

1955 megint a névváltozás éve. A céget Szegedi Közlekedési Vállalatnak keresztelik. Az új időszámítással egyidőben a közlekedésiek merész vállalkozásba kezdenek, helyi autóbusz-közlekedést indítanak a Tisza-parti városban...

Szakmai érdekesség az is, hogy Szeged volt az első vidéki város, ahol csuklós autóbusz üzemelt. Így tehát idestova 33 éve, hogy a város tömegközlekedését két cég bonyolítja. Ne siessünk előre az időben, mert a hatvanas és a hetvenes évek számos meglepetéssel szolgáltak.

Kérsz egy átszállót?

A városi villamosvasúti teherfuvarozás az 1950-es évek végétől kezdve előbb alig észrevehetően, később – az 1960-as évek közepétől – jelentős mértékben csökkent. Részben azért, mert az anyag- és árufuvarozás a közutakra terelődött, másrészt a város periferiáján létesült új iparövezetek megváltoztatták a szállítások irányát. 1964-ig 10–14, 1967-ig már csak 6–8 szállítató igényét elégítette ki a vállalat. 1968. január 1-jétől a tehervontatási tevékenység csupán a konzervgyár kiszolgálására korlátozódott, majd 1971-ben teljesen megszűnt. A három villamosmozdony közül ma már csak egy, az M III. jelű létezik, forgalomban ritkán látható, nagy havazások alkalmával pálytakarításra használják.

Egyéb okok is magyarázzák a kötöttpályás városi teherforgalom felszámolását. Forgalomszervezési, városépítési szempontok miatt 1966-ban megszűnt a teherforgalom alapját jelentő, de kis személyforgalmú 6-os számú átrakói vonal, s ezzel együtt a Mars téri elágazás. A teherforgalom lassúságával a nyílt vonalon is gyakorta előforduló rakodásokkal akadályozta a személyforgalmat, hátráltatta a közúti közlekedést. A vasúti tehervagonok oly mértékben rongálták a villamospályát, hogy az okozott kár meghaladta a fuvarozás bevételeit.

A szegedi tömegközlekedés tarifarendszere meglehetősen bonyolult volt. Sokféle jegy és bérlet létezett, így többek között szakaszjegy, vonaljegy, átszállójegy, menettérti jegy, gyermekjegy, a kiskundorozsmai vonalra érvényes különleges átszállójegy, szakasz-, vonal- és átszállóbérlet, valamint heti és havi lyukasztásos bérletfajták korlátozott utazási lehetőségekkel.

Feláldozzák az újszegedi vonalat

1964. január 1-jétől hazánkban elsőként a Szegedi Közlekedési Vállalat vezetett be egyszerűsített díjszabást. Az egyszeri utazásra érvényes vonaljegy ára 50



Kass Szálló, villamossal

■ Érdekességek, furcsaságok a szegedi villamосközlekedés történetéből (4.)
Felszedik az első villamossíneket

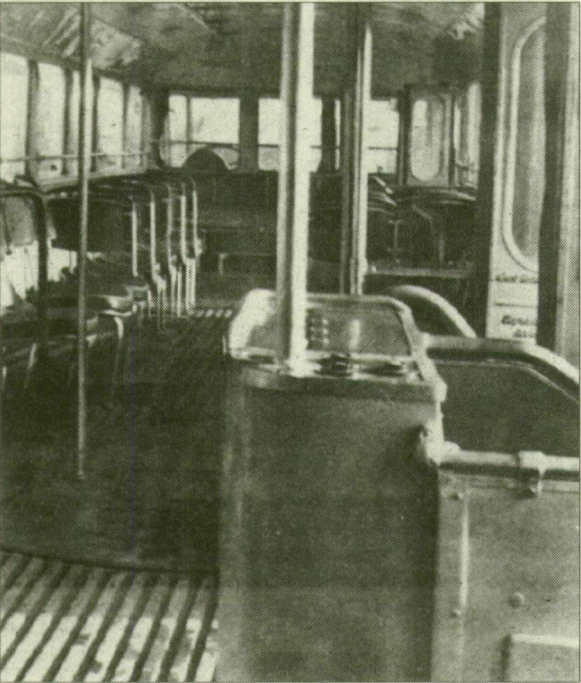
fillér lett, s a korábbi tucatti bérletjegy helyett csak fejnőtt- (28 Ft), tanuló- (18 Ft), majd nyugdíjasbérlet került kiadásra. A szaktárca rendeletére 1966-ban az 50 filléres vonaljegy ára 1 forintra emelkedett, ellenben a havibérletek ára 25, illetve 15 forintra csökkent.

