

Tavasszal kirajzanak a nosztalgiavillamosok a Pulz utcai remízből (1. rész)

Hárman járnak – egyedül és párban



A 313–314-es ikermotorkocsi a Somogyi utcai megállóban. Az utángyártott viszonylatjelző tábla kifejezetten nosztalgikus, a feliratai viszont a mai állapotokat jelzik, lásd Szeged Plaza.



Korhú belső néhány mai aprósággal a 313–314-es ikermotorkocsiban: a jeglyukasztó sajnos kötelező, itt is meg kell venni a tikkett. Az ülések fölött egykor reklámokat lehetett nézegetni az utazási feltételek mellett.

Minden tavasszal kirajzanak a Pulz utcai kocsisínből a nosztalgiavillamosok, és egész nyáron felváltva közlekednek az 1-es vonalon. Indul a város közlekedésével foglalkozó sorozatunk, amelynek első részében megismerkedhetünk a favázás és az ikermotorkocsival.

Amíg részei a szürke hétköznapiaknak, addig tudomást sem veszünk róluk, egyszerűen használjuk őket: az a feladatuk, hogy a lehető leggyorsabban elvigyenek minket egyik helyről a másikra. Majd amikor jönnek helyettük szebbek, jobbak, újabbak, és kivonják a régi járműveket a forgalomból, akkor sóhajtok föl, kár értük. Amikor viszont a hírmondójuk megszépülve újra „beáll dolgozni”, elő-

Ezért is fontosak a nosztalgiajáratok: nemcsak a közlekedéstörténet és a közlekedés fejlődésének, változásának bemutatása miatt, hanem a mi megélt történelmünk, emlékeink miatt is. Szegeden háromféle nosztalgiaszerelvény is pihen a Pulz utcai remízben: a 12-es pályaszámú favázás motorkocsi, a 313–314-es pályaszámú ikermotorkocsi és a 813-as pályaszámú FVV csuklós, azaz egy Bengáli.

Fából villamost?

Nincs még kilenc méter sem, elvileg negyvenegyen utazhatunk rajta: az SZKT 12-es pályaszámú motorkocsiját 2008-ban, a szegedi villamosközlekedés százéves évfordulójának tiszteletére helyezték



12-es motorkocsi a Kelemen utcán.

közlekedés Szegeden. A villamos bevált, olyannyira, hogy az MWG-villamosok közel hatvan évig közlekedtek a városban.

Két, huszonöt lóerős vontatómotort szereltek bele, vizsgálókönyvükben ez volt olvasható: „Két mozgó tengelyű, szabadalmaztatott alvázú, zárt szekrényű és peronú, téli és nyári berendezéssel ellátott személyszállító motorkocsi vasszerkezetű alváza, szekrénye, valamint vonó és fékező készüléke a Magyar Waggon- és Gépgyár Rt. győri, az elektromos berendezéshez tartozó géprészei pedig a Siemens-Schukert cég pozsonyi gyárában készültek. A kocsi elektromos berendezésének a kocsira való felszerelése a Szegedi Közúti Vaspálya Rt. kocsisínjében történt.”

Színekkel jelölték a viszonylatokat

A kocsinak eredetileg teljesen sárga színű volt, egye-

zően egy motorkocsi mögött egy pótkocsi közlekedett, ám már a harmincas években megkezdődött a pótkocsik motorkocsikká átépítése, sőt az ötvenes években immár a Szegedi Villamosvasút ikerkocsikká kezdte átépíteni a járműveket.

Az ikrek mindenhol mindig együtt jártak

Nem volt egyszerű a 313–314-es pályaszámú nosztalgia-ikerkocsi felújítása. A villamosok 1905-ben készültek a Schlick-gyárban, a Budapesti Városi Villamos Vasút megrendelésére. Szóló motorkocsiként, 229 és 239, 1923 után 2533 és 2543 pályaszámokon futottak Budapesten. Ezek is favázásokként kezdték, ám ezt a típust „még élteben”, 1956–60 között a Füzési Főműhelyben acélvázassították, majd 1968 és 1974 között állították

párba a szóló motorkocsikat. Utolsó menetrend szerinti menetüket ikerkocsiként 1984-ben, Újpesten, a 10A viszonylaton teljesítették.

