

GÖRDÜLŐ hírek

A SZEGEDI KÖZLEKEDÉSI TÁRSASÁG NEGYEDÉVENKÉNT MEGJELENŐ LAPJA



Újra járnak a villamosok az Anna-kútnál *Részben befejeződött a szegedi közlekedési nagyprojekt első üteme: szeptember 23. óta újra járnak a villamosok az Anna-kúti kereszteződés felújított sínpárjain. A sokak által dicsért eredmény méltó lett a szegedi villamosközlekedés századik születésnapjához. (3-5. oldal.)*



Százéves a szegedi villamosközlekedés
6-8. oldal



Gyors ütemben nő a forgalom a szegedi reptéren

3. oldal



A Szegedi Repülőtér esti fényben. Gyorsan nő a forgalom

Beszélgetés dr. Dózsa Gáborral a szegedi reptér aktuális eseményeiről

Fejlesztések, forgalom, sportesemények

Lapunk 2008. évi I. számában jelentek meg utoljára híreink a Szegedi Repülőtéréről, cikkünk 2007 eredményeit összegezte. A 2008-as év újabb változásokat hozott, amelyekről az SZKT ügyvezető igazgatója, Dózsa Gábor tájékoztatta szerkesztőnket.

– Igazgató úr! Januárban egy körsugárzó irányadó tervezett megépítéséről beszélt lapunknak. Hol tart jelenleg ez a beruházás?

– A munka gyakorlatilag befejeződött. A kivitelező a vállalt határidőre megépítette mind az irányadót, mind a távolságmérőt. E kombinációt egyébként a szakma NDB/DME berendezésként ismeri. A bruttó 60 milliót érő készülék létesítésekor a világ műszaki élvonalát képviselő elemeket használtak fel. Ennek köszönhető, hogy az előírt 45 kilométeres hatósugár helyett az adó jelei már a Szegedtől 100 kilométerre lévő Baja felett észlelhetők, de tiszta időjárási viszonyok esetén akár Belgrádnál is. Egy hónapos próbaüzem után június végén kaptuk meg a készülék hatósági üzemben tartási engedélyét.

– Év elején egy napilapban ezt olvashattuk: hétszeresére emelkedett a reptér 2007-es nemzetközi forgalma az előző évihez képest. A cikk címe pedig: zuhanórepülés. Hogyan érintette önt ez a megfogalmazás?

– Olvastam a cikket, s az első pillanatban két dolog jutott eszembe: egyrészt bár csak tovább „zuhannánk”, másrészt a papír türelmes. Óhajom egyébként már augusztusban teljesült, hisz a hónap végével meghaladtuk az előző év teljes külföldi for-

galmát; 2007-ben összesen 285, míg ez év augusztus 31-éig 314 külföldi repülésünk volt. Év végére 400 körüli nemzetközi műveletszámra számítunk. A március 29-i schengeni határbővítéssel a határnyitások jelentősen egyszerűsödtek, ezzel még vonzóbbá vált a Szegedi Repülőtér a külföldi pilóták és repülőgép-tulajdonosok számára.

– Egy szerkesztő kérdése néha kellemetlenek. Igaz, hogy önök perben állnak a repülőtér korábbi üzemeltetőjével, a Szegedi Repülő Egyesülettel?

– Igen. És mindenekelőtt hadd hangsúlyozzam: másodrendű alperesként. Az ügy elsőrendű alperese tulajdonosunk, azaz az önkormányzat. A repülőteret még 2001-ben teljes egészében Szeged Megyei Jogú Város Önkormányzata tulajdonába adta a Magyar Állam a rajta lévő felépítményekkel együtt. Később, 2002-ben az önkormányzat a repülőtér korábbi üzemeltetőjével megállapodott arról, hogy egyes felépítmények a Szegedi Repülő Egyesület – az ügy felperese – tulajdonába kerülnek. A szerződés érvényességi feltétele a Miniszterelnöki Hivatal vezető miniszter jóváhagyása volt. Mivel a jóváhagyás soha nem jött létre, a szerződés sem lépett érvénybe. Ez alapján utasította el a felperesi keresetet mind az első-, mind a másodfokú bíróság. Jogerősen

eldőlt tehát, hogy a repülőtér százszázalékos tulajdonosa az önkormányzat. A per egy, cégünk számára kevésbé jelentős része még hátravan, de itt ragaszkodnék az arany szabályhoz: folyamatban lévő ügyről nem beszélünk.