A menetdíjszabás rendelkezéseivel összefüggésben más forgalmi intézkedésekre is sor került. A kalauz létszámhiány miatt 1961-ben a vállalat részleges kalauz nélküli közlekedést vezetett be, a szerelvények első kocsiján kalauz nem volt, ezen csak bérletes utasok, vagy az előre megváltott menetjeggyel rendelkezők utazhattak. Az egy utasterű csuklós villamosok üzembe állításával átmenetileg megszűnt a kalauz létszámhiány, de az 1970-es évek elején a zavartalan forgalmat ismét csak kimerítő túlóráztatásukkal tudta fenntartani a vállalat.

Szegeden 1974. október 1-jétől vezették be a kalauz nélküli közlekedést. Ettől kezdve a cég járművein csak kalauz megvásárolt jeggyel vagy bérlettel lehet utazni.

Az 1960-as években meg erősödött a villamосközlekedést bírálók, ellenzők tábor. Adott volt az igényeket szinte korlátlanul kielégítő hazai autóbuszgyártó bázis, fillérekbe került a gázolaj, kör-

Az autóbusz üzemágnak kezdetben a villamoshálózatra történő „utasráhordó” szerepét szántak, de rövid idő alatt bebizonyosodott, hogy az autóbuszvonalak jól és nélkülözhetetlenül egészítik ki a város és a peremtelepülések tömegközlekedését. Az autóbuszüzem kalandos fejlődése egy külön történet, de annyit el kell mondani róla, hogy 1963. január 1-jén – amikor indoklás nélküli miniszteri döntéssel átke-
rült a Tisza Volán Rt. korabeli elődjéhez – már 8 vonalon, 44 kilométer hosszú hálózaton 19 autóbusz évente 4,5 millió utast szállított.



A kalauz pulpitus a régi járgányokon

nyezetvédelemről pedig akkoriban alig hallottunk. A Közlekedés- és Postaügyi

Minisztérium közlekedésfejlesztési irányelveket adott ki, s ezen dokumentumok az

egyvágányú, kiterős rendszerű villamosvonalak kétvágányúsítását, vagy felszámolását ajánlották. A szakanyag sugalmazta „egyéb” közlekedési eszközök forgalomba állítását, ami egyet jelentett az autóbuszokkal. Pécssett és Szombathelyen szinte azonnal beszüntették a villamosforgalmat. Az elv szegedi alkalmazása ovatosabban történt, és általános városrendezési okok körítésével hajtották végre. Az ezrével érkező lakossági tiltakozás ellenére az első „áldozat” az újjászületésének huszadik évfordulójára készülő újszegedi vonal volt (1969. március 31.)

Elaggott járgányok

1970-ben a fodortelepi vonal végállomását a Széchenyi térről a Vörösmarty utcába helyezték át, ezzel megszűnt a Széchenyi tér villamos-központi jellege. 1972-ben a 3-as vonal külső és a 7-es vonal belső végállomása az Előregyártóttelephez került, de ez az intézkedés nem várt következményekkel járt: a kiskundorozsmai utasok az átszállás helyett inkább az autóbuszt választották. Ugyanebben az évben az egyre inkább tarjáninak nevezett fo-

dortelepi vonalat a Radnóti gimnáziumnál becsatlakoztatták a Tisza Lajos körút–Felsőtiszapart vágányába, s így a 4-es vonalon Tarján–Ságváritelep (ma: Kecskés István) között, a 2-es vonalon pedig Petőfitelep–Anna kút között közlekedtek a járművek, átlagosan 12 perces követési idővel. A Stefánia mentén is nekiláthattak a villamosvágány elbontásának...