Budapesti selejtezésük után Szeged és Debrecen is szeretett volna magának egy nosztalgiapárost. Volt miből válogatni, végül két ikerpárt szedtek szét (a 2568+2569-es és a 2572+2573-as ikerkocsikat), és párosítottak össze úgy, hogy a hasonló kialakításúak kerüljenek egy városba. Debrecen a két páros lépcsős tagjait (2568+2572), Szeged a műbőr ülésű kocsikat (2569+2573) kapta meg.

Átfestett kocsik

Miután megérkezett a villamos, a fővárosi sárga színt a szegedi festéssel jobban harmonizálóra cserélte a Szegedi Közlekedési Vállalat (SZKV), sőt később vörösesbarnára fényezték a kocsikat. Bár már ekkor, a nyolcvanas években is nosztalgia-kocsiként akarta használni az SZKV, sokszor előfordult, hogy beállt hétköznapi is. Ekkor a villamosok megbízhatósága – mondjuk így – hagyott némi kívánnivalót maga után, így be kellett segíteniük az ikreknek. És az is jellemző volt, hogy egészen a papírjai érvényességi idejéig használták, majd félretették a remízben. Végül 2004-ben támadt föl a páros.

(Cikkünkben felhasználtuk forrásként a 100 éves a szegedi villamos című kötet vonatkozó fejezeteit.)

Garai Szakács László



Favázás 1955-ben az Aradi vértanúk terén. A „testvére” született újjá 12-es motorkocsiként. A kép előterében még látszanak azok a tehervágányok, amelyeken ekkortájt még javában folyt a teherszállítás a Tisza-partra. Fotó: Fortepan

törnek az emlékek. A szürke hétköznapiokról kiderül, mégsem voltak szürkék, eszünkbe jut, mi minden történt utazás közben – nosztalgizunk, sokszor úgy, hogy föl sem szállunk, egyszerűen csak látjuk a szerelvényeket a síneken.

üzembe a teljes felújítás után. A típus újjávarázsolása sem volt véletlen választás, hiszen 1908-ban huszonöt ilyen favázás, a Magyar Waggon és Gépgyárban (MWG) Győrött készített motorkocsival és hat pótkocsival indult el a villamos-



Menetkapcsoló (baloldalt) és irányváltó. Utóbbiból egy van, volt motorkocsinként, nem véletlenül: így biztos nem lopták el, és biztos, hogy a villamos másik vezetőállásán senki nem viccelte meg a villamosvezetőt, hogy átkapcsolja az irányváltót.

Tavasszal kirajzanak a nosztalgiavillamosok a Pulz utcai remízből (2. rész)

Hárman járnak – egyedül és párban

Minden tavasszal kirajzanak a Pulz utcai kocsiszínből a nosztalgiavillamosok, és egész nyáron felváltva közlekednek az 1-es vonalon. A város közlekedésével foglalkozó sorozatunk második részében megismerkedhetnek a 813-as pályaszámú FVV csuklós villamossal, azaz a Bengálival.

Szegeden háromféle nosztalgiaszerelvény is pihen a Pulz utcai remízből: a 12-es pályaszámú favázás motor-kocsiról és a 313–314-es pályaszámú ikermotorkocsiról sorozatunk első részében írtunk. Most a 813-as pályaszámú FVV csuklóst, azaz a Bengálit mutatjuk be – a többségnek erről vannak (szép) emlékei.

Itt maradt hírmondóként

A Bengálira talán csak a legfiatalabb városiak nem emlékeznek: a PESA villamosok megérkezéskor részei voltak a városképnek. Az utolsó éveikben többnyire a 3-as és a 4-es vonalon köz-



Befut a Bengáli a Széchenyi térre.

lekedtek. Ha nagyon szarkasztikusak akarnánk lenni, mondhatnánk azt, ezek a villamosok egyből nosztalgiajárműveknek épültek újonnan a hatvanas években. Mindez igazából akkor is igaz, ha megjegyezzük, ezek között voltak, amelyeket kifejezetten Szegednek készítettek. Az első prototípus jármű 1961-ben készült egyirányú, egyoldali háromajtós villamusként a Fővá-

rosi Villamosvasút (FVV) Füzési Főműhelyében.

