

Aranycsirkét kapott Koltai Róbert és a Kontroll

BUDAPEST (MTI)

A legjobb közönségfilm kategóriában a Kontroll, míg az alkotások főszereplői közül *Koltai Róbert* nyerte az idén először, csütörtök este, gálaműsor keretében a Budapesti Kongresszusi Központban átadott Aranycsirke-díjakat. A film kategória nyertesei ötvenmillió forintot is kapnak a díj mellé, amit következő közös alkotásukra kell fordítaniuk, azzal a megkötéssel, hogy a forgatást még az idén el kell kezdeni. A legjobbnak talált színész a nemesfémmel borított, háziszárnyast mintázó szobrocska mellett hárommillió forintot nyert.

A legjobb „minőségi közönségfilmeket” elismerő Aranycsirke-díjat abból a pénzkezetből finanszírozza az elismerést alapító RTL Klub, amelyet a médiatörvény szerint magyar alkotások támogatására kell fordítania. Másfél hónappal ezelőtt jelentette be a kereskedelmi csatorna vezetése, hogy a legjobb magyar közönségfilmek és főszereplőik elismerésére Aranycsirke-díjat alapított; a tervek szerint évente megrendezendő versenyben idén az utóbbi nyolc év húsz, legalább száz-

ezer nézőt vonzó alkotása, illetve azok producerei, rendezői által nevezett színészek indulhattak.

A kiírás kritériumainak megfelelő filmek közül internetes, SMS- és képeslapos szavazással választhatták ki korábban a nézők azt az öt alkotást, amelyek az egyharmad arányban a filmes szakma szervezeteinek delegáltjaiból, kétharmadban pedig a voksoló nézők közül kisorsoltakból álló zsűri tagjai elé kerültek. A legjobb színésznek járó díj úgy talált gazdára, hogy az őt, legtöbb jelölést kapott szereplő közül a nézők a gála ideje alatt SMS-szavazással választhattak.

Az Aranycsirke-díjért folyó verseny döntőjébe a közönség szavazatai alapján A miniszter félrelép, a Kontroll, a Magyar vándor, az Üvegigris és a Valami Amerika című filmek jutottak be; a színészek közül *Csányi Sándor* (Kontroll), *Gáspár Sándor* (A miniszter félrelép), *Koltai Róbert* (Csocsó, Hippolyt, Ámbár tanár úr, A miniszter félrelép), *Rudolf Péter* (Üvegigris), valamint *Szabó Győző* (Valami Amerika, Magyar vándor) versengett a szavazatokért.



Koltai Róbert és az Aranycsirke

FOTÓ: MTI/KOSZTICSÁK SZILÁRD

Vámbéry, a brit kém

LONDON (MTI)

A brit titkosszolgálat és a külügyminisztérium informátora volt török ügyekben Vámbéry Ármin, a nagy magyar keletkutató és nyelvtudós – egyebek mellett ez derül ki a brit országos levéltár most nyilvánosságra hozott irataiból. A The Guardian tegnapi összefoglalója szerint a National Archives titkosítás alól felszabadított, aznap közzétett dokumentumaiból kitűnik, hogy Vámbéry a brit hírszerzés egyik első külföldi ügynöke volt a XIX. század végén, még a jelenlegi külső felderítő szolgálat, az MI6 életre hívása előtt. Hasznossága a britek számára abban állt, hogy a magyar tudóshoz ugyanazok az információk jutottak el, mint a török szultán füléhez. Vámbéry Ármin, akit a vezető baloldali brit napilap szerint Londonban Arminius Vambéry néven tartottak nyilván, értesítéseket szolgáltatott a gyengülő ottomán birodalomról, és annak az Osztrák–Magyar Monarchiával, valamint Oroszországgal fenntartott kapcsolatairól.

Vámbéry szolgálataiért évi 140 font juttatást és nyugdíjat alkudott ki a brit külügyminisztériumtól, jóllehet Lord Salisbury külügyminiszternek az volt a nézete, hogy a magyar tudós beszámolóinak jelentős része „pánikkeltő”, és ezek „több kárt okoztak, mint amennyi hasznot hajtottak”.