– Ennek ellenére használhatják a repülőteret a szegedi sportolók?

– Természetesen igen, hiszen a per tárgya nem a használat, hanem a tulajdonviszonyok tisztázása volt. S nem csak a szegediek. Év elején megállapodást kötöttünk a 166 sportegyesületet tömörítő Magyar Repülő Szövetséggel (MRSZ), hogy a reptér valamennyi tagszervezetük rendelkezésére áll. E megállapodás keretében került sor 2008-ban eddig összesen kilenc rendezvényre, modellező-, ejtőernyős és vitorlázórepülő-versenyekre hazai és nemzetközi szinten egyaránt. S hogy továbbmenjek: az Osztrák Vitorlázórepülő Válogatott is megtisztelt bennünket azzal, hogy a Szegedi Repülőtérén tartotta többhetes edzőtáborozását. A repülőtér üzemeltetéséért felelős kollégám a napokban fogadja az MRSZ négyfős delegációját, köztük a szövetség elnökét és a vitorlázórepülőválogatott edzőjét.

Megbeszélésük témája a 2009-ben Szegeden tartandó női vitorlázórepülő-világbajnokság megrendezése, azaz a reptér történetének eddigi legnagyobb sporteseménye lesz.

B. I.



Újra jár a villamos az Anna-kútnál

Uniós támogatásból születik újjá az infrastruktúra, javul a szolgáltatás színvonala

Az Anna-kúti csomópontra vártunk 10 éve!

A szegedi elektromos tömegközlekedési nagyprojekt első jelentős fegyverténye, hogy elkészült a villamosok Anna-kúti kereszteződése. A teljes csomópont október második felében készül el. A terepmunka jövőre folytatódik. Az SZKT párhuzamosan végzett sajtó felújításai változatlan lendülettel haladnak.

A villamos járműpark két szélsőségével – az 1905-ös légfékes nosztalgia ikerkocsival és az egy éve felújított Tatra CKD-vel – tesztelte az SZKT szeptember 20-án az Anna-kúti csomópont hat új kiterőjét és Magyarországon

egyedülálló „feszített” rendszerű felsővezeték-hálózatát. A próbajárat sikerült, a tervezettnek megfelelően 23-án hajnalban visszaálltak megszokott menetrendjükbe az 1-es, a 3-as, a 3F-es és a 4-es járatok.

– Erre vártunk tíz éve! Nagy öröm. Érdemes figyelni néhány műszaki különlegességet: a korszerű gumiágyba fektetett sín párokon halkán és rezgésmentesen haladnak a szerelvények. A vágányok közét kitöltő öntött aszfalt sokkal strapabíróbb, mint a régi betonlapos vagy a kavicsos megoldás – összegzett a főpróba után Dózsa Gábor ügyvezető igazgató.

(Folytatás a 4. oldalon.)

A nagyprojekten túl is van élet

Az elmúlt öt évben több milliárdot fordított az SZKT a kiegészítő infrastruktúra felújítására és a szolgáltatás színvonalának emelésére. A nagyprojekttel párhuzamosan is folytatódik a szolgáltatás színvonalának javítása. Amellett tehát, hogy uniós forrásból megújulnak a villamos- és trolivonalak, átépül a Pulz utcai villamostelep, a Csáky utcai trolitelepen korszerűsítének egy mosót és új szerelőcsarnok létesül – marad tennivaló. Költeni kell továbbá a 4-es vonal Dugonics tértől kifelé eső szakaszára, a 3-as vonal II-es kórháztól kifelé tartó pályájára.

Meg kell újítani a telepeket is. Ennek az önerős munkának első jelentős állomásaként renováltatta az SZKT az első cégigazgatósági 100 éves műemléki értékű épületét a Pulz utcában. Korhűen alakították ki az épületet. A 450 négyzetméteren az infrastruktúra főmérnökség, a

reptéri üzletág-vezetőség, a terv- és irattár, valamint egy oktatóterem kap helyet. Az Anna-kúti felújítás több mint két hónapja alatt kicserélték a 4-es vonal sín-párjait a sajtóháztól a Pickig. Meg-újult a kecs-késtelepi végállomás peronja, intelligens új információs tábla is ki-kerül.

