

A Közlekedési Emléktár Alapítvány
2008. évi feladatterve

1.

Általános célkitűzések

Alapítványunk hosszú távú céljait az alapító okirat tartalmazza, ezért ezekről itt csak néhány mondatban kell említést tenni. Alapvető célkitűzésünk olyan közlekedéstörténeti értékmentő tevékenységek folytatása, melyek lehetővé teszik Szeged és térsége tömegközlekedési múltjának bemutatását, a hagyományok őrzését, ápolását.

Mivel 2008. alapítványunk működésének első éve, legfontosabb feladatunk ismertségünk növelése minden lehetséges, arra alkalmas csatornán keresztül. Külön kiemelő e szempontból a Szegedi Közlekedési Társaság rendezvényein való aktív részvétel. Lehetőségünk van továbbá önálló események szervezésére is, a későbbi kuratóriumi üléseken konkrétan meghatározandó módon. 2008-ban alapítványunk céljai megvalósítása érdekében három nagyobb szabású projektet kezdünk meg.

2.

A 656. psz. FVV villamos felújítási terve

Ebben az évben legfontosabb teendőnk a 656 psz. Bengáli tulajdonjogának megszerzése, új tárolóhelyre szállítása, és a felújítási munkálatokra vonatkozó – valószínűsíthetően egyelőre csak adminisztratív – előkészületek megkezdése.

A MÁV-val kötendő tárolási szerződés és az SZKT-val kötendő adásvételi szerződés megkötésének tervezett ideje 2008. február, míg a 656 Szeged-Rókus állomás VIII. vágányára való átszállítását 2008. február 29-ig tervezzük lebonyolítani.

Ezzel egy időben meg kell kezdeni a jármű élettörténetének feltérképezését, illetve az eredeti állapotra vonatkozó tervdokumentumok, képek, beszámolók összegyűjtését. Erre részben a helyreállítás sikeres és pontos kivitelezése érdekében van szükség, részben pedig ismeretterjesztő szándékkal. A 656-os meglehetősen kalandos életúttal rendelkezik, hiszen annak ellenére, hogy csak Szegeden szolgált, volt forgalmi és tanulóközi egyaránt, sőt előfordult, hogy az egykor jellemző krónikus kocsihány miatt még tanulójárművé alakítása után is az utasszállításban kellett részt vennie. Ezen egyetlen jármű történetén keresztül is sokat megtudhatunk a szegedi kötőtpályás tömegközlekedés mindennapjairól a hetvenes évektől napjainkig. Egy olyan időszakról van szó, melyet a jól átgondolt döntések helyett a kényszermegoldások, egyenletes fejlődés helyett álszakmai köntösbe bújtatott rombolás

jellemeztek. Ezen történések tanulságaiból igen sok hasznosítható napjaink közlekedési koncepcióinak kialakításában is, de megismerésükhöz minden érdeklődő számára nyitottá kell tenni a forrásokat.

Ha a jármű jogilag is birtokunkba került, következő feladatunk a helyreállítás várható költségeinek felmérése, hiszen e nélkül bármiféle későbbi tevékenység lehetetlen lenne. Emiatt alapvető fontosságú az SZKT-től egy árajánlat kérése legalább a külső felújítás tekintetében.

3.

A Szegedi Közlekedési Társaság irattárában található, közlekedéstörténetileg értékes dokumentumállomány archiválása

Mivel a Szegedi Közlekedési Társaság és elődei immáron 100. éve üzemeltetik Szeged villamosközlekedését, a cég irattárában jelentős mennyiségű, a közelebbi és a távolabbi múltból származó iratanyag halmozódott fel. Ez a komoly közlekedéstörténeti jelentőséggel bíró dokumentumgyűjtemény jelenleg igen korlátozottan hozzáférhető, és nehezen kutatható, hiszen egy aktívan működő cég irattárának részét képezi. Ez a helyzet teszi szükségessé, hogy a történeti értelemben jelentős dokumentumokról digitális másolat készüljön.

E törekvésünkben az SZKT teljes mértékben támogatásáról biztosított, így e tekintetben nincs akadálya tevékenységünk megkezdésének. Az irattár átvizsgálása ügyében a kapcsolattartó és kísérő személyek kijelölése az SZKT részéről megtörtént.

Komoly hátráltató tényező, hogy 2008. novemberéig az irattárnak otthont adó épületben (a Pulcz utcai villamos kocsiszín területén) felújítási munkálatokat végeznek, így tényleges tevékenységünk megkezdésére is csak ezen időpont után van lehetőségünk. A projektre bővebb formában a nyár második felében tartott kuratóriumi ülésen célszerű visszatérni. A megvalósítást minimális költségigénnyel, önkéntesek bevonásával tervezzük, így elsősorban adatbeviteli eszközről (szkenner és fényképezőgép) illetve adathordozóról kell gondoskodni.

Az iratok feldolgozása két terület, a szegedi kötőtpályás járműállomány, illetve a városi kötőtpályás közlekedési hálózat fejlődésének történetét segíthet jobban megismerni. Járműtörténeti szempontból a Szegeden, házilagosan készített villamoskocsik és módosítások tarthatnak számot különös érdeklődésre, a vonalhálózattal kapcsolatban pedig számos meg nem valósult fejlesztés adatait tartalmazó dokumentum található az SZKT irattárában.

4.

