

ENGI JÓZSEF

A szegedi kényszerpályás tömegközlekedés története

1. rész *A kezdetektől a lóvasútig*



Szeged város kialakulása és fejlődése során sokat köszönhetett a jó közlekedési hálózatnak. A régmúlt időktől több fontos kereskedelmi útvonalat vonzott erre a Tiszán levő állandó átkelési lehetőség. Mindig jelentős volt a Maroson végzett sószállítás is, ami a római korba nyúlik vissza, Szent István király idején pedig királyi sótiszt irányította a szállítmányokat. A sóhajósoknak, a hajóvontatóknak és a fuvarosoknak évszázadokon át ez a munka biztosította a megélhetést. IV. Béla király a sóház védelmére földvárat építtetett. A lakosság létszámának növekedésével a vártól délre főleg földműveléssel, északra pedig halászattal foglalkozó családok telepedtek le. (Ma Alsóváros és Felsőváros.) A török megszállás után benépesült a vártól nyugatra levő terület is. (Ma Móraváros és Rókus.) Kiepipített utcák ekkor még nem voltak, a fő útvonalak a vár kapujától a négy égtáj irányába vezettek. A tiszai átkelés javítása érdekében ekkor hajóhidat építettek. Híresek voltak a szegedi hajóépítők, a „superek” is, akik kialakították és építették az akkor korszerű folyami hajótípust, a „bögös” gabonaszállító hajót. Az első gőzhajó, a Duna, 1833. szeptember 3-án érkezett Szegedre, Széchenyi Istvánnal a fedélzetén, aki a tiszai hajózás lehetőségét vizsgálta. A folyami személyszállítás a gőzhajók megjelenéséig nem volt jelentős. A hajóutak lerövidítése

érdekében már az 1700-as évek elején tervezték a Duna–Tisza-csatorna megépítését, de mindig elmaradt, aminek oka az is volt, hogy az érdekeltek nem tudtak megegyezni abban, hogy a tiszai betorkolás Szolnokon, Csongrádon vagy Szegeden legyen.

Az 1800-as évek első felében a távolsági forgalmat a folyami hajók mellett a posta bonyolította le. A posta delizsánsza hetenként két alkalommal közlekedett Pest–Szeged–Temesvár viszonylatban, 41 óra alatt ért Szegedre, és három nap alatt Temesvárra. Népszerű közlekedési eszköz volt még a bérelhető, könnyű parasztszekér is.

Szegeden az átmenő, vagy innen induló kocsik fő állomáshelye egy-egy konkrétan megnevezett vendégfogadónál volt, ahol az átutazókat étellel, itallal, szállással kínálták, és a lovakat is ellátták. Szükség esetén kovácsmester és bognár is rendelkezésre állt. Szegeden az első szilárd útburkolatot 1841-ben építették a Felső Tisza-parton levő sóháztól a nagypiacig (ma Széchenyi tér), majd ezt követte a Budai országút (ma – csak tájékoztató jelleggel – a Kossuth Lajos sugárút az Eszperantó utcáig). A belvárosban a gyalogosok részére deszkapallókat vagy rőzsekötegeket raktak le. A távolsági forgalom szempontjából a belváros annyira meghatározó szerepet töltött be, hogy 1847-ben, az első szegedi vasútépítési tervben a vasútvo-

nalat a Budai országúton és annak folytatásában a vár északi bástyáin, majd a Tiszán közös vasúti-közúti hídon átvezetve akarták Temesvárig kiépíteni. A lakosság e terv ellen olyan hevesen tiltakozott, hogy a városon átvezető vonalrész nyomvonalát áthelyezték a Kálvária sugárút vonalába, és annak folytatásában akarták a Tiszát is áthidalni. A lakosságnak ez a terv sem felelt meg, de a szabadságharc kitörése miatt a vasútépítés lekerült a napirendről. A szabadságharc leverése után a központi kormányzat megváltotta a kiépített vonalakat és a szerzett jogokat. A szegediek küldöttség útján kérték a kormányt a vasútépítés folytatására, aminek eredményeként az osztrák kereskedelmi miniszter 1851. május 5-én elrendelte a Cegléd-szegedi vasútvonal építését. Még ebben az évben megkezdődtek az előmunkálatok és a kisajátítás. A vonalat Cegléden és Szegeden egyszerre kezdték építeni. A munka olyan jó ütemben haladt, hogy a Pesti Hírlap 1853. április 17-én már arról tudósított, hogy a szegedi pályaudvartól Kecskemétiig a vasútépítés már a vége felé jár. Május végén pedig az olvasható, hogy „b. Sina úr a szegedi pályaudvarnak szánt telket nem hajlandó eladni, azért, a pályaudvar az ún. „Ballagi tó” helyén fog felállítani, hol azonban előbb lecsapolást kell eszközölni...” Cegléd és Kiskunfélegyháza között 1853. szeptember 3-án ünnepélyes keretek között nyitották meg a vasútvonalat, Szegeden pedig ez év őszén befejezéshez közeledett az ideiglenes pályaudvar építése. Ezt a vasútállomást azért tekintették ideiglenesnek, mert még nem döntöttek el, hogy a Tiszát Szegednél vagy Törökkanizsánál fogják-e áthidalni. Ez az állomás nagyon távol, 1,7 km-re volt a belvárostól. A cs. k. főposta igazgatósága hirdetményben tette közzé, hogy a kiskunfélegyháza-szegedi vasútvonal megnyitása után Szolnok és Arad között közlekedő gyorskocsijáratainak induló állomását Szegedre helyezi át. A gyorskocsi elindul Szegedről Aradra a Hét