A munka ezzel sem áll meg; Magyarországon elsőként klimatizálják a trolibuszokat, új forduló épül a 8-asnak a Csáky-telepen. Később megújul a 4-es vonal a Dugonics térig, és folytatják a 3-as vonal megújítását. Fejlesztik a szolgáltatás teljes skáláját: törekszenek rá, hogy a járművek tisztábbak, kulturáltabbak legyenek, a járművezetők pedig még kedvesebbek. DAOP-uniós pályázaton nyert 218 millió forintból átépítik a Hont Ferenc utcai végállomást.

(Képünkön a felújított 100 éves, első cégigazgatósági épület a Pulz utcában.)



Az Anna-kúti csomópontra vártunk 10 éve!

(Folytatás a 3. oldalról.)

A sínpárok felett a legmodernebb felsővezeték-hálózat részei egy szintben találkoznak, ennek köszönhetően halkabban és gyorsabban haladhatnak alatta a villamosok. Csökken az üzemzavarok esélye, kevesebb karbantartásra lesz szükség. A felsővezetéseket speciális zaj- és

”Érdeemes figyelni néhány műszaki különlegességet: a korszerű gumiágyba fektetett sínpárokon halkan és rezgésmentesen haladnak a szerelvények.

rezgéscsillapító speciális műszálas – „parafil” – kötélzet rögzíti például a MÁV-palota sarkához. Ez elnyeli a zajt, a szerelvények többé nem rengetik meg a házfalakat.

– Az Anna-kút teljes átépítése 840 millió forintból október második felében készül el, akkor hajthatnak át rajta az autósok és a buszok. Addig elkészül a közutak aszfaltszőnyege, felszerelik a jelzőlámpákat és az összes KRESZ-táblát – tájékoztató *Tapasztó Sándor*, a szegedi tömegközlekedési nagyprojekt irányítási feladatait ellátó Szeged Pólus Nonprofit Kft. projektigazgatója. Az Anna-kút korszerűsítésével a szegedi elektromos tömegközlekedési nagyprojekt idei terpmunkálatai lezárulnak. Óriási jelentősége lesz jövőre, amikor a Kossuth Lajos sugárút és a Rókusi körút kereszteződése épül át, mert a korszerű kitérőknek köszönhetően az 1-es vonalát csak a rókusi végállomástól az Anna-kútig kell buszokkal pótolni.

Soha nem látott méretű ez a fejlesztés. Az SZKT szakemberei összehasonlították a valaha a szegedi elektromos tömegközlekedésre fordított pénzüsségeket. Ez a 2011-ig tartó 29 milliárdos beruházás minden eddiginél sokkal nagyobb. 1884-ben a lóvasút beindítására 1 milliárd mai forintot költöttek. 1908-ban a villamosközlekedés beindítása 5 milliárdba került, a trolik 1979-es beindítása ugyancsak töredékébe került a mostani beruházásnak.

Nagy sikert arattak

Nagyszerű! Csendes és gyors. Húszerével többet alhatok! – hallottuk szeptember 23-án a villamosok utasaitól. Volt, aki a határidő betartását dicsérte. Örült a rutinos villamosvezető, aki munkakezdesre elméletileg megtanulta az Anna-kúti csomópont minden csínját-bínját. Aznap mehettek át először mindnyájan az Anna-kúti kereszteződésen.

A pók tökéletesre szőtt hálójához hasonlít a Kossuth Lajos sugárút és a Tisza Lajos körút találkozásánál az aszfaltba ágyazott sínpárok fémes rajzolata. Vele párhuzamosan ugyanígy – egy szintben – hálózák be az égboltot a vékony felsővezetékek. Még bitument öntöttek a munkások a vágányok mentén, még szegték a járda díszburkolatát, még aszfaltszőnyeg szaga áradt az úttest felől. Szakemberek vizsgálták a vadonatúj vaspályák illeszkedését, vagy ha kellett, a régi bevált vasrúddal állították be az automata váltók tökéletes illeszkedését.

