

KULTURÁLIS MELLÉKLET MINDEN SZOMBATON

SZERKESZTI: ÚJSÁSZI ILONA, WERNER KRISZTINA

2008. június 7.

szieszta

Százhuszonnégyszer éves a kötöttpályás, száz a villamasközlekedés Szegeden

OMNIBUSZ, LÓVASÚT, TUJA ÉS TROLI

A tömegközlekedés története Szegeden az omnibusszal kezdődött. A 151 évvel ezelőtti frissesség később is jellemezte a Tisza-parti várost, amely ma – Budapest után – a második legkiterjedtebb kötöttpályás tömegközlekedési hálózattal rendelkezik. A milliárdos villamosprojekt indulása előtt három héttel az idén százéves villamosról is beszélgettünk a „tuják” barátaival.

ÚJSÁSZI ILONA

– Szeged az élbolyba tartozik a hazai nagyvárosok között, ha a közlekedés-fejlesztés ütemét és fordulatait vesszük számba – jelenti ki Nagy István, a Szegedi Közlekedési Kft. fejlesztési főmunkatársa. Az állítás egyik igazolása, hogy az omnibusszal 151 éve új korszak, a közösségi közlekedés története kezdődött Szegeden. „A Víz” után amúgy is óriási léptekkel fejlődő városban 1857. március 1-jétől omnibuszok szállították – „rendszeres forgalomban” – az utasokat az indóház és a belvárosi vendégfogadók között. E hősor 27 évig tartott.

Oda az omnibusz

– A szegedi utak siralmas állapota mellett az ipar és a kereskedelem fellendülése, a megnőtt teherforgalom is oka volt annak, hogy a város pályázatot hirdetett az akkor legkorszerűbb közlekedési eszköz, a lóvasút létesítésére – magyarázza Nagy István, akitől megtudjuk: Eduard Paget belga mérnök elképzelése valósult meg Szegeden. E fejlesztésre – mai árakon – másfél milliárd forintot áldozott a Pálffy Ferenc polgármester vezette magisztrátus. A lóvasút hálózata a 124 évvel ezelőtti júniusra készült el, a „ló vontatta omnibuszon” először 1884. július 1-jén utazhattak a szegediek.

A kötöttpályás közlekedés a bányából indult hódító útjára: a fasíneken, emberi erővel mozgatott csillék után, a 18. századtól vaspályán lovak húzták az utasokkal megrakott kocsit. A Szegedi Közúti Vaspálya Részvénytársaság (SZKV Rt.) lóvasútján 12 személyszállító kocsival és kezdetben 20, majd 40 lóval bonyolította a városi tömegközlekedést: 1885-ben több mint 322 ezer utast szállított.

A fővonal

– A fővonal nagyjából a mai 1-es villamosjárat nyomvonala, azaz az Alföld-Fiumei Vasút indóháza (a mai rókusí pályaudvar) és az Osztrák-Magyar Állami Vasút indóháza (a mai nagyállomás) közt húzódott. De volt egy vonal a Szeszgyárig (a mai Felső-Tisza parton a stadionig) is – segít elképzelni az első „tömegközlekedési hálózatot” Nagy István. Nem számított olcsó mulatságnak a lóvasútra ülni: 10 krajcárt kértek egy menetjegyért a Tisza-parton. (Ugyanennyibe került

Pesten egy színházjegy, de a foci-meccsre a belépő is.)

Száz éve leáldozott a lóvasútnak: elavult közlekedési eszköznek számított, ezért 1908-ban a lóvontatás megszűnt Szegeden, október 1-jén a két vasútállomás közötti fővonalon végigdöcögött az első „tuja”.

Csönget egy picit...

Miért éppen tujának becézik a kor egyik technikai csodájának számító „villamosvasutat” a szegediek? Még Nagy István se tudja pontosan. E becenév a pesti zsargonból is ismert: sok szegény ember ott is a kocsin kívül, például a lökhárítóba kapaszkodva „tujázott”, mert csak a tehetősebb emberek engedhették meg maguknak, hogy rendszeresen igénybe vegyék az új közlekedési eszközt. A magas menetdíj háttérében az állt, hogy a tőkés vállalkozás hasznából 25 százalék a várost illette meg. Ezen felül tekintélyes helyi bevételnek számított, hogy a belga érdekeltségű SZKV Rt. a sínek helyéért, vagyis a közterületek használatáért is fizetett.

– A lóvasút egy részén és új nyomvonalakon 1908-1909-ben kiépült a villamoshálózat. A két pályaudvar közötti, több mint 4 kilométeres, kétvágányú fővonalon 8-20 kilométeres óránkénti sebességgel, „fürgén suhantak” a sárga villamaskocsik – ad pillanatfelvételt Nagy István. Még ugyan-



A villamosoknak száz, a trolinak huszonkilenc éve örülhetnek a szegediek

FOTÓ: SEGESVÁRI CSABA

szegedi villamoshálózat. Nélkülözhetlenségéről 1944-ben megbizonyosodhatott mindenki: a villamos nélkül megoldhatatlan feladat lett volna a lakosság tüzelővel és élelmiszerekkel való ellátása, a termelés beindítása.