választófejedelemhez címzett vendéglőből mindennap a vasútvonat megérkezése után... Szegeden a pályaudvarnál mindig vannak bérkocsik, amelyek a t. utazókat a Hét választófejedelem vendéglőbe viszik, honnét a gyorskocsi is elindul...” A hajósok viszont azért tekintették versenytársnak a vasutat, mert Szolnok és Szeged között jelentősen csökkenteni fogja a gőzhajók forgalmát, de azt elismerték, hogy új forgalmi utat nyit Szegedről a Maroson Makóra, Nagyszentmiklósrá, Aradra, sőt Lippára és Radnára hajóval utazók számára.

A szekeres gazdák is ellenszenvvel gondoltak a füstölő gőzparipára, mert mint mondták: „kihúzza a lábuk alól a gazdasági alapot”. Szegeden a helyi igények kielégítésére elegendő bérkocsi állt rendelkezésre, de a város tanácsa a belváros és a vasútállomás közötti forgalom lebonyolítását szervezetesebb formában akarta megoldani, ezért 1853. október 16-án 154. sz. határozatában kimondta, hogy „a vasútvonal s az állomási hely is hamarosan megkészenülendvén, a kényelmesebb közlekedés tekintetéből más városok példájára szánokkal ellátott bérkocsik felállítására s a vasúti állomáshoz vezető út iránti kellő intézkedésre e válaszmány felhívni méltóztatik.” A tanács 12 hintó és 4 többszemélyes bérkocsi közlekedtetésére adott engedélyt. A félegyháza-szegedi vasútvonalat 1854. március 4-én adták át a forgalomnak és ezután a szeged-pesti menetidő tíz órára csökkent. A vasútállomás és a belváros között 1854 és 1857 között Molnár Antal nyergesmester négy bérkocsit közlekedtetett. A viteldíj személyenként 20 krajcár, 50 font (28 kg) csomag után 6 krajcár volt. Az első omnibusz 1857. március 1-jén indult meg ugyanebben a viszonylatban. Ezeket a járatokat Kukovetz és Habi vállalkozók kilenctagú személyzettel közlekedtetették az engedélyezettnél olcsóbb tarifával, nappal 12, éjjel 16 krajcárért vehették igénybe az utasok. A járművek március 1-től október

2002/XIV. 7–8.

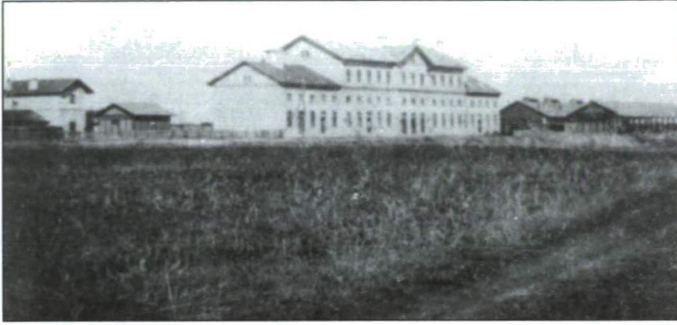
31-ig 6–23 óráig, november 1-től február végéig 7-21 óráig közlekedtek. Megállóhelyeket nem jelöltek ki, a járat az utasok kívánsága szerint állt meg. Hatósági előírás szerint a járműveken fel kellett tüntetni a kocsiszámot, a férőhelyek számát és a viteldíjat. A sötétedés beálltával a kocsikat kívül és belül ki kellett világítani. A vonatok érkezéséhez kocsikat kellett biztosítani. Előírták azt is, hogy a kocsikat jó karban kell tartani, a járművekre ittas vagy hiányos öltözötű személyt nem szabad felengedni. Az omnibusz a drága menetdíj ellenére is olyan népszerű közlekedési eszköz lett, hogy hamarosan a kocsik számát és a viszonylatokat is bővíteni kellett. Omnibusz közlekedett még az Oskola utcán át a Három Királyhoz címzett vendégfogadót érintve a Feketesas utcába, valamint a Magyar Nagykoronához címzett vendéglőt érintve a gabonapiacon (Dugonics tér) át, a Feketesas utcában levő Fekete Sas, Aranypáva, Hét Választófejedelem fogadókhöz. Az új közlekedési eszközt a megnyitás évében 58 ezren vették igénybe.