Kétoldali ötajtós kivitel

Szegeden végül 1962 és 1979 között negyvennégy különböző típusú FVV-szerelvény állt forgalomba. Ezek közül az egyik, a 813-as pályaszámú már ingázik az 1-es vonalon nosztalgiajárműként, két másik társa, a 609-es és a 656-os pályaszámú

villamos pedig arra vár, hogy egyszer ők is megszépüljenek. Mire föl akkor a főnti megjegyzés? Az FVV-nél „úgy gondolták”, nem változtattak a bevált technikán, elővették a harmincas években készült terveket, és azok alapján építették meg ezeket a villamosokat. Nem unatkoztak hát a szerelők a Pulz utcai műhelyben, az SZKT és jogelődje, az SZKV a mindenkori szakmai színvonalának

megfelelően és anyagi lehetőségeihez mérten folyamatosan korszerűsítette a Bengálikat.

A szegediek többsége a sokféle típus közül a kétoldali ötajtós kivitelűre emlékezhet leginkább: a Tisza Lajos körút és a Dugonics téri kettős körforgalom elkészülte után már csak ezek a típusok közlekedtek rendszeresen. Korábban a 3-as vonalon előfordultak olyan szerelvények is, amelyeknek csak a jobb oldalán voltak ajtók, az 1-esen pedig há-

romajtos szerelvények is közlekedtek még a 2000-es évek elején is. A 813-as villamos 1977-ben érkezett Szegedre – egyike volt az utolsó villamosoknak a hetvenes években, amelyek a Ganzgyárban készültek. Újdonság volt, hogy ezen a villamoson már volt lépcsővilágítás, sőt vészkijáratú ablak is.

(Cikkünkben felhasználtuk forrásként a 100 éves a szegedi villamos című kötet vonatkozó fejezeteit.)

Garai Szakács László

A ráadás

A közlekedő szerelvények mellett még egy villamos dolgozik Szegeden: a Somogyi utcában a 7-es. Valaha ez is közlekedett a fővárosi síneken, sőt a mostani örökös állomáshelyére is a „saját lábán” érkezett annak idején. A villamos egy 1000-es motorkocsi. Ilyen villamosok 1911–1912-ben készültek a Kistarcsai Gép- és Vasút-felszerelési Gyár, illetve a Ganz üzemében a Budapesti Közúti Vasút Társaságnak. A Somogyi utcai villamos eredetileg 1055-ös pályaszámú volt, amelyet az új tulajdosok átfestettek 1950-re, vagyis a szegedi 7-es vonal indulásának évszámára. A 7-es villamosok Kiskundorozmára jártak, egészen 1977 decemberéig, akkor hagytak föl a villamosközlekedéssel, helyette indultak el a Volán buszai.

1998. február 28-án közlekedési farsangot tartott az SZKT az Aradi vértanúk terén (3. rész)

Tatrák Szegeden: mintha mindig is itt lettek volna



Csatolt Tatrák az Anna-kútnál. Csuklós társaik, valamint a pótkocsik megépítése óta mindennapos, hogy így, párban járnak.



A Szegedre hozott használt Tatrák abban is különlegesek, hogy ötöt közülük pedálokkal lehet vezetni, akár egy autót.

Folytatás az 1. oldalról

A legolcsóbb ajánlat Csehországból érkezett, a ČKD-től. Tizenhárom villamos legyártására szerződtek, összesen 1,1 milliárd forint értékben. Ennek az összegnek a harminc százalékát a magyar állam állta, Szeged a környezetvédelmi alapból kapta ezt a vissza nem térítendő támogatást, valamint az első három Tatra megvásárlásához kamatmentes hitelt is kapott a város. A ČKD Tatrai kifejezetten Szeged igényei szerint készültek el: hatvan centiméterrel hosszabbak lettek az addig gyártott villamosoknál. Ezek a járművek voltak az utolsó villamosok, amiket legyártottak a cseh gyárban.