A villamosoknak azonban lengett az indítózásló – visszahódították Szeged legforgalmasabb csomópontját, és vele az 1-es, a 3-as és a 4-es teljes vonalát. Az Anna-kút pedig halkan, rezzenéstelenül tűrte a megpróbáltatásokat. Viselte a Tatrák terhét, és – csikorogva ugyan, de – gond nélkül átszelték a régi FVV-szerelvények. Őket a saját negyven-ötven évük szorongatja, nem a vágányok miatt sikítanak.

– Egy hónapja olvastam először a szeptember 23-i határidőről, és kíváncsian vártam, hogy betartják-e az építők – összegezte meglegedettségét a villamosközlekedés helyreállításának első napján Varsányiné Székely Anna kalapkészítő, aki a Szent István térre jár dolgozni.



Varsányiné Székely Anna nem gondolta volna, hogy ilyen csendes lesz az új csomópont

”A pók tökéletesre szőtt hálójához hasonlít a Kossuth Lajos sugárút és a Tisza Lajos körút találkozásánál az aszfaltba ágyazott sínpárok fémes rajzolata.



Az első járat a villamosforgalom számára újra megnyitott kereszteződésben

az újrainduló villamosok



Már az első nap reggelén is rengetegen utaztak

Varsányiné Székely Anna az újjászületett csomópontra azt mondta: nem gondolta, hogy ilyen csendes és gyors lesz.

Lengyel Imréné 1982 óta vezet villamost. Az asszonnyal kisebbik fia társaságában a szeptember 20-i próbajarat reggelén találkoztunk először, amikor Mórahalomról bebuszozva saját szemével győződött meg arról, mennyire megváltozott a nagy kereszteződés. Tanfolyamon sokat hallott róla, de – beláthatjuk – élőben mégiscsak minden más. A villamosforgalom visszaállításának hajnalán az 1-es vezetőfülkéjében kezdett. A nagyállomásról éppen a Bruckner-ház oldalára futott be, amikor egyetlen szóval nagyszerűnek értékelte a gyakorlati próbát.

– Nagyon szép a kereszteződés, még így, kerítésekkel elkerített munkásokkal együtt is. Nem járok mindennap a belvárosban, ezért látom, mennyit változik, fejlődik az Anna-kút környéke – hallottuk Lévai Imrénétől a 3-ason. Ügyintézni jött, és örült, hogy több mint két hónapos villamospótlás, gyaloglós elterelés után élvezheti a villamos kényelmét. Egy gimnazista fiú praktikusan számolt a 4-esen, Tarján felé tartott.

– Szuper! Figyeltem, amikor áthúzott a szerelvény az új, magasztott peronok között. Ha nin-csenek ott a munkások és az autó-

sokat elterelő táblák, észre sem vettem volna, hogy más villamosvonalat kereszteltünk – mondta Farkas Gábor meglepetten.

A fiú útközben azt is kiszámolta, hogy elég egy villamossal később elindulnia iskolába. Húsz perccel többet alhat reggelente.



Lengyel Imréné villamosvezető szerint nagyszerű lett a kereszteződés



Lévai Imréné örült, hogy újra élvezheti a villamos kényelmét

Dr. Dózsa Gábor ügyvezető igazgató: Az SZKT a jelenben is a hosszú távú jövőnek épít

A 100 év öröksége édes teher



Eredeti győri motorkocsi az 50-es, 60-as években

Jókor van jó helyen az SZKT igazgatói székében – vallja Dózsa Gábor. Másfél évszázad édes és szomorú öröksége után a társaság felívelő életszakaszát irányítja. A szegedi elektromos tömegközlekedés jelenét harminc évre tervezi előre. A város trolis- és villamoshálózatát a nyugat-európai nagyvárosok színvonalára emeli.