Villamosgyár és trolis

Gazdagon illusztrált könyvvel állítanak emléket a 100 éves szegedi tujának: az Elek István, Nagy István és Terhes Sándor

Anekdota a konduktorról és a peronról

Ki tudja, miért, a köznyelv konduktoroknak nevezte a lóvasút kocsisait – meséli Terhes Sándor. Az SZKT igazgatási és szervezési csoportvezetője anekdotagyűjteményének a készülő emlékkönyvben is olvasható egyik gyöngyszeme szerint a konduktortól kérdezi az ellenőr: „Mondja, fiam, miért csönget maga szinte szünet nélkül?” „Hát azért kérem, mert a vezérkos nyakában is mindig szól a kolomp...” „Nem értem.” „Nem-e? A lovak ugyan előttem buttognak, de nehogy azt higgyék ám, hogy ők vezetnek engem...” Egy másik történet szerint a lassan döcögő villamos peronján toporgó úr ingerülten szól a tuja vezetőjéhez: „Mondja, kérem, nem tudna egy kicsit gyorsabban menni?” „Dehogynem, kérem – válaszolt a vezető –, de ahhoz le kell szállnom. A villamost meg, ugyebár, nem hagyhatom magára. Tiltja a szabályzat.”

abban az évben megindult a közlekedés a négy különálló – felsővárosi, fővonal, Tisza Lajos körúti és közvágóhídi –, egyvágányú mellékvonalon. Megépült a Kálvária utcán a Belvárosi temetőhöz vezető, illetve az újszegedi vonal. Ezzel közel 16 kilométeres lett a

dor által jegyzett kötet idén ősszel lát napvilágot. Olyan, kevesek által ismert tényeket is tudatosítanak, hogy például a szegedi SZKV 1911-től maga is épített-fejlesztett villamosokat – a pénzüke miatt, a „magad uram, ha szolgád nincsen” bölcsesség jegyében.

– A kedvencem az 5-ös villamos volt, amely a hídon Újszegedre, s ott a Népkert soron siklott – nosztalgiázik a gyerekkorára is gondolva Nagy István. Mások a Dorozsmaig közlekedő 7-est máig siratják. Az újszegedi vonalat 1969-ben, a dorozsmait (a Felső-Tisza partival egyetemben) 1977-ben szüntették meg. Közben a városi villamosvasúti teherfuvarozás az 1950-es évek végétől kezdve „olva-

dozott”: 1968 táján csupán a konzervgyár kiszolgálására korlátozott, majd 1971-ben teljesen megszűnt. Az első szegedi trolibuszvonalon 1979. április 29-én indult meg a forgalom. Ez a más magyarországi városokban hanyagolt „újítás” felemésztette a város és a közlekedési vállalat anyagi lehetőségeit – olvasható a cégtörténetben. A Szegedi Közlekedési Kft. honlapján állítják: „közel két évtizede a villamoságazat vegetál, pedig villamosok nélkül a város tömegközlekedése nehezen képzelhető el. A járműpark előregedett, technikailag és esztétikailag is egyre több kívánnivalót hagy maga után” – pedig a cég (a meglévő 38 villamossal együtt) a város tulajdona. Ez is oka annak, hogy az 1996-ban kezdődött jármű-rekonstrukció az idei fejlesztésben csúcspontnak ki.

ADATOK. A Szegedi Közlekedési Kft. 4 villamos és 4 trolibusz vonalán – a legutóbbi statisztika szerint – több mint 37 millió 388 ezer utast szállított. A villamosok 1 millió 295 ezer, a trolis 1 millió 707 ezer kilométert futottak. A teljes vonal hossza 47 kilométer, melyből közel 25 a villamoské. A kötöttpályás járművek energiaszükséglete: közel 7 gigawatt.

– A kerékpár után a villamos a kedvenc közlekedési eszközöm Szegeden – ismeri el ifjabb Nagy Gábor. A Magyar Kerékpárosklub szegedi szervezetének vezetője úgy tudja: Budapest után Szeged büszkélkedhet a legkiterjedtebb kötöttpályás tömegközlekedéssel. Ennek további fejlesztése lenne szerinte – a város közlekedésének kerékpárosbaráttá alakítása mellett – a második legfontosabb tennivaló. Ezért örül a 2-es villamosvonal építése tervének. De ezt a Kossuth Lajos sugárútól a Vértóig tartó szakaszt – ha rajta múlna – elvezetné a Budapesti körútig, aztán tovább a Szillérin – egészen a 3-as és 4-es vonaláig. Amúgy a „biciklikirály” régebben a 4-es, mostanában leginkább az 1-es vonalán „tujázik”.

További FOTÓK a témáról az interneten! www.delmagyar.hu



Az árvíz után a megnőtt forgalmú városban a lóvasút a személyszállítást és a gőzüzemű teherszállítást is megoldotta



Az első szegedi villamos 1908. október 1-jétől a két állomást összekötő fővonalon

FOTÓK: KÉPESLAP REPRODUKCIÓ