Farsangi átadás TNT-vel

Egy évig csak nézte Szeged lakossága, ahogy az új villa-

mos próbázik a városban: 1997. február 7-én érkezett meg Szeged-Rókus pályaudvarra az első Tatra, majd 17-én még két villamos. Az ünnepélyes, jelképes átadásra 1998. február 28-ig várni kellett, ekkor azonban mind a tizenhárom villamost megkapta Szeged. Az elsőnek érkezett villamost egyébként február 13-án a Dugonics téri kitérőben kiállították. Ezután kezdődött meg a kötelező 20 ezer kilométeres próbafutás.

Az ünnepélyes átadó felidézéséhez szó szerint idézünk a forrásul felhasznált 100 éves a szegedi villamos című kötetből: „Az SZKT az Aradi vértanúk terén egy közlekedési farsangot rendezett. Ezen a napon az utasok ingyen utazhattak az 1-es vonalon. Utoljára akkor volt ekkora »népünnepély« és öncélú utazási láz, amikor 1962-ben elindultak az első

FVV típusú villamosok.” A villamosos farsangi mulatság egész nap tartott, a járműveket Szalay István polgármester és Gál Zoltán, az Országgyűlés elnöke adta át. Fellépett a MOM Trió, a Móra Zenekar, a Storyville Jazz Band, a Szegedi Nemzeti Színház művészei is, majd a TNT kon-

certjével zárult az Aradi vértanúk terén a „villamosbuli”.

Kell még villamos!

A tizenhárom Tatra egyből beállt dolgozni az 1-es vonalra, pillanatok alatt „beleszürkültek” a városképbe, mintha

villamosoknál nem kor, így az SZKT Potsdamból, Cottbusból és Berlin-Mittenwaldéből összesen tizenhét csuklós Tatrát vásárolt meg, apránként. A villamosok felújításuk, „szegediesítésük” után folyamatosan álltak forgalomba, de ahhoz, hogy a 3-as és a 4-es vonalon is megjelenjenek,

szegedi síneken, hogy szembe-süljünk azzal, hiába hosszabbak hatvan centivel az eredeti villamosoknál az újonnan gyártott szóló Tatrák, mégis borzasztó rövidnek. Különösen csúcsidőben elképesztő volt a zsúfoltság. Emlékszem, a Károlyi kollégiumban lakó egyetemistaként a reggeli csúcsban hányszor nem szálltam föl inkább a Vásárhelyi Pál útnál azonnal megtelő villamosra, hanem megvártam az utána „mentesítő járatként” közlekedő, már akkor is csak vész-megoldásként beállított háromajtós Bengálit, amelyekről többen gondoltuk azt, ha nem lennének az egész kocsiszekrényt beborító reklámok, szét-esnének.

Hiába mondták Szalay István polgármestersége alatt nemegyszer, kapcsolják össze az új villamosokat a csúcsidőben, erre nem volt reális esélye az SZKT-nak. Ahogy arra sem, hogy a helyzet érdemben változzon. Viszont a kétezres évek közepén, amikor már tényleg csatlakoztak a szóló Tatrák, a nagy „csuklós vásár” közepette Rostockból hat használt pótkocsit megvásárolt a közlekedési társaság. Ebből a hatból négyet újítottak föl. Teljesen úgy néznek ki, mint a szóló Tatrák, a legjelentősebb különbség, hogy hiányzik a vezetőállás, pontosabban olyan kicsi, szekrénybe rejtett van csak rajtuk, mint amilyenek a villamosok hátuljában vannak. Az első ilyen pótkocsit még 2005-ben kezdték el gyártani, 2007 végétől szállíthat utasokat. Mivel bevált, egymás után megépült a másik három pótkocsi is.

Garai Szakács László



Reklámhordozóként is beváltak. A tejes villamosreklámoknak külön történetük van Szegeden. A fotón egyébként az egyik, Szegeden elkészített pótkocsi is látható.