– Öt éve vezetem a Szegedi Közlekedési Társaságot. Nehéz időszakban álltam a cég élére, egyszerre szerencsés történelmi időszakban. Egyrészt jelentős fejlődést valósítottunk meg 2011-ig a tömegközlekedési nagyprojekttel, másrészt sok feladatot megoldunk a tulajdonos önkormányzat támogatásával és saját erőnkől. Ez olyan gyönyörű szakmai feladat, hogy minden közlekedési szakember megirigyelné – mondta rövid összegzésül Dózsa Gábor ügyvezető igazgató az SZKT jelenéről. – Szigorú gazdálkodású kemény, mégis szép időszak. Köztudottan nem vagyok elégedett típus, ezzel együtt a jelen nagy meglepéssel tölt el.

” Noha más hazai nagyvárosok is fejlesztenek a következő években, Szeged messze az elektromos közösségi közlekedéssel legjobban ellátott vidéki város marad.

– Az SZKV és az SZKT történetének ritkán adódtak rendkívüli fordulópontjai. Ilyen volt, amikor a szegediek a társasággal együtt tanúi lehettek, hogy 151 éve az omnibusszal elkezdődött a város a menetrend szerinti közlekedésének története. 124 éve a személyszállítás továbbfejlődött a lóvasúttal, 100 éve pedig óriásit lendített a város vérkeringésén a villamosközlekedés

beindítása. 53 éve buszokkal bővült az SZKV üzemeltette városi járműpark, 29 éve pedig megszületett a trolihálózat – tekintett vissza az igazgató. – Ilyen újabb mérföldkő Szeged közlekedésében a 2011-ig tartó fejlesztés, mert az átfogó korszerűsítésen kívül új villamosvonal, egy új trolivonalat és egy meghosszabbított trolijáratot is magába foglal.

Az SZKV és az SZKT életében is előfordultak azonban mélypontok. A hatvanas években szűntek meg jelentős villamosvonalak: a 2-es, az 5-ös és a 7-es, valamint leválták a dorozsmai vonalat. Így is Szeged maradt a legkiterjedtebb vidéki kötőpályás hálózat. Szombathelyről és Pécsről kivonták a villamosokat, Debrecenben egyetlen vonalat hagytak, Miskolcon is mindössze kettőt. 1963 is fekete dátum: az autóbusszok közlekedés teljes egészében átkerült a Volán elődjéhez. 2000-ben még a teljes elektromos közlekedés megszüntetése is szóba került.

– Végigtekintve múltat, jelent és jövőt, öröm, hogy felívelő szakaszban állhatok az SZKT élén. Élni tudunk a kínáló lehetőségekkel, ennek köszönhetőek a megvalósult projektek és az előttünk álló feladatok sora – emelte ki Dózsa Gábor. – Noha más hazai nagyvárosok is fejlesztenek a következő években, Szeged messze az elektromos közösségi közlekedéssel legjobban ellátott vidéki város marad. Az idej utasszámlálás adatai szerint az SZKT trolis- és villa-mosjáratai szállítják az utasok 49 százalékát. Ez a közeljövőben várhatóan 70 százalékra is duzzadhat. Az elektromos tömegközlekedésnek egy kilométerre eső költsége nagyobb a buszoknál, mégis több bevételt hoz. Ez azt jelenti, hogy hatékonyabb a működtetése, ha összevetjük egy utas „szállítási költségét”. Fontos az is, hogy járműparkunk környezetbarátabb a buszokénál.

Salzburg, Genf, Prága, Szeged

Az európai nagyvárosok korszerű tömegközlekedése hatékony villamos-gerinchálózatot működtet, amit trolibuszvonalak egészítenek ki. A szegedi is hasonló; az 1-es villamoson utaznak legtöbben, naponta 36 ezren. A 3-asok és a 4-esek 15-17 ezer utast szállítanak. Trolira 10 és 20 ezer közötti utas száll fel naponta. (A napi csúcsot a 9-es tartja, 25 ezer utassal.) 10 ezer utashoz az autóbuszoknak van létjogosultsága. 3-4 ezer fő alatt – ez a szegmens Szegeden egyelőre hiányzik – 30-50 fős midi- és minibuszok viszik az embereket. Erre vezet a haladás iránya. Európa sokat investál az elektromos tömegközlekedésbe. Fejleszt Prága és Róma. Salzburg teljesen lecserélte a buszok közlekedését elektromosra, és „villamosítanak” a francia városok. Szegeden a két év múlva olyan minőségi trolis- és villamoskocsik fognak közlekedni, mint amilyen Bécsben, Budapesten, Prágában, Bernben, Genfben, Berlinben forgalomba állt az utóbbi öt évben. Ezeket az SZKT 30 évre választja ki.

