

Fél évszázados a szegedi helyi buszközlekedés

Salakkal is fizettek a jegyért

Ötven évvel ezelőtt, 1955. április 1-jén indult meg Szegeden a helyi autóbusz-közlekedés. A hőskor kezdő buszos csapatának egyik tagja, Gera András kalauzként élhette át, mekkora kaland is volt Pestről kapott, lestrapált járgányokkal, rossz utakon betartani a menetrendet.

Miközben Szegedet buszvonalak hálózák be, és szinte minden sarkon összefuthat az ember egy-egy Tisza Volán-kék Ikaruszszal, Volvóval, vagy alacsonypadlós, az utas elé térdepelő buszcsodával, kinek is jutna eszébe: ötven évvel ezelőtt a szegedi polgár még tátott szájjal bámulta, ha egy busz végiggördült a város útjain. A XX. század első felében csak a híres szegedi sárga tuja, vagyis a villamos csalogatta bendőjébe a tömegközlekedésre vágyókat. Aztán megszületett a politikai döntés a Rákosi-korszakban: Szeged immár akkora nagyváros, hogy nem élhet tovább buszközlekedés nélkül.

– Nem tudom, ki találta ki pontosan, hogy Szegeden buszjáratok induljanak, de egyszer csak jött az utasítás: magát, Gera András kiválasztottuk, és a jövőben nem a villamoson, hanem buszon árulja majd a jegyeket – idézte fel a buszos pályakezdést Gera András, aki büszkén emlékszik arra, már a legelső szegedi buszjáratokon szolgált.

– Fiatalok voltunk, lelkesek, örültünk az új feladatnak, no meg pénzt is fizettek a munkánkért. Én például havi 650 forintos bérért adtam a jegyeket. De el kell mondanom, a munkakörülmények távol álltak az ideáltól. Budapestről olyan lestrapált buszokat kaptunk (számuk talán 6-7 lehetett), amilyenekre a fővárosiak már nem igen akartak felszállni. A város útjai meg annyira rossz állapotban voltak, hogy a buszozók lelkét is kirázta a járgány, mire Szeged központjából a



Így már könnyebb. Egykoron sárt dagasztottak a buszok

Fotó: Miskolczi Róbert

végállomásra értek – mondta el Gera úr. Megtudtuk tőle: a helyi buszközlekedés – ami akkoriban az SZKV-hoz, vagyis a Szegedi Közlekedési Vállalathoz tartozott – központja az Anna-kúthoz közel, a MÁV igazgatóság mögötti utcában volt. Még egy bódét sem kaptak a sofőrök és kalauzok, így aztán esőben, fagyban, nyári kánikulában legfeljebb a ház falához támaszkodhattak, amíg az indulásra vártak. Pihe-nésre maradt elég idő, mert nem túl szoros menetrendet kellett betartani. Óráként indultak a buszok, előbb csak Hattyastelepre, Tápéra, Szőregre, valamint a Csongrádi sugárút végére szállítottak utasokat. Mégpedig meglehetősen drágán. Amíg a villamosjegy akkoriban sima jegy esetében 50 fillért volt, és az úgynevezett átszállójegyért – ami két járat egymás utáni igénybevételét is lehetővé tette – 70 fillért kértek, addig a buszon a megtett távolság alapján szabták meg az árat. Aki például egészen a hatygyasi végállomásig zötykölődött, 2 forintot adott át felszálláskor a kalauznak. Ám ha már a vasúti töltés előtt leszállt, elég volt 1 forint 50-et kiemelnie a bukszájából.