A Szeged–Temesvár vasútvonal kiépítéséről már a szabadságharc előtt szó volt, de akkor még élénk vita folyt a vonalvezetésről és a Tisza áthidalásáról, a szabadságharc kitörése után pedig e téma lekerült a napirendről: A cs. kir. szab. Osztrák Államvasút-társaság 1855-ben vette tervbe a temesvári vonal kiépítését, és ekkor a Tisza áthidalásáról is dönteni kellett. A vita lényege az volt, hogy a törökkanizsai áthidalás esetén a vonal csak mintegy 8 kilométer hosszban épült volna, a Tisza árterületén, az árvizek levezetése is kevesebb gondot jelentett volna, mint Szegednél a Maros közelében, és a vonal Bácska búzatermő vidékét is érintette volna. Ezzel szemben Szeged város küldöttei, a katonai hatóságok és a budai helytartóság képviselői azt hozták fel indoklasként, hogy a törökkanizsai áthidalás mintegy húsz kilométerrel meghosszabbítja a bánáti gabona útját a Monarchia északi részébe, ami termé-

zetesen a fuvardíjat is megdrágítja. A Bánát e területek „éléskamrája” volt ebben az időben. A döntés végül a szegedi áthidalás mellett született meg, de ez sem maradt vita nélkül. A cél ekkor az volt, hogy az új állomás közelebb kerüljön a belvároshoz, amit az ideiglenes állomással kapcsolatos tapasztalatok már bőven alátámasztottak. Az új állomás helye a hídtól, a híd helye a Maros szabályozásától függött. Az egyik tervvázlat szerint a Maros tiszai torkolatát a várostól délre akarták áthelyezni.

Ez a megoldás két vasúti híd építését tette volna szükségesé, de tiltakoztak ellene a Maroson hajózók is, mert nem tudtak volna Szegeden közvetlenül kikötni, a Tiszán fel kellett volna vontatni a hajókat és a tutajokat. Végül a Maros betorkolása Vedres István tervei alapján maradt a várostól északra levő részen, aminek eredményeként a híd közelebb kerülhetett a belvároshoz a pályaudvarral együtt. Mindezek után 1856 őszén megkezdődött a temesvári vonal építése. A Tiszán először ideiglenes híd épült facölöpökön. A hajók közlekedésének biztosítása érdekében a híd középszerkezete kinyitható volt. A vasútvonalat 1857. november 16-án adták át a forgalomnak. A következő évben megkezdődött az állandó vashíd, a hídfeljárók és a személypályaudvar építése. A vasúti híd közelsége miatt a személypályaudvart igen magas töltésre kellett építeni. A hidat 1858. december 2-án adták át a forgalomnak, és az újonnan épült állomás előtti Indóház térre ekkor költözött át az omnibuszok és a bérkocsik állomáshelye.

A város közlekedési hálózata az Alföld–Fiumei Vasúttársaság nagyváradi–cséki vonalának megnyitása után bővült tovább. A Tiszántúlt a Dunántúllal összekötő átlós fővonal terve Kossuth Lajos nevéhez fűződik, és már az 1843. évi országgyűlésen felmerült. A vonal kiépítése Nagyváradtól Szegeden és Szabadkán át Eszékig pénz hiányában elmaradt, de nem került le a napirendről.



1. ÁBRA SZEGED-RÓKUS VASÚTÁLLOMÁS LÁTKÉPE 1869-BEN

Végül a kormány – az előfeltételek biztosítása után – 1868. november 20-i VIII. tc.-kel iktatta törvénybe a vonal engedélyokmányát. A vonal első szakaszát Zombor–Szabadka–Szeged között 1869. szeptember 11-én nyitották meg. A vonal szegedi állomása Szeged-Rókus állomás volt. Ekkor adták át a forgalomnak Szeged–Rókus és Szeged rendező pályaudvar között az összekötő vágányt is, amin csak a két vasúttársaság közötti átmenő teherforgalmat bonyolították le. A m. kir. postaigazgatóság ettől a naptól végleg beszüntette Szeged–Zombor és Szeged–Baja között a lovas postát és a postaküldemények szállítására a vasutat vették igénybe.