Így bontották a favázas kocsikat



A háromrészes vidéki-csuklós típus Szegeden összesen egy évtizeden keresztül volt az SZKV állományában. A képen látható 753-as pályaszámú csuklós villamost

1968-ban alakították át az 1956-ban gyártott acélvázás ikerkocsik prototípusából. 1977 májusában vonták ki az állományból, június végén bontották el a Pulz utcai te-

lepen. A bontás folyamatának egyik állomását örökítette meg az 1977. június 21-i fotó. Az értékes alkatrészek kiszerelese után a faberendezéseket akkoriban nem szedegették ki egyesével a villamosból, hanem egyszerűen felgyújtották a járművet, és kiegészítették belőle. A maradék vasanyagot végül felaprították. Ez a járműbontási módszer nem szegedikum, másutt is így bontották a favázas kocsikat. (Forrás: az SZKT archívuma)

mindig is itt lettek volna, de a 3-as és a 4-es vonalakon továbbra is a Bengálik szállították az utasokat. Tudta mindenki az SZKT-nél, hogy le kellene cserélni ezeket a kiszolgált járműveket, a hogyan azonban nem volt annyira egyszerű, mint a kilencvenes években. A kétezres évek elején járunk ekkor, a ČKD járműgyártása megszűnt, pénz nem nagyon van, sőt inkább nincs járműbeszerzésre.

Mégis lett megoldás: az egykori NDK-ban ugyanis számos városba szállították Csehországból Tatrákat, amelyeket ekkor cseréltek le alacsonypadlós villamosokra. Húsz-harminc év azonban a

szükség volt azokra a pályafelújításokra és átépítésekre is, amelyek szintén ekkortájt zajlottak le.

Az is különlegessé teszi ezeket a villamosokat, hogy ezek azok a szerelvények, amelyeket egymás után neveznek el Szeged testvérvárosairól: legutóbb Łódź és Temesvár nevét matricázták föl, korábban Nizza, Darmstadt, Szabadka, Toledo, Cambridge, Turku, Rahó és Kotor „kapott” egy-egy csuklós Tatrát.

Gyártunk pótkocsit!

Nem kellett megjelenniük a csuklós Tatrának ahhoz a

Pesa villamosok Szegeden

Unióhoz méltó kötöttpályás közlekedés

Több mint hat éve már, hogy a kilencpéldányos flottának köszönhetően Szeged végképp kihúzhatja magát, ha villamosokról van szó. Nem túlzás, a Pesák még évtizedekig meghatározzák a városképet – szerencsére.

Ha már szerencse. A Tatrák kapcsán sorozatunk előző részében már megemlítettük: egyáltalán nem baj, hogy úgy alakult a flotta akkori frissítése, ahogy végül végbe ment. Most, illetve a 2000-es évek végén pedig egyáltalán nem volt „baj”, hogy Bydgoszczban úgy döntöttek, rendben van, hogy Varsót és más lengyel nagyvárosokat „elárasztunk” villamosokkal, de jó lenne átlépni a határt. Ebben „segített” Szeged: nekünk jól jött, hogy éppen megint volt egy nagy „árhulám”, nekik meg jól jött, hogy villamosokat akarunk vásárolni.

Nemzetközi porondon

Hogy ne legyenek ennyire sejtelmesek a fentiek: a kilenc szegedi Pesa villamos 16 millió euróba, azaz 4 mil-



Az új villamosok hat éve a városlakók szavazatai alapján lettek sárgák.

liárd 500 millió forintba került. Ez nagyon-nagyon kedvező árat jelent. Amikor 2009 októberében Tomasz Zaboklicki, a Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz SA cég elnöke és Botka László, Szeged polgármestere a szerződés aláírása után kezret fogott, akkor, ennek a megállapodásnak köszönhetően lépett ki a nemzetközi színtérré a Pesa.

villamosunk. Ám a városvezetés úgy döntött, hogy még inkább a szegedieké a jármű, ezért a villamos színét szavazásra bocsátotta. Négy szín-terv (hagyományos, környezetszerbarát, modern, napfényes) közül lehetett szavazni, végül a napfényes futott be, így lett sárga-bézs-fekete színkombinációjú a villamos (egészen pontosan ezekkel a színekkel fújták le a szerelvényeket: RAL 1003, RAL 1015, RAL 9005).