A vaspálya régen is ugyanott kanyarodott a Széchenyi téren, mint ma

A hajdani szegedi lóvasutat működtető társaság elhúzódo átalakulása miatt kétszer ünnepelheti 120. születésnapját a szegedi közúti vasúti közlekedés. A fejlődés íve leginkább a hullámvasút pályájához hasonlít: föllendülések és lesikló szakaszok követték egymást. Az idei év újabb mérőföldkő lehet a szegedi villamosközlekedés történetében.

Akárcsak tavaly, idén is száz-húsz éves a szegedi „kényszerpályás tömegközlekedés”, más szóval a városi közúti vasút. A magyarázat egyszerű: tavaly nyáron megemlékeztünk arról, hogy a lóvasút 1884. július 1-jén indult meg a városban. A vaspályát megépítő társaság aztán üzemeltetővé alakult át, a hivatalos ügymenet pedig áthúzódott a következő évre. A Szegedi Közúti Vaspálya Részvénytársaságot 1885. március 26-án jegyezték be városi királyi törvénytelen – ezért a kettős 120. születésnap.

A következő jeles évfordulóra három évet kell várunk: akkor lesz százszázötödös a villamosközlekedés. A Fonográf együttes lírai dalában megénekelt „első villamos” 1908. október 1-jén csilingelt először a rókusi pályaudvar és a nagyállomás közötti 4 ezer 311 méter hosszú, kétvágányú vonalán. Minderről a hajdani vaspályatársaság utódjaként működő Szegedi Közlekedési Társaság (SZKT) két szakembere, *Elek István* infrastruktúra főmérnök és *Nagy István* forgalomtechnológiai és oktatási csoportvezető beszélt.

Évente 800 ezer utas

Mint Szeged történetének oly sok fejezete, a tömegközlekedés kialakítása is az 1879-es árvíz utáni újjászüléssel kezdődik. Nagy István a Tisza betörésének 125. évfordulója kapcsán írt tanulmányában vázolta föl a 120 éves szegedi közúti vasúti közlekedés történetének legfontosabb állomásait.

A várost romba döntő áradás a közlekedést is megbénította. A város gyors ütemű rekonstrukciója idején hamar nyilvánvalóvá vált, hogy az omnibusz már nem képes ki-

elégíteni a növekvő utazási igényeket. Az ipar és kereskedelem fellendülése, a megnőtt személy- és teherforgalom miatt a város ismételten nyílt pályázatot hirdetett lóvasút létesítésére. A nyertes pályázóval 1881. szeptember 5-én írták a közúti vaspálya szerződést. (A forgalom, amint jeleztük, három év múlva indult meg.)

A személyforgalom évről évre nőtt, a századfordulón már évente 800 ezer utas szállt lóvasútra. A vaspálya részvénytársaság gazdasági helyzete viszont időközben megrendült.

Európa nagyvárosaiban rohamosan fejlődött a lóvasutat leváltó villamosközlekedés, amelynek előnyei látványosan megmutatkoztak az igavonókkal poroszalkó kocsikkal szemben. De akadt közelebbi példa is: Budapesten 1887-ben indult el az első villamos, és az utasok hamar megszerették a gyors, csendes, tiszta közlekedési eszközt.

Szétfutó hálózat

A vaspálya rt. az évszázad utolsó napján, 1899. december 31-én terjesztette elő a lóvasúti hálózat továbbfejlesztésének és villamosításának tervét. Az engedélyezés részeként elrendelt „közigazgatási bejárást” viszont csak jóval később, 1906 májusában tartották meg, s újabb évet kellett várni minisztériumi engedély okiratára.

A hálózat kiépítése 1908-ban kezdődött, s októberben meg-

indult a közlekedés. A hónap végén a Kálvária utcai 3 ezer 395 méter hosszú, egyvágányú vonalat is megnyitották: a villamos a Széchenyi tértől a Belvárosi temetőig járt.