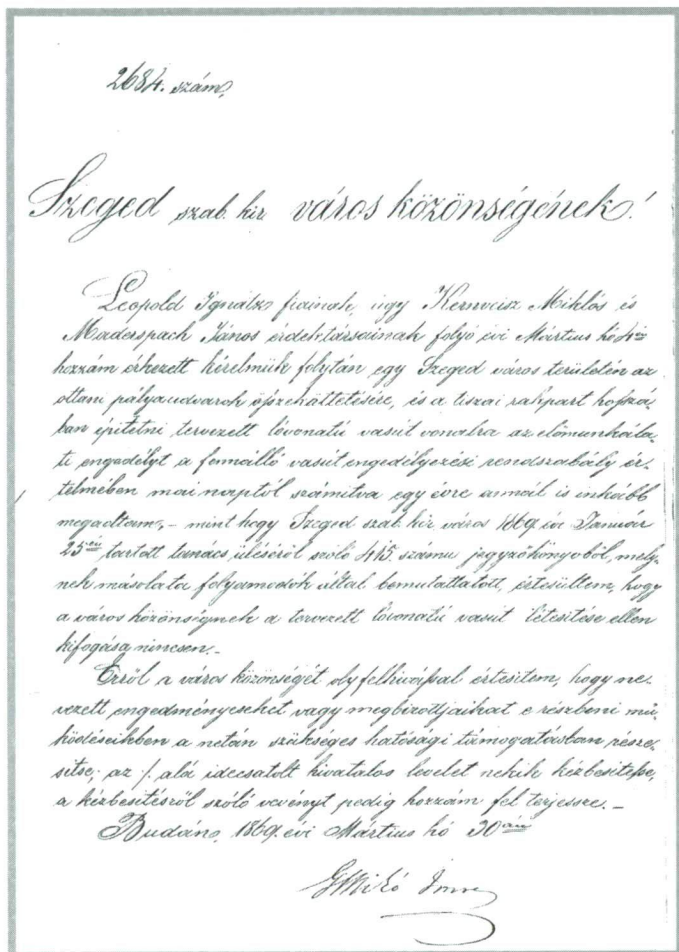
A város tanácsa 1869 szeptemberében engedélyt adott a belvárosból a rókusai vasútállomásig és onnan vissza társaskocsik és bérkocsik közlekedtetésére. A társaskocsik menetdíja személyenként nappal 20, éjjel 25 krajcár volt, ötven fontos (28 kg.) felüli csomagért tíz krajcárt kellett fizetni. A bérkocsik viteldíja évszakra való tekintet nélkül 50 font teherrel vagy anélkül 30 krajcár, éjjel 1 forint 20 krajcár volt. Ez a vasútállomás szintén messze volt a belvárostól, és a Budai országút folytatásában kiépített közút sem vezetett oda.

Időközben az AFV nagy ütemben építette vasútvonalát, és Békéscsaba–Hódmezővásárhely között 1870. július 16-án, Hódmezővásárhely–Szeged között az algyői Tisza-híddal együtt 1870. november 16-án,

Zombor–Eszék és Eszék–Villány között 1870. december 20-án és Nagyvárad–Békéscsaba között 1871. szeptember 14-én átadták a forgalomnak. Szeged ekkor két országos jelentőségű vasútvonal előnyeit élvezte, illetve élvezhette volna, ha a két vasúttársaság együttműködik. Utólag értékelve szerencsésebb lett volna, ha az

AFV Szabadka felől Szeged állomásra vezet be vonalát és közös használattal a már meglévő kétvágányú szegedi vasúti hídon halad tovább, majd építenek egy – az algyőinél sokkal kisebb méretű – hidat a Maroson, és így haladnak Hódmezővásárhely felé. Talán a Maros szeszélyes, kiszámíthatatlan árvizei miatt döntöttek másként, de a menetrend összeállításánál sem voltak egymásra tekintettel. Az átmenő forgalomban utazó utasoknak sokszor 90 percet is kellett várni a csatlakozó vonatra. A legkellemetlenebb az volt, hogy a két vasútállomás között a városon át valamilyen közlekedési eszközzel igen nagy távolságot kellett megtenni. A rókusai vasútállomás jobb megközelítése érdekében kikövezték az utat a Budai kaputól az állomásig, de a friss töltésű alapból a kövezet kiforgott, és a közlekedés még veszélyesebb lett. Ezt a közlekedési problémát akarta kellő előrelátással megoldani Leopold Ignác és fiai szegedi kereskedőcég és érdektársai Kernweisz Miklós és Maderspach János, akik 1869. január 11-én ajánlatot tettek a város pályaudvarai között és a tiszai rakpart teljes hosszban lóvasút építésére. A város a lóvasút létesítését közömbösen fogadta, de nem kifogásolta, ezért a közmunka és közlekedési miniszter 1869. március 30-tól egy évre előmunkálati engedélyt adott az ajánlattevőknek, majd azt 1870-ben egy évvel meghosszabbította.