Százéves a szegedi villamosközlekedés

A 18. század francia találmánya, az omnibusz, majd a 19. század járműve, a lóvasút volt az a közlekedési eszköz, amely az európai és a többi kontinensen lévő nagyvárosok egyre növekvő lakosságának közlekedési igényeit ki tudta elégíteni. Óriási ütemben létesültek a nagyüzemek, és egyéb, sok száz vagy ezer munkást foglalkoztató gyárak, amelyek a helyi vagy a távolsági személyszállítás nélkül nem tudtak volna létezni. Szeged az 1879. március 12-én bekövetkezett nagy árvíz pusztítása után néhány évtized alatt a történelmi Magyarország második nagyvárosaként épült újjá. Természetes igény mutatkozott a lóvasút kiépítésére, amely végül 1884-ben meg is valósult. A lóvasúti fővonal a két vasútállomást kötötte össze, és szárnyvonalak is épültek, így a Szeszgyárhoz, illetve a Tisza pályaudvarhoz.

Eközben a világ a villamos vontatás felé kacsingatott, aminek nagy lökést adott Werner Siemens kis villamos mozdonya, amelyet a Berlin-Moabit iparkiallításán mutatott be 1879-ben. A csodamozdonyból 1881-re utasokat szállító közforgalmú villamos lett Berlin külvárosában, Gross-Lichterfeldében. Budapesten 1887-ben indult útjára a kor nagyszerű találmánya, majd 1923-ig a legtöbb magyar nagyvárosban csilingeltek a villamosok.

Szegeden a Szegedi Közúti Vaspálya Részvénytársaság igazgatója, Rosenfeld Nándor 1899-ben adta be javaslatát a szegedi lóvasúti hálózat villamos üzeműre történő átalakítására és kiterjesztésére. Néhány évig csak a különböző variációk, útvonaljavaslatok felett vitatkoztak a szegedi városatyák, míg végre 1908. október 1-jén megindulhatott az első szegedi villamos. Az első, ünnepélyes „mútanrendőri bejárás” Koromzay Frigyes, a Magyar Királyi Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség miniszteri biztosának elnökletével ezen a napon zajlott le. A városháza bizottsági termében megtartott ülésen a küldöttek áttekintették az építkezéssel járó dolgokat, megvizsgálták, hogy a „forgalom biztos és akadálytalan lebonyolítása érdekében megtörtént-e minden intézkedés” A bizottság a Tisza Szálló előtt várakozó villamos motorkocsival – amelyet Willenz Alfréd társulati főmérnök vezetett – bejárta a Rókus pu.–Szeged pu. között épült fővonalat, megtekintette a kocsiszínt, az áramfejlesztő berendezést és a különböző létesítményeket.

Október utolsó napján nyílt meg a Kálvária utcai egyvágányú, kitérős rendszerű mellékvonal, a villamosok a Széchenyi tér (Tisza Szálló)–Belvárosi temető között közlekedtek. November 4-én adták át a Széchenyi tér–Gedó mulató (a mai Deák-gimnázium helyén), a Dugonics tér–Közbágyóhid, a Tisza Lajos körút Gizella tér (ma Aradi vértanúk tere)–Kossuth Lajos sugárút közötti vonalakat. 5-én megindult a forgalom a fenti vonalrészeket valamint a Széchenyi téri fővonal szakaszt és vágánycsatlakozásokat is felhasználva a Gedó mulató–Közbágyóhid közötti egyvágányú kitérős rendszerű mellékvonalon. Az újszegedi vonal építése elhúzódott, az újszegedi Erzsébet liget fái között kanyargó egyvágányú vonalat 1909. július 1-jén adták át. A közúti híd teljes hosszában kétvágányú pálya épült, amelyet a villamosok kitérőként használtak. A vonal érdekessége volt a hídvám, amely a villamosok utasai részére beépült a menetjegy árába, a bevétel egy

” Néhány évig csak a különböző variációk, útvonaljavaslatok felett vitatkoztak a szegedi városatyák, míg végre 1908. október 1-jén megindulhatott az első szegedi villamos.

részét viszont a város „javadalmi pénztárába” fizették be. 1912–13-ban a vonalakon beépített vágánycsatlakozások lehetővé tették egyrészt új viszonylat indítását a Nagyállomás és a Pénzügyi Igazgatóság között, illetve az újszegedi vonalon utazók átszállás nélkül juthattak el a Belvárosi temetőig.