– A buszok megjelenésével persze azonnal felszálltak a bliccelők is, akik olcsóbb jegyért messzebbre vágytak, ám nem volt nehéz kiszűrni őket. A hőskorban ugyanis jószerével néhány



Gera András legszebb emlékei közé sorolja a szegedi buszozás hőskorát

Fotó: Karnok Csaba

hét alatt megismertünk minden utazót. A tömegközlekedésben még családi hangulat uralkodott, s elképzelhetetlen volt, hogy a sofőr, netán a kalauz összeszólalkozzon az utasokkal. Pedig idegességre lehetett volna ok, ugyanis a szegediek nagyon gyorsan megkedvelték a buszt, így aztán a zsúfoltság szinte minden járatot jellemzett – mesélte emlékeit Gera András.

– Átkozottul rossz utakkal „büszkélkedhetett” Szeged az öt-

venes évek közepén, különösen a körtöltésen túli világot lepte el egy-egy esőzés után a sár – kezdte azt a történetet, hogy miért neveztek el a hatygyasiak salakos kalauznak. – Egyszer aztán a hatygyasi buszfordulóban az a veszély fenyegetett, hogy bent ragadunk a sárban. Mondtam a helyi lurkóknak: na, kölykök, aki hazaszalad, és hoz egy-két vödör salakot, hogy valamennyire megszilárdítsuk az utat, azt holnap ingyen visszük az iskolába. Nosza,

szaladt is mind, hogy pár perccel később már salakos vödörrel segítse meg a fejlődés útjára lépett helyi tömegközlekedést.

Ami pedig a buszok technikai felszereltségét illeti: a buszsofőr feje fölött volt az üzemanyagtartály, amibe a kalauz segítségével pumpálták fel munkakezdés előtt a naftát, hogy egyáltalán útnak indulhasson a járgány – magyarázta mosolyogva Gera úr, s ötven év elmúltával is azonnal sorolta számos olyan pályatárs nevét, aki első buszosként szolgált a szegedieket. Így megtudhattam, a sofőrök csapatát erősítette – többek között – Suhajda Imre, Török Antal, Kádár Lajos, Ötvös István, Dávid Jenő, Péli László, Bólya Ferenc, míg a jegyeket – mások mellett – Varga József, Matovics Máttyás, Bús József, Csányi József, Simon József, Gera Imre, Gyulai István is árulta.

Gera András aztán idővel letette a sofőrvizsgát, s amikor már Petőfitelepre, Mihálytelekre, a Halgazdasághoz is futottak a buszok, ő is a volánt tekerte. Később eligazolt a közlekedési vállalatnál, s nyugdíjazásig az országutak vándora maradt: több mint másfél millió kilométert vezetett le az idén 68 éves férfi. De ha legszebb emlékeiről kérdezik, ma is elsők között beszél a szegedi helyi buszközlekedés indulásáról.

BÁTYI ZOLTÁN

A félhold nyomában

Szegedi jellegzetesség: a város körüli parcellák félhold alakúak – írta egykor a néprajztudós. A hagyomány szerint ez török hatásra vezethető vissza. A mai néprajzos ezt nem tartja lehetetlennek – de más elképzeléseket is ismertet.

Bálint Sándor, a néprajz nagy tudósa írja: szegedi jellegzetesség, hogy a város körül megművelt feketeföldek egyes parcellái félhold alakúak. Ezt a szegedi néphagyomány a török hódoltsággal, az iszlám félholdszimbólummal hozza kapcsolatba. A földeket „egy fél-népi magyarázat szerint a törökök formálták ilyenné, hogy Allah, ha letekint az égből, tartsa meg török híveinek” – írja a néprajzkutató. Ugyanakkor másik föltételezést is közöl, egy régi szegedi polgármester szavai nyomán. Eszerint nem a török félholdról van szó, sokkal inkább arról: a szántóvetők az adott földnek a forgalomtól legtávolabb eső részén – azaz a közepén – lehetőleg el-elcszántottak egy darabot a szomszéd földjéből, így növelve kissé saját területüket. S a szomszéd, pótolva a keletkezett hiányt, ugyanezt tette a másik szomszéd földjével – így alakult ki az egymás melletti parcellák félholdformája. Arra is utal Bálint Sándor, szó lehet harmadik lehetőségről is: a Földanya-kultuszról, a régi, matriarchátus nyomán; a félhold egyébként Boldogasszony ősi alsóvárosi kegyképén is megjelenik.