Talán az olajválságnak köszönhető, hogy a felszámolási folyamat 1974-ben megtorpant, sőt ígéretes, nagyszabású korszerűsítés vette kezdetét. Három év alatt megtörtént a fővonal teljes átépítése a vágányok középre helyezésével, felújították a 3-as számú vonalat is a Textilművektől a Belvárosi temetőig terjedő szakaszon, kétvágányúsították a 4. számú vonalat Tarján végállomástól a Centrum Áruházig. Az ismételt lakossági tiltakozások ellenére sem sikerült megmenteni a 2-es és a 7-es számú villamosvonalakat: a Felsőtiszaparti vonalon 1977. február 28-án, a kiskundorozsmain 1977. június 30-án állt le a forgalom.

1979. április 29-én megindult a forgalom az első szegedi trolibuszvonalon. A trolibusz-közlekedés dinamikus fejlődése felmentésztette a város és a közlekedési vállalat anyagi lehetőségeit. Köz-
zel két évtizede a villamoságazat vegetál. Pedig villamosok nélkül a város tömegközlekedése nehezen képzelhető el. Az üzemág személyszállítási teljesítményeit 1994-ben 1 millió 208 ezer kocsikilométer, 18 millió 224 ezer szállított utas jelzi.

A járműpark megvénült, technikailag és esztétikailag is egyre több kívánnivalót hagy maga után. Az időközben újabb keresztségen átesett Szegedi Közlekedési Kft. a város tulajdona, a meglévő 38 darab villamossal együtt. A becsülettel szolgált, de időközben megfáradt villamosok szívesen átadnák helyüket újaknak, korszerűbbeknek, szebbeknek és kényelmesebbeknek. A villamos járműrekonstrukció önkormányzati döntésre vár.

Sárga, zörgő és nyikorgó

1995. március végén a Városi Televízió Paletta című műsorában egy szegedi fiatal sokunk emlékét, véleményét és reményét adta közre a szegedi villamosokról: „.... Ebben a városban csak addig lehetek boldog, amíg járnak és vannak azok a zörgő, nyikorgó sárga villamosok... úgy kellene neknek a városnak, mint az irodalom, amely nem nélkülözhetetlen – lássuk be, hogy nem az –, mégiscsak kell. Kell – feltétlenül!”
(Vége.)
Terhes Sándor

Újság(író)-olvasó találkozó

Derús visszhang

„Én is hű olvasója vagyok a Délmagyarországnak és nagyon meg vagyok elégedve széleskörű tudósításaikkal. Főleg azért, mert én bármit kértem Önöktől, mindig megjelentettek lapjuk hasábjain. Idős nyugdíjas vagyok, én is nagyon szeretem a gyerekeket, ezért is bátorkodom írni és az újság figyelmébe ajánlani a szegedi dr. Szilágyi László 400 eredeti gyermekcsíny, gyermekszáj, gyermekbáj című, 1994-ben kiadott könyvét, amelynek egy példánya a birtokomban van. Nagyon szívesen küldök rendszeresen ebből aranyos idézeteket lapjuknak, amennyiben azt szívesen veszik. Például:
„A gyerekek a Balatonra mennek nyaralni. A nagymama sorra adja a figyelmeztető jótanácsot. Többek között olyat is, hogy vigyázzanak, mert a Balatonban nagyon mély a víz és könnyen bele lehet fulladni.
– Nem baj az, nagymama – szól Ágika. – Majd kihúzzuk alul a dugót, és addig engedjük le a vizet, amíg olyan kicsi marad benne, hogy meg ne fulladjunk.”
Özv. Székely Péterné

Kedves Székelyné!