Változást hozott az első világháborút követő szerb–horvát–szlovén és francia megszállás Szegeden, ugyanis 1919-ben a hídon átvezető vágányokat felszedték. 1927-től az Ártézi (ma Anna)–kút és a Felső Tisza-parti tápéi vámház között megindult a villamosközlekedés. A villamosok a fővonalon a belvárosban 1927-től közlekednek a mai nyomvonalon, a Kelemen és Zrínyi

utcában. A második világháború után új vonalat csak 1948–49-ben létesítettek. Ismét megépült az újszegedi 5-ös, végig egyvágányú, kitérős rendszerű vonal, amelyen a villamosok a Népligetet megkerülve a Széchenyi tértől a mai gyermekkorházig közlekedtek.

A második új vonal 1950-ben a szegedi kisvasút Átrakó pályaudvaráig épült ki, ahová a 6-os villamosok a Marx tértől közlekedtek. Ez fontos volt, ugyanis a klinikák előtt 1927-ben épült vaspályán haladó gőzmozdonyok koromképzése és a csattogó kerekek zaja egyre elviselhetetlenebbé vált. A város a Rudolf (ma Roosevelt) tér–Átrakó pályaudvar közötti kisvasúti vonalszakaszt megszüntette.

1950. december 21-én megindult a villamosforgalom a Szegedet Kiskundorozsmával összekötő 7-es vonalon is. Ennek előzményei 1921-re mennek vissza, amikor a dorozsmaiak már szerették volna, hogy villamost építsenek községükbe. A „Szeged-Dorozsmai Villamos Vasút Végrehajtó Bizottsága” részéről előmunkálati engedélyt kértek, aminek birtokában megalakult a Szeged-Dorozsmai Villamos Vasút Rt. A költségek miatt azonban a villamosvonal nem valósulhatott meg. A vonal megvalósítását a szocializmus építésének hátrájában 1949–50-ben megépült Szegedi Textilkombinát sürgette, amely sok-sok szegedi és dorozsmai lakos munkahelye lett. Ezenkívül a város és a vidék szorosabb kapcsolatát is jelképezte a villamosvonal létrehozása.

A villamoshálózat 1963-ra teljesedett ki, ekkor volt a leghosszabb a hálózat: 30 kilométer. Ettől kezdve a visszafejlődés időszaka következett: 1966-ban megszüntették a 6-os vonalat, 1969-ben az 5-ös villamostól is búcsút kellett venni. 1972-ben megszűnt a 4-es vonal kiskörúton belüli szakasza, a vonalat a Radnóti-gimnáziumnál bekötötték a 2-es vonalba.

(Folytatás a 8. oldalon.)



A Tiszai Ferenc főművezető tervei alapján épített első szegedi ikerkocsi (1953)



1908-ban készült a most felújított villamos

Újjászületett a 100 éves villamos

Az utolsóként 1970-ben a forgalomból kivont 1908-as villamoskocsit újították fel az SZKT szakemberei – Nagy István nyugalmazott oktatótiszt és Vajási József vezényletével – eredeti tervek alapján. Újragyártatták kőrisfa üléseit, újraöntették csillogó fém

alkatrészeit. A motorkocsi viszonylag kicsi; 8,2 méter hosszú, és 10 tonnát nyom. A szegedi villamos-közlekedés hajnalán 24 társával rőtta Szeged utcáit, hozzá 6 pótkocsit lehetett csatolni. 16 fillérbe került a viteldíj, ami drágának számított, ezért csak

az elit ült fel rá a két vasútállomás között. 21-en ülhettek, 17-en pedig álltak. Kemény fizikai munkát végzett a vezető: fűtetlen fülkében, állva dolgozott. A kalauz uralta a kocsit: ő helyettesítette a leszállásjelzőt és a visszapillantó tükröt, ő vezényelt indulást, és rend-re utasíthatta az utasokat. Különböző felirat is figyelmeztetett: Padlóra köpni tilos! A zsúfoltságot a „megtelt” táblával jelezték.