A fejlődés ütemét jelzi, hogy újabb néhány nap múlva, november 4-én újabb villamos szakaszokon indultak meg a kocsik. Átadták a Széchenyi tér és a Gedő mulató közötti 2 ezer 271 méteres, a Dugonics tér és közvágóhíd közti 2 ezer 273 méteres, valamint a Tisza Lajos körút, Gizella tér és Kosuth Lajos sugárút közötti 1 ezer 234 méteres vonalat is. A következő év júliusában már Újszegedre is átvillamosozhattak az emberek: a kocsik a Széchenyi térről indultak, az Erzsébet ligetben megkerülték a Vigadót, s így jöttek vissza az 1 ezer 625 méter hosszú szakaszon.

S akkor még csak az első tíz hónap villamostörténeténél tartunk.

Túlélte a háborút

A vonalakat 1943 óta számazzák. A két pályaudvar közötti villamos az 1-es, a Somoogyi-telep (ma Petőfitelep) és a közvágóhíd között futó járat a 2-es, a Somogyi utcától a Belvárosi temetőhöz induló járat a 3-as, a Széchenyi tér és a Fodortelep közötti pedig a 4-es számot kapta.

Szinte csodával határos, de a második világháború pusztításai közepette alig sérült a villamosvasút-hálózat, így a pálya- és felsővezeték-hálózat helyreállítása után a forgalom

igen hamar, 1944. október 19-én újra megindulhatott.

Az 1948-as politikai fordulat után a magántársaságot államosították, egy évre rá az új vállalat fölött már a tanács rendelkezett. Két névváltoztatás következett: 1950-ben Szegedi Villamosvasút Vállalat (SZVV), öt évvel később Szegedi Közlekedési Vállalat (SZKV) szerepelt a cégtáblán.

Deltaforduló, jegyautomata

Elek István kiemelte, hogy a szegedi villamosközlekedés történetében emelkedést és visszaesést hozó periódusok váltották egymást. Illusztrálja a változásokat, hogy 1955-ben autóbuszok üzembe állításával bővítették a gazdaságtalannak mondott villamosközlekedést. Hét év múlva viszont a minisztérium elvette a buszokat, 1966-ban pedig megkezdődött a hálózat csökkentése. A hetvenes évek vége ismét fölfutást hozott: ekkor indult meg a troliközlekedés, a nyolcvanas évek elején pedig visszatértek a buszok: kialakult a 2-es és 90-es vonalcsoport. Ugyanezeket a buszokat a kilencvenes évek közepén egy közgyűlési döntéssel elvették a villamostársaságtól. A jelenlegi önkormányzati ciklusban viszont ismét fölfelé ível az SZKT pályája – köszönhetően a város támogatásának.

Az infrastruktúra főmérnök szerint a 2005-ös esztendő jelentős állomás lesz. Fölújított járművek sorát állítják forgalomba: heteken belül utazhatunk a négy csuklós Tatrán, még idén két kis pótkocsit kapcsolnak az 1-es vonal szülő Tatráira (összesen hat pótkocsi teszi majd kényelmesebbé az utazást). Megépítik a tarjáni és kecskési végállomás fordulóit, forgalmi kiterő kerül a Vám térre. Az Anna-kúti csomópontban kialakított „deltaforduló” lehetővé teszi, hogy ha a négy összefutó vonal bármelyikén üzemzavar áll elő, a többi ágon visszafordítható lesz a forgalom. Folyik a Pulz utcai telephely fölújítása. Folytatva a sort: készpénzzel és kártyával is működő automatákból vásárolhatjuk meg a vonal-, napi- és hetijegy mellett a bérleteket is.

Százhusz éve erre még kevesen gondoltak volna.

NY. P.



A jelenleg közlekedő Tatra villamosokat Csehországban gyártották

FOTÓ: GYENES KÁLMÁN