Nekünk gyártották

A villamos kifejezetten Szegednek készült, olyannyira, hogy az eredeti 120Na típusjel 120Nb-re módosult, jelezve a „magyar specialitást”. Hogy a lengyelek mennyire beelkesültek, talán az is jelzi, hogy Csárdásnak hívták a villamost. A jármű száz százalékban alacsonypadlós, ötrészes, három forgóváza van, hat oldalajtóval és egy vezetőfülkével rendelkezik: 210-en utazhatunk rajta, közülünk negyvenketten tudnak leülni. Eddig mindenben egyezik a varsói villamosokkal. Viszont a kocsiszekrény egy kicsit mégis más lett, elmaradt a lengyel villamosokon

jellegzetes alsó behúzás, így a szekrény szélessége nagyobb, 2400 milliméter, az első és a hátsó ajtónál módosult a padló. És ami talán műszaki szempontból a legfontosabb: cseh hajtásrendszerrel van felszerelve. Ez azért volt fontos annak idején, mert a Tatrákhoz hasonlóan így ugyanaz a gyártó, a Cegelec szállította ezeket a – mondjuk így, egyszerűen – alkatrészeket. Így ebből a szempontból a szegedi villamosflotta homogénnek tekinthető.

Kicsit ránk hozták a frászt

Elég sok mindent megélték már a Pesák, volt, amelyek már karambolozott is. Sőt, az

Európa ligeti végállomáson is volt egy szerencsétlen balesetük, amikor egy Tatra ütközött az egyik ott álló járműnek. Leginkább viszont 2013 áprilisában izzadtak miatta az SZKT szakemberei: a

ilyen komoly meghibásodás egyik járműnél sem fordult elő.

Hozánk idomultak

A villamosok elsősorban a város fővonalán, a 2-esen járnak, ám egy jármű rendszeresen fölbukkan a 3-as vonalon is hétköznapokon. A segítséggel élők kérték, hogy a Huszár utcai önkormányzati irodák könnyebb megközelítése érdekében, ha teheti, állítson be a vonalra egy alacsonypadlós járművet az SZKT. A kerekesszékesek ugyanis így el tudnak jutni a Kálvária térig, ahonnan önállóan is meg tudják közelíteni a hivatalt. A kérést természetesen befogadta a közlekedési társaság.

De ezek a villamosok voltak azok, amelyeken először szállíthattunk kerékpárokat, és ezek voltak azok a járművek is, amelyekre először felszerelték azokat a



Az első Pesa, amelyre kártyás jegyautomatát szereltek fel.

Megnézhettük, megfoghattuk

Több mint egy évvel az első példány átvétele előtt, 2010. szeptember 4. és 12. között „erre kanyarodott” egy Varsónak szánt villamos. A Széchenyi téren a Takaréktár utca felől állították ki az SZKT munkatársai. De nemcsak nézni lehetett, ki is lehetett próbálni, föl lehetett rá szállni, alaposan „körbenyűzsögték” a városlakók.

Akkortájt kétszáz példányos villamosgyártási megrendelése volt, csak Varsó 186 járművet rendelt tőlük, de Gdańskba is szereltek 35-öt. Mondhatni: elfért a gyártósoron Szeged kilenc villamosa, amelyekből az első 2011. szeptember 30-án, az utolsó 2012. május 23-án érkezett meg – a prototípust huszonnégy, az utolsó példányt harminckét hónapos szállítási határidővel gyártották le a lengyelek.

Mi akartuk ilyenek

Ekkor még csak azt tudtuk, hogy lesz kilenc ilyen szuper



A szegedi járművek belül szélesebbek a varsói testvéreiknél.

hónap végén visszatérő szoftveres meghibásodások miatt az összeset ideiglenesen kivonták a forgalomból néhány hétre. Az ajtók nyitásával-zárásával, illetve a fékekkel adódtak gondok. Végül Bydgoszczból, a gyárból jöttek segíteni, azóta

jegykiadó automatákat, amelyek érintős bankkártyával működnek.

És ezek voltak azok a járművek is, amelyeknek kulccsal kellett bezárni az ablakait a legnagyobb kánikulában. Ugyanis még mindig nem tudtuk megtanulni azt, hogy a klíma nem működik rendesen, és nem tudja behűteni a szerelvényt, ha rendre kihúzzuk az ablakot. Emiatt egy időben elég sok klímapárti és azt ellenző utas reklamált. Ezt oldotta meg így az SZKT, odafigyelve egyúttal arra, hogy a légkondicionáló ne változtassa jégveremmé a villamosokat.



Az ablakok nyithatók, de csak ha nem működik a klíma.

Garai Szakács László