Százéves a szegedi villamosközlekedés

(Folytatás a 7. oldalról.)

Ettől kezdve a 4-es járt a vágóhíd felé, a 2-es először a gimnáziumig, majd az Anna-kútig. A 3-as vonal rovására lerövidítették a 7-es vonalat, és a közös végállomást a Dorozsmai úton lévő Előregyártó telephez helyezték át. Az így „összekuszált” 2-es és 7-es vonalat aztán a kevés utasforgalomra hivatkozva 1977-ben megszüntették.

1974–1980 között kétvágányúsították a 4-es vonalat a Tarján végállomás és a Centrum Áruház között. A lakótelepeket a belvárossal összekötő vonalon betétjáratot indítottak.

Két évtizednyi pangás után 2000-ben kezdődött a villamosvonalak rekonstrukciója: a Szeged Plaza előtt új hurokforduló épült. 2002-ben a Dugonics téren a 3-as vonalat kétvágányú pályával bekötötték a 4-es

vonalba, és itt épült meg az ország első kettős körforgalmú csomópontja is. 2004-ben a Tisza Lajos körút Gogol utca–Mérey utca közötti szakaszán útközépre helyezett kétvágányú, úgynevezett RAFS rendszerű villamospálya épült. A vágányokat úgy építették, hogy közös tömegközlekedési sávként az autóbuszok is igénybe vehetik. 2006-ban a 4-es vonalon voltak nagyszabású építkezések: korszerű hurokfordulós végállomás és szolgálati hely létesült Tarján végállomáson, a Vám téren új forgalmi kiterő, Kecskés végállomáson deltaforduló épült. Így az új, egyirányú Tatrák is tudnak a vonalon közlekedni. Napjainkban kibővített vágányhálózattal és korszerű aléptménnyel épül át az Anna-kúti villamos csomópont, ahol az első „intelligens” irányítási rendszer segíti a járművezetők munkáját.

N. I.

Kocsik – saját erőből is

A villamos járművek sorát az 1908-ban a Győri Magyar Waggon- és Gépgyártól beszerzett kis teljesítményű és kis befogadóképességű motor- és pótkocsik nyitották meg. A kocsik száma és típusa a 100 év alatt sokszor változott, 1944 és 1965 között több mint 70 selejtezett, régi budapesti villamoskocsi került Szegedre, ahol felújítva még 10 évig üzemeltek. A saját erőből történő járműkorszerűsítések sorában ki kell emelni az első szegedi ikerkocsikat, amelyek 1953–54-ben Tiszai Ferenc főművezető tervei alapján régi szegedi kocsik átalakításával készültek. 1962-ben selejtezett FVV motorkocsikból korszerű, zárt utasterű ikerkocsikat hoztak létre, majd 1964–65-ben Zsiga Sándor főmérnök, Szijjártó László műszaki osztályvezető és Szikora János főművezető tervei alapján kétirányú, egybefüggő utasterű átjárós-csuklós villamosok épültek. 1967-ben szintén saját tervek alapján épültek az ország akkor leghosszabb – 28 méteres –, átjárós-csuklós villamos szerelvényei. Ezek méltó utódai a Dózsa Gábor igazgató nevével fémjelzett, napjainkban korszerűsített KT4D-ME típusú csuklós motorkocsik és a B6A2D-M típusú „aktív pótkocsik”.

GÖRDÜLŐ HÍREK

A Szegedi Közlekedési Társaság (6720 Szeged, Zrínyi u. 4–8.) negyedévenként megjelenő lapja. Alapítva: 2000.
Felelős kiadó: Dr. Dózsa Gábor ügyvezető igazgató.
Szerkesztő: Szávay István.
Megjelenik a Lapcom Kft.
Délmagyarország Kiadó gondozásában.