Mit szól mindehhez a néprajztudomány mai képviselője? Nyulassy Ágnes, az SZTE tanárképző főiskolai kara történelem tanárának adjunktusa mondja: mindhárom lehetőség föltételezés, egyelőre egyiküket sem bizonyították. Az elcszántásos variáció szerint túl szimpla magyarázat – ő inkább a török hatásra szavaz. De talán szóba jöhet – fűzi hozzá – az egykori muszlim jelenléttől független kultikus elemek szerepe. A szántóvetők egykor nagyon odafigyeltek a mindenkori holdállásra.

Léteznek-e ma a szegedi határban félhold alakú parcellák? Itt-ott előfordulhatnak, ez azonban legfeljebb a véletlen következménye lehet. Ha a török idők után fenn is maradtott a félholdat idéző parcellák hagyománya, azóta már számos történelmi sorsforduló és ezzel kapcsolatos földtulajdonváltás következett be, ez pedig lehetetlenné teszi az egykori félholdföldek nyomainak föllelését – mondja Kocsis László, a megyei FVM-hivatal falugazdász-osztályvezetője. Ilyen váltás például a hatvanas évek téesszervezése, az 1978–80-as esztendő táblásítássorozata, illetve az 1992–93-as kárpótlás. De a mai, műholdas mezőgazdasági parcellaazonosító rendszer akár félhold alakú földterület azonosítására is alkalmas.

F. CS.

100 MILLIÓ FORINT ÉVENTE

Csongrád megye székhelyén már évtizedek óta a Tisza Volán gondoskodik a buszra szállók szállításáról. Napjainkban a Tisza Volán Rt. szegedi helyi üzletága 298 dolgozót foglalkoztat. A betétjártókkal együtt 40 vonalon közlekedik a 136 darab szegedi szolgálatra rendelt busz. Az elmúlt évben mintegy 6 millió 700 ezer kilométert tettek meg a járművek úgy, hogy közel 100 millióan vették igénybe a szegedi buszos szolgáltatást – tudtuk meg Szeri Istvántól, a busztársaság vezérigazgatójától.

Az ESTMEDIA és a **ih** bemutatja:

ta ce dao

Társadalmi Célú Plakátok Kiállítása

Szegedi Ifjúsági Ház | 2005. április 4. - 18.
Szeged Felső Tisza-part 2.

HOSSZÚTÁVRA TERVEZ?

Műanyag nyílászárók és árnyékolástechnika

- 2-3 hét szállítási határidő,
- kedvező ár, magas minőség,
- gazdag forma- és színválaszték,
- könnyed, biztonságos működtetés.

HEVES THERM
gyors, precíz, megbízható

Beltéri ajtók, azoknak akik a legjobb ár-érték arányra törekszenek:

lipbled

- modern vagy klasszikus
- furnézott ajtók 8 féle színben vagy lakköntött kivitelben

Időtlen elegancia, XXI. századi technológia!
FELMÉRÉSTŐL A BEÉPÍTÉSIG!



HELIOMA Makó, Rákosi út 4.
Bemutatóterem a volt Redőnygyár területén!
Tel./fax: (62) 211-455, 213-510

Isuzu márkaképviselő
ISUZU - Biztonság. Megbízhatóság. XXI. századi dizájn.



- Isuzu midibusz (26+2 ülés) értékesítés, kedvező lízing konstrukciókkal.
- Euro 3 Isuzu motor, turbó dízel intercooler, magas ár/érték arány, gazdaságosság, kényelem.

Tisza Volán Rt.
Járműjavító Üzletág
6724 Szeged, Bakay N. u. 48.
Tel./Fax: (62) 560-198; (30) 626-1082

ISUZU