További járműbeszerzések

Az alapító okirat nem korlátozza az alapítvány tevékenységi körét a kötöttpályás tömegközlekedéssel kapcsolatos emlékek megőrzésére. Ennek megfelelően a kuratórium tagjai és az alapítók között lezajlott informális megbeszélések során felmerült egy Tisza Volánál selejtezett, üzemképes állapotú Ik 260, Ik266 vagy Ik 280 típusú autóbusz megvásárlása. Ha az alapítvány anyagi helyzete lehetővé teszi, ki kell jelölni egy kapcsolattartó személyt a Tisza Volán irányába. Pozitív válasz esetén sor kerülhet a beszerzésre, tárolóhely Makón biztosított. Mivel ez esetben üzemképes járműről van szó, a szállítás sem jelent problémát, így e téren sem kell túl nagy költségekkel számolnunk.

Mivel elsődleges felújítási projektünk a 656 psz. villamoshoz kapcsolódik, két jármű egyidejű felújítására pedig az alapítványnak jelenleg nincs elegendő forrása, jelen pillanatban csak az autóbusz tulajdonjogának megszerzésével, illetve a jármű megfelelő tárolóhelyen történő tartós tárolásával számolhatunk. Az autóbusszal kapcsolatos konkrét tervek felélesztése a villamos üzemképesé tételét követően reális.

Az elérhető autóbusz-választékról némi képet ad a Tisza Volán ZRt. 2008. január 20-án aktuális jegyzéke az eladásra kínált autóbuszokról:

	Frsz.	Típus	Évjárat	Km telítettség	Váltó	Motor
1.	CJH-279	266.25	1987.	1 460 657	Manual	D2156
2.	ELM-330	280.06	1985.		Automatic	D10
3.	ACC-925	280.06	1982.	1 093 587	Automatic	D2156
4.	BHX-097	280.17	1984.	1 659 809	Manual	D10
5.	CCY-237	260.06	1986.	1 135 662	Automatic	D10
6.	CJN-438	280.06	1985.	937 835	Automatic	D10
7.	AKF-940	280.52	1985.	911 868	Automatic	D10
8.	CMX-842	280.06	1987.	1 050 008	Automatic	D10
9.	AEX-166	280.06	1985.	864 031	Automatic	D10
10.	ELS-580	280.17	1982.	1 977 612	Manual	D10
11.	BOX-018	260.06	1987.	1 387 000	Automatic	D10
12.	CJN-404	280.52	1987.	1 378 862	Automatic	D10
13.	AHA-733	256	1985.	1 750 701	ZF	

Ezek a járművek az AHA-733 frsz.-ú autóbuszt kivéve a fent említett típusok valamelyikéhez tartoznak. Külön kiemelendő a CJH-279 frsz.-ú Ik 266.25 típusú autóbusz, mely a Tisza Volán ZRt. utolsó megmaradt Ik 266 típusú autóbusza.

Az autóbusz mellett lehetőség nyílt trolibuszbeszerzésre is. ZIU9-es trolibuszok Magyarországon várhatóan Debrecenből és Budapestről lesznek beszerezhetőek, bár Szegeden is fellelhető még néhány, sajnos igen rossz állapotban lévő példány. Trolibusz beszerzése esetén komoly szállítási költségekkel kell számolnunk, mivel önerejéből közlekedni nyilvánvalóan nem képes.

Az évközben felmerülő, jelen dokumentumban nem szereplő kérdésekben a kuratóriumi ülések illetékesek, így minden felmerülő tervet igyekszünk a lehető leghamarabb azok napirendjére tűzni.

5.

2008. jelentősége a szegedi tömegközlekedésben

2008. nem csak a Közlekedési Emléktár Alapítványban érdekelt közlekedésbarátok számára fontos év, maga a szegedi villamosközlekedés is századik születésnapját ünnepli. Ez az évforduló nem is áll teljesen önmagában, hiszen jövőre, 2009-ben a trolibuszüzem is jelentős évfordulóhoz érkezik, és ez remélhetőleg szintén nem marad kihasználatlan.

Alapítványunk számára kommunikációs téren ez a tény nagy jelentőséggel bír, hiszen az SZKT által szervezett események remek megjelenési lehetőséget biztosítanak nekünk is. Különösen fontos ebből a szempontból a hagyományosan májusban megtartott nyílt nap, amikor az ország más részeiből is nagyobb számban érkeznek Szegedre közlekedésbarátok. Különösen fontos, hogy velük is meg tudjuk ismertetni kezdeményezésünket, hiszen azok az informális szálak, melyek révén a szegedi közlekedésbarátok nagy része már tudomást szerzett rólunk, az ő esetükben sokkal kevésbé, vagy egyáltalán nem működnek.

6.

Összegzés

A Dél-Alföldön korábban nem működött a Közlekedési Emléktár Alapítványhoz hasonló kezdeményezés. Ez a tény egyaránt jelent pozitívumokat és negatívumokat számunkra. Pozitívum, mivel így nincs másik szervezet, mely korlátozná lehetőségeinket, mozgásterünket, de negatívum, hiszen egy eddig regionális tekintetben teljesen járatlan ösvényt kell kitaposnunk.

Nem vagyunk azonban magunkra hagyva feladatainkkal, Szeged közlekedésbarátai és a Szegedi Közlekedési Társaság partnernek mutatkozik céljaink megvalósításában. Mégis, ebben az évben leginkább szervezőmunkára van szükség, így különösen fontos, hogy a kuratóriumi tagok hatékonyan végezzék munkájukat, közöttük zavartalan legyen az együttműködés.

Szeged, 2008. február 09.

Csüllög Imre
a kuratórium elnöke

Bóka Krisztián László
kuratóriumi tag

Nagy Mihály
kuratóriumi tag