Az érdektársak, Kernweisz Miklós és



2. ÁBRA A LÓVASÚT ELSŐ ELŐMUNKÁLATI ENGEDÉLYE GRÓF MIKÓ ISTVÁN KÖZLEKEDÉSÜGYI MINISZTER ALÁÍRÁSÁVAL

Maderspach János hamarosan visszaléptek, a Leopold Ignác fiaik pedig társult a bécsi Beiersdorf és Biach céggel. Az előmunkálati engedélyt a határidő lejártá után a minisztérium 1872. június havában a cég kérelmére újabb félévre megadta.

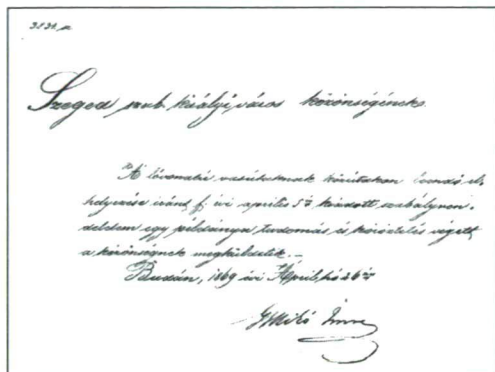
A cég a vasút terveit elkészítette, és azt a végleges engedély kiadása céljából előbb Szeged sz. kir. város tanácsához, majd a tanács utasítása alapján 1872 novemberében a közmunka és közlekedési minisztériumhoz is előterjesztette. Időközben Naszluhász Lajos,

az AFV igazgatója és sógora, Dobó István ügyvéd 1872. július 2-án, dr. Reinitz Adolf és társai, pest-budai lakosok 1872. szeptember 1-jén kértek a közmunka és a közlekedési minisztertől előmunkálati engedélyt. A város vezetői ekkor már nagyobb érdeklődést tanúsítottak a lóvasút kiépítésével kapcsolatban és megkérték Pest, Arad és Temesvár lóvasútra vonatkozó szerződését is.

A Leopold Ignác fiaik cég által tervezett lóvasút közigazgatási bejárását a minisztérium 1873. január 7-re tűzte ki, ekkor a kijelölt bizottság a helyszínen megjelent, de eredmény nélkül járt el a már említett érvényben levő előmunkálati engedélyek miatt. Naszluhász Lajos és Dobó István vállalkozók tervüket 1873 márciusában mutatták be város törvényhatóságának. Közel azonos időben Leopold Ignác fiaik cég is újabb ajánlatot tett és kérte az engedély kiadását. A város

mindkét vállalkozó tervének és ajánlatának helyszíni bírálatára egy bizottságot küldött ki. A bizottság 1873. április 21-én a törvényhatóságnak a Naszluhász Lajos és Dobó István által tervezett vasútvonal kiépítését, illetve engedélyzését javasolta, amely a Leopold Ignác fiaik cég által javasolt vonalakkal szemben jobban megfelel a város érdekeinek.

A Leopold Ignác fiaik cég által tervezett hálózat fővonala szab. osztrák államvaspálya személpályaudvarától indult volna ki és a



3-4. ÁBRA A KÖZLEKEDÉSÜGYI MINISZTER MEGKÜLDTE A LÓVASÚT ÉPÍTÉSÉRE VONATKOZÓ SZABÁLYRENDELETET IS

Gácsér, Szentháromság utcákon, Búza téren, Kárász utcán, Széchenyi téren és a Budai országúton át vezetett volna az Alföld–Fiumei Vasút pályaudvaráig. (Ma: Szent Ferenc utca, Szentháromság utca, Dugonics tér, Kárász utca, Széchenyi tér, Kossuth Lajos sugárút.) Szárnyvonalak vezettek volna a Széchenyi térnél levő takarékpénztár előtt kiágazva a sópajtáig, és a Búza-tér déli oldalán, a Regon-féle háznál kiágazva az akkori Sina-udvar melletti árkon és ugyancsak a Sina-udvar előtti Tisza-parton, a szab. osztrák államvaspálya hídja alatt áthaladva a Bánom kertek között a Bruckner-kertig. Ezeket a vonalakat a cég akár lóerőre, akár gőzerőre berendezve az engedélyezés napjától számítva egy éven belül kiépíti, és üzembe helyezi azzal az ajánlattal, hogy hatvan év múlva a város tulajdonába adja.