Köszönjük szépen, hogy derús visszhangját adta a lapunkban a közelmúltban felvetett témának. Szilágyi László „mosolygyűjteménye” itt áll a szerkesztőségi polcon, s olvasóink figyelmét is felhívtuk már rá a kiadásakor. Valóban derűvel forgatható. Felüldítenék a benne olvasható gyermekstori-
k, mint a hozzájuk hasonlók is, amiket szívesen veszünk olvasóinktól. Főleg ha azzal is tükröt tarthatunk a szegediségnek.

Üdvözzel:
Szabó Magdolna

Fiatalok dicsérete

„Annyi rossz hírt lehet olvasni, hallani a mai fiatalokról. Szeretnék beszámolni az ellenkezőjéről. A szabadtéri színpadon a Valahol Európában-t néztük meg július 19-én. Öttömös és Ásotthalom között Kalocsára hazafelé menet lerobbant a kocsink. Két kilométert gyalogolva a fiam a legközelebbi útmenti presszóból nem tudott telefonálni segítségért. Leállítottunk egy 320 BMW típusú személygépkocsit, sajnos, zárunkban a rendszámot nem jegyeztük meg. Hálás köszönet a két húsz év körüli fiatal utasának. Meglepően segítőkész, udvarias volt mindketten. Telefonszámot megadva a legközelebbi fülkéből hívták a másik fiamat, a amíg segítségünkre sietett, elakadás háromszöget is adott. Azért a mai világban is vannak jólnevelt, jóérzésű fiatalok, szeretnék köszönetet mondani nekik a lapon keresztül, másoknak tanulsággul.

Tisztelettel:
Kovics Károlyné

Tisztelt kalocsai olvasónk!
Jólesik, hogy Kalocsáról a Délmagyarországhoz fordult, köszönjük. Minden jó példát szívesen népszerűsítünk. A fentit azért is, mert nekünk is meggyőződésünk, hogy a mai fiatalok között igenis vannak jólelkűek, segítőkészek. Igaz, lehetnének többen is...

Sz. M.

Nem kis büszkeséggel néztük mi, szegedi lakosok az egyetem jogi kara előtti első világháborús lovas huszárszobornak a Délmagyarországból megjelent helyreállítási, felavatási képeit – jól tudva azt, hogy városunk gazdagodott ezzel az újjávarázsolott emlékművel. Ami bizony nem kis dolog a mai anyagi megszorításokkal teli világunkban. Azonban az örömünkbe némi öröm is vegyült. Jó pár évvel ezelőtt már történt egy kisebb javítás a szobron. Az

Huszár, hol a kardhüvelyed?

akkori intézkedés lényege az volt, hogy egy új kardot helyeztek el a letörött régi helyébe. Igaz, hogy némi ellentmondás volt a dologban, mert az új kard a huszáralak bal oldalán levő kardhüvelybe nem fért volna bele (a kard szélesebb pengéje miatt). Na de hát volt kard és volt hüvely, nem szabad kicsinyesnek lenni. Tulajdon-

képpen darabszámra minden stimelt a huszár öltözékén. Nagy érdeklődéssel vártam az új szobor felállítását, gondolva arra, hogy a régi hibákat a gondos restaurálás során korrigálják. Nos, az alkotók valóban újszerű eljárást produkáltak: a felújított szobor huszáralakjának ugyanis nincs kardhüvelye!

Lehet, hogy a restaurátorok az egészségügy példáját alapul véve – az egyszer használatos orvosi műszerek mintájára – egyszer használatos kardra gondoltak. Mely kardot a csata végeztével az ellenségben illik felejtetni – mivel hogy nincs hova tenni. Engedjék meg, hogy utólag figyelmeztessük a restaurátorokat

arra, hogy talán a pontos másolásukba némi hiba csúszott. Avagy, hogy rossz értelemben vett takarékoság is létezik! Továbbá a nem kevés pénzért elvégzett munkáért talán némi figyelmet is el lehetne várni. Egyetlen kérésünk van, hogy ne keressenek elő olyan okiratot, amiből az derülne ki, hogy az eredeti huszároknak nem is volt kardhüvelyük. Tudják, mi, szegediek már így szoktuk meg őket.
Józsa Dániel