbjénél autóbusz vagy villamos csatlakozást lehetne biztosítani... Nagy szükség lenne arra, hogy a PHARE program keretében legalább szorgalmaznák az illetékesek a vasúti híd(újjá)megépítését közúti híddal együtt. A Közlekedési Szövetség sok-sok olyan probléma megoldásában segítene, ami egyre jobban fokozódik az autós és az autó nélküli társadalom között."

Érsek Kálmán

Tisztelt Érsek Úr!

Mindenben szövetségese vagyok, ami a szegedi közlekedést jobbá, biztonságosabbá teszi. Ezért javaslom, hogy hosszú levelében kifejtett érvelését juttassuk el az illetékesek asztalára. Menedzseléséhez az újságíró (macska)asztala ugyanis alacsony.

Sz. M.

■ Tévéfelvétel a Figaróból
■ Acél Ervin Tajvanon koncertezik
■ Portugália után Távol-Kelet

Zenei hírek

A múlt héten Csillebércen a Cimbora című tévéműsor felkérésére tévéfelvétel készült a szegedi operatársulat Mozart Figaro lakodalma című előadásáról. A darab gyermekváltozatát Galgóczy Judit nagyszínházi Figaro házassága című előadása nyomán Toronykőy Attila rendezte. Almaviva gróf szerepét Andrejcsik István, Rosina grófnét Vámossy Éva, Figarót Busa Tamás, Susannát Szilágyi Erzsébet, Cherubint Vajda Júlia, Marcellinát Varsányi Mária, Basiliót Réti Csaba, Bartolót Szakály Péter, az öreg Cherubint Mentes József alakította.

A közreműködő Honvéd Művészeti Együttes Szimfonikus Zenekarát Kardos Gábor vezényelte. A felvételt rövidesen műsorára tűzi az MTV.

■

Acél Ervin, a Szegedi Szimfonikus Zenekar igazgató-karnagya a portugál kulturális minisztérium meghívására a napokban érkezett haza Lisszabonból, ahol részt vett a minisztérium Oriente Alapítványa által fiatal távol-keleti dirigensek számára rendezett karmesterverseny zsűrijének munkájában. (Portugália ma is érdekelt a Távol-Keleten, Macau szigete fennhatósága alatt áll, ezért nagy gondot fordít a fiatal távol-keleti művészek támogatására.) Acél Ervin nem sok időt tölt itthon, már ezen a héten Tajvanra utazik, ahol július 20-a és augusztus 5-e között öt nagyvárosban ad hangversenyt a Tajvani Szimfonikus Zenekarral.

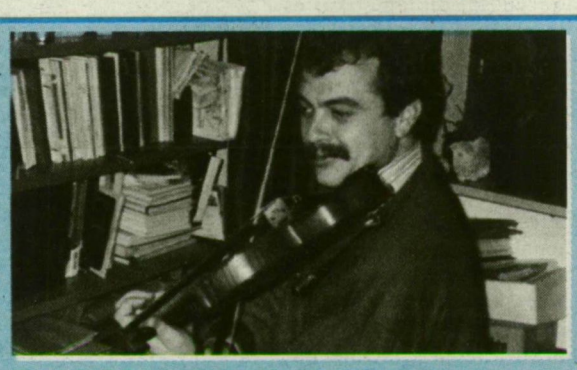
A műsoron Csajkovszkij Rómeó és Júlia című fantáziája, Rimszkij-Korszakov Spanyol capriccciója, Brahms Variációk egy Haydn-témára című műve és három kínai zeneszerző egy-egy darabja szerepel.

H. Zs.

■ Műhelytitkok

Álmok és lehetőségek

Kosztándi István hegedűművész 1991 óta a szegedi szimfonikusok társkoncertmestere. A zenekar erdélyi turnéján Csajkovszkij D-dúr hegedűversenyével lépett fel, a közönség és a kritika egyaránt nagy lelkesedéssel ünnepelte.



Kosztándi Istvánt hamar befogadták

■ – Nagyon jó érzés volt visszatérni Erdélybe. Kolozsvárott 1986-ban játszottam utoljára, mint hallottam, még most is élt néhány zenész kollégámban az akkor játszott Csajkovszkij hegedűverseny emléke... Legjobban talán a kolozsvári koncerttől féltem, mert ez a város Erdély legnagyobb zenei központja, és a régi tanáraim mind ott sorakoztak a nézőtéren, össze tudták hasonlítani mostani játékomat a korábbival. Kolozsvárnak nagyon sokat köszönhetek, hiszen 7 évestől 22 éves koromig ott tanultam.

■ ***És Szegednek mit köszönhet?***

– A kollégák már az első év után befogadtak, rögtön nekem ítélték Az év zenésze díjat. Ez indulásként óriási elismerést jelentett számomra. A kislányunk már Szegeden született, mi pedig felvettük az itteni gyorsabb életritmust. Ma már ez a város az otthonom. Ha a szólistapályámra gondolok, akkor azt kell mondanom, sajnos kevés a fellépési lehetőség. Számomra szinte lehetetlen bekerülni az országos zenei életbe. Nagyon sok függ attól, hogyan tudja az ember önmagát menedzselni. Én egyáltalán nem tudom. Amíg egy menedzser a hónom alá nem nyúl, addig kilátástalan a helyzet. Nagyon kell tudni zenélni, de rengeteg múlik a személyes kapcsolatrendszeren is...

■ ***Pályája során melyik volt a legnehezebb pillanat?***

– Rögtön az elején, a zeneakadémiai felvételi. Akkoriban Romániában nagyon sok múlott azon, hogy valaki bejut-e a zeneakadémiára. Kolozsvárott a négy helyre harmincan jelentkeztünk. Ha nem vettek volna fel, akkor 18 hónapra elvittek volna katonának. Egy nyolcgyermekes szegény családból származom, a szüleimnek nem lett volna pénzük tanárokra, valószínűleg elkallódtam volna...

■ ***Úgy tudom, édesapja most hallotta először zenekarral játszani...***

– A szülőfalum, Bereck Háromszék keleti részén, az ezeréves magyar határtól 10-15 kilométerre fekszik. Édesapámnak a szűkös anyagi körülmények miatt nem volt lehetősége Kolozsvárott vagy Nagyváradon zenakarral meghallgatni. Amikor a közelben, Kézdivásárhelyen, Sepsiszetgyörgyön szólókoncerteket adtam zongorakísérettel, mindig meghallgatott, de mégiscsak más a szimfonikus zenekarral. Most eljött a marosvásárhelyi koncertünkre, ami nagyon nagy öröm volt számomra is. A hangverseny után szinte szóhoz sem tudott jutni, annyira elérzékenyült. Ki tudja, hallhat-e még valamikor... Tizenhat éves voltam, amikor az iskolában ellopták a hegedűm, ami igazából nem is az enyém volt, csak kölcsön kaptam. Édesapámnak ki kellett fizetnie, ugyanakkor pénz kellett volna egy új hangszerre is. Épp akkoriban ment nyugdíjba, és azt mondta: nem baj fiam, majd én faragok neked egy hegedűt. Kiment az erdőbe, nézegette a fákat, szárítgatta, keresgélte a megfelelő anyagot. Néhány hónap múlva hozta a saját készítésű hegedűt. Semmilyen szakképzettsége nem volt hozzá, csak az akaratereje és szeretete hajtotta. Az volt legrosszabb, amikor azt kellett neki mondanom, hogy nem tudok rajta játszani. Azóta már vagy tízet faragott, egyre jobbakat, de sajnos megfelelő alapanyag hiányában egyik sem lett tökéletes. Mára azonban úgy megszerette a hegedűkészítést, hogy mindegyik unokájának szeretne csinálni egyet.

■ ***Most milyen hangszeren játszik?***

– Jelenleg egy olasz mesterhangszeren, amit Szecsődi Ferenctől kaptam kölcsön. Nagyon szeretem, gyönyörű hangja van.

■ ***A nyári szabadság alatt milyen feladatokra készül?***

– A szabadtéri játékokon zenekari munka vár rám, A trubadúrt adjuk elő. Talán összejön egy olaszországi turné is a szimfonikus zenekarral. A Weiner Kamarazenekarral is készülünk egy dániai turnéra. A jövő évadban egy szólókoncerten Ravel Tzigane-át és Saint-Saens Bevezetés és Rondo capricciosóját játszom.

■ ***És a távlati tervek?***

– Nagyon foglalkoztat Brahms hegedűversenye. Szeretnék annyira beérni, hogy hozzá merjek fogni Beethoven hegedűversenyéhez, amit ugyan főiskolásként már megtanultam, de még sohasem mertem eljátszani pódiumon, mert úgy éreztem, túl fiatal vagyok hozzá. Prokofjev és Sibelius hegedűversenye is az álmaim között szerepel, amelyek valóra váltásához persze lehetőségek is kellenek...

Hollósi Zsolt