Naszluhász Lajos és Dobó István két szakaszban tervezte a közúti vasúthálózat kiépítését, azzal az ajánlattal, hogy negyven év használat után átadják a városnak. A pálya első szakasza, mint fővonal, a szab. osztrák államvaspálya teherpályaudvarától indult volna ki, és az „árkon”, Búza téren, Kárász utcán, Széchenyi téren, Budai országúton vezetett volna az Alföld–Fiumei Vasút pályaudvaráig. Egyik szárnyvonala a Búza téren, a

Regdon-ház előtt kiágazva a Szentháromság és Gácsér utcán át az osztrák államvaspálya személypályaudvaráig, a másik a Széchenyi téren levő takarékpénztári épülettől a sópajtáig épült volna.

A második szakaszt a szeged–aradi vasútvonal kiépítése esetén helyezték kilátásba a sópajtáktól a gyevi kapuig. (Gyevi kapu: ma József Attila sugárút és Gyevi utca kereszteződése.)

A vállalkozók az első szakasz építési költségét 270 000, a másodikét 50 000 forinttal irányozták elő. Az építési és felszerelési tőke biztosítása céljából elsőbbségi kötvények és részvények kibocsátását tervezték. A terv szerint az elsőbbségi kötvényekre 85%-os, a részvényekre 75%-os értékesítési árfolyamot vettek volna fel, és 2000 darab elsőbbségi kötvény és 2000 darab részvény kibocsátásával biztosították volna a szükséges 320 000 forintot. A hálózaton naponta 40-50 pár vonat közlekedtetését, és évenként a városi üzemek és más fuvaroztatók, valamint a pályaudvarok viszonylatában 100 ezer tonna áru fuvarozását tervezték. További előnye volt a tervnek, hogy Leopold Ignác fia cég mindenütt az utcák közepén építette volna a pályát, Naszluhász és Dobó viszont készséggel kijelentette, hogy a pályát a városi hatóság kívánsága szerint építi ki.

Szeged város hatósága Naszluhász Lajos és Dobó István tervét fogadta el, és javasolta a közmunka és közlekedési minisztériumnak az engedély kiadását. A minisztérium a tervezett közúti vasút közigazgatási bejárását Gyöngyössy János miniszteri titkár vezetésével 1873. október 28-ára rendelte el. A közigazgatási bejárást ezen a napon megtartották, az építési és üzleti feltételeket rögzítették, de az engedély kiadása elmaradt, mert a vállalkozók a közbejött pénzügyi válság miatt a hálózat kiépítéséhez szükséges pénzt nem tudták előteremteni. Naszluhász és társa a város többszöri felszólítására még 1876-ban sem sürgette az építési engedély

Szabályrendelet.

Lóvonatu vasutaknak közutakon leendő elhelyezése iránt.

1.

Minden kiépített műúton, melylegalább 5', s kiépítetlen úton, mely 6' széles, lóvonatu vasut elhelyezhető, de csak az egyik árok melletti padkán akként, hogy első esetben 3'—0' Chaussée és 1' padka, második esetben pedig 5' széles úttest érintetlenül hagyassák fel a kocsikkali közlekedésnek.

2.

Ha így elegendő úttest rendelkezésre nem állana, akkor az útarok is átadaták ugyan de e helyett új árokhely sajátítandó ki, és új árok állítandó elő.

3.

A pályát az úttól elkülöníteni nem lehet, de a közlekedésnek és vi-lefo-lyásnak a pályán keresztül akadálytalan eszközését biztosítani kell.

4.

A kitérők az úton kívül helyezessenek el.

5.

Az átadott terület a meglevő úttesthez hason módon építendő ki, és tar-tandó fenn. Kavicsatlan úton azonban minden esetre kavicsos pálya előállítás-a követeltetik.

6.

Az elfoglalt út részleten kéző műtárgyak, ha elegendő szélességgel nem bírának, annyira szélesítendő ki, mennyire az úttesthez csatló vaspálya szélessége kívánja, szilárd összeköttetés és kellő biztonság követeltetvén.

7.

Elkülönített műtárgyak kiépítése csak kivételesen engedhető meg.

8.

Négy ölnél keskenyebb műtárgyak szélesítése mindenkor kívánatik.

9.

Kanyarók az úton úgy helyezendők el, hogy a közlekedést legkevésbé se akadályozzák.

10.

Az út emelkedési viszonyai változatlanul hagyandók; a pálya az út-niveau-jába helyzetetvén el; ha arkedvezőtlen, vagy kivilitelten, vagy az út-test átadomításának vagy a pálya áttételének van helye.

11.

Város utak, hidak, valamint megyei- és magántulajdont képező utak igénybe vételére az illető törvényhatóság vagy tulajdonos előleges engedélye kívánatik.

12.

A közlekedés biztonsága követelte övrendszabályok és eszközök figye-lembe tartandók, és a pálya előállítása által az illető úton okozott károsításk költségei megtérítendő.

13.

Az engedély keres alkalmazva benyújtott tervezeteken nem csak a ló-vonatu vasutak elhelyezését kiténtető, de az illető igénybe vételmi czélzott út, műtárgy stb. méretek, felveendő megjelöltetvén, az út és műtárgyak minő-sége is.

14.

A kivétel és további módokra nézve irányadóul a fennálló építés rend-őrségi szabályzatok szolgálnak.

15.

Az útátengedés módzata és közelebbi feltételei, a közigazgatási be-járas alkalmazva állapítanak meg.

Kelt Budán, 1869. évi april hó 5-én.

A m. kir. közmunka és közlekedési ministeriumtól.

kiadását, nem jelentkezett a szerződés megkötésére és arról sem nyilatkozott, hogy hajlandó-e a lóvasutat kiépíteni. A város ezek után újabb jelentkezőkkel tárgyalt.

1878 novemberében Edward Alfred Paget belga mérnök kért egy évre előmunkálati engedélyt a lóvasút építésére, amit a közmunka és közlekedési miniszter 1879-ben a közbejött árvíz miatt egy fél évvel, majd 1880 októberében további fél évvel meghosszabbított.¹ Az árvíz 1879. március

12-én, hajnali 2 órakor öntötte el a várost. A szörnyű pusztításról Mikszáth Kálmán többek között azt írta, hogy „a hajnal nem látta meg többé Szegedet csak romjait, amint azok apránként egy piszkos tenger iszapjává válnak. A hajnal egy rettenetes drámáról vette le a sötét takarót.” Más vélemény szerint az árvíz Szegedből csak a falut mosta ki, a város megmaradt. Ekkor 5458 ház összeomlott, és csak 265 élte túl a tragédiát.²

A lóvasúti tervet a közgyűlés április 20-

† Lóvonatu vaspálya Szegeden. A közlekedési miniszterium Leopold Ignác és fiai helybeli vállalkozó cégnek, június 6-dikától félévre, előmunkálati engedélyt adott egy a város területén vezetendő lóvonatu vaspályára, mely a két vasuti indóházat, a sóhivatalt és a gőzhajóállomást a belvárosi tiszapart hosszában fogná egymással összeköttetésbe hozni. Az engedély már a városhoz is leérkezett, s annak képesében fölhevítik a törvényhatóság, hogy ez üdvös vállalat elé akadályokat ne gördítsen. Azt hisszük, hogy Szeged város mostani törvényhatósága számára e figyelmeztetés teljesen fölösleges volt; mert az már eddig is bebizonyította, hogy nemcsak nem akadályoz hanem készséggel gyámolít minden közhasznú törekvést, sőt — nemes hivatásához képes — maga állott a legkiterjedtebb reformmunkálatok élére, amiknek életbeléptetésétől városunk anyagi és szellemi fölvirágzását várjuk.

5. ÁBRA A SZEGEDI HÍRADÓ 1872. JÚNIUS 8-ÁN KÖZÖLTE AZ ELŐMUNKÁLATI ENGEDÉLY IDŐTARTAMÁNAK MEGHOSSZABBÍTÁSÁT

án érdemi tárgyalás nélkül azzal adta vissza a tanácsnak, hogy alkalmas időben ismét terjessze elő, a tanács május 5-én úgy döntött, hogy a válságos viszonyok miatt irattárba helyezi. Az újjáépítési terv Lechner Lajos (1833–1897) vezetésével készült, akire kétségtelenül nagy hatással lehetett Párizs, Bécs és Budapest fejlesztési terve is, de olyan nagy mértékben figyelembe vette Szeged adottságait, hogy tervét eredeti alkotásnak lehet tekinteni. Az újjáépítés során elbontották a várat, jelentős nemzetközi segítséggel sugárutakat, körutakat építettek, feltöltötték a belvárost, körtöltéssel, a Tisza partján magas partfallal védekeztek a következő árvíz ellen. Sok új lakóépületet, bérházat, több új iskolát építettek, új hivatalok, intézmények költöztek Szegedre, 1880. június 5-én Újszeged egyesült Szegeddel, és 1883. szeptember 16-án átadták a közúti vashidat a forgalomnak. Ekkor szűnt meg közel 200 év után a hajóhid. Ezzel a hatalmas fejlődéssel együtt ismét napirendre került a lóvasút ügye is.

A közúti személyszállítás története

Időközben két újabb vállalkozó Eibeschtz Lipót 1880 júniusában, Rosenthal Adolf pedig 1880 augusztusában kapott előmunkálati engedélyt a lóvasút építésére. Szeged város hatósága ekkor nyilvános pályázatot hirdetett, aminek eredményeként 1881. június 25-én Budapesten Paget belga mérnök személyes megbízottja, Löw Tibor ügyvéd aláírta Szeged belterületén létesítendő közúti vaspálya szerződését. A város köztörvényhatósági bizottságának 1881. augusztus 7-i, 301. sz. határozata alapján Pálffy Ferenc polgármester 1881. szeptember 5-

Helybeli újdonságok

—r. Lóvasutunk ügye. A múlt évben 3 vállalkozó nyert előmunkálati engedélyt a Szegeden építendő lóvonatu vaspályára: a Leopold, Nasztlabacz- és Reinitz-féle társulatok. A szakminiszter annak idején leküldvén a hatóságnak az engedély iránti kérelmeket, a hatóság odanyilatkozott, hogy érdemlegesen az ügyet akkor tárgyalandja, amidőn mindahárom vállalkozó részletes terveit és kiépítési feltételeit megismerni fogja, s akkor azt fogja pártolni, amelyik a város közönségét a legtöbb előnyben részesítendő. — Eme hatósági nyilatkozat a kormánynál is érdemelt méltánylatra talált, s mégis a miniszterium — mielőtt a másik két tervezet a város részéről megismerve lett volna, mielőtt az csak közöltetett volna is, — a Leopold-féle tervezetet vizsgálatra leküldte a bejárásal Gyöngyössi miniszteri titkárt megbízta, ki evégből f. hó 7-én Szegeden meg is jelent. A hatóság tiltakozott a bejárás ellen, s kijelenté, hogy a L.-féle tervezet felől addig sem jót, sem rosszat nem mondhat, míg a többi tervezetet is ismerni nem fogja. S miután részéről azon társulatnak óhajta a kiépítési engedélyt megadatni, amelyik legtöbb előnyt fog a város részére nyújtani, mit pedig csak akkor tehet, ha a többi tervezetek is előtte lesznek — ez okból a Leopold-féle terv fölött érdemlegesen nem is nyilatkozott. A két napon át szakértők közhejtetével folytatott tárgyalásnak tehát pozitív eredménye nem lett, dacára annak, hogy a hatóság az eljárási költségek megtérítésével is fenyegettetett. Mi azonban úgy véljük, hogy az eljárási költségek megtérítésében csak az loend marasztalható, akinek hibájából a bejárás elrendeltetett, az pedig nem a város volt.

6. ÁBRA AZ EREDMÉNYTELEN TÁRGYALÁSRÓL A SZEGEDI HÍRADÓ 1873. JANUÁR 10-ÉN TÁJÉKOZTATTA AZ OLVASÓKAT

Helybeli újdonságok

A Közúti (lóvonatu) vasutunk ügyét hétfőn délután tárgyalta az evégből tanácsilag kiküldött külön bizottmány (tehat nem, mint irtuk, a háztart. szakosztály) Wagner Kár. tan. elnöklete alatt. A tanácskozmányban résztvettek a benyújtott tervezetek tulajdonosai is és pedig egyrésztől Leopold B. ur, másrésztől Naszluhácz Lajos és Dobó Istrán urak, kik meghívás folytán tegnap délben érkeztek le a fővárosból. Először a Leopold fiaí cég által beadott tervezet és ajánlat vitatattott meg Leopold B. urral, azután pedig a másik tervezet Naszluhácz és Dobó urakkal. — A két, térképekkel is fölvilágosított tervezet a vonalak iránya és kiterjedésére néve egészen egyforma: mindkettő a két vasuti indóházat köti össze a budai országuton, Széchenyi téren, Kárász-utcán, buzapiacon, Sz.-háromság és Gácsér-utcán keresztül; ez a fő és személyszállítára szánt vonal; e vonalból pedig elágazik egy másik az árok-utcán, belv. tiszparton keresztül az osztr. államvasut teherpályájához, s ez kizárólag teher szállításra van szánva. A fővonalnak van még egy másik elágazása: a takaréktári épülettől egész a sóházig, mely különösen az állami sószállításon alapszik. A két tervezet azonban lényeges pontokban eltér egymástól ugy a technikai kivitelt, mint a vállalat alapítása tekintetében. Így a Leopold féle tervezet a síneket mindenütt a kövezet közepére akarhá lerakni, ami költségkímélést eredményezne, s az engedélyt 60 évre kívánhá megadni: a Naszluhácz féle terv ellenben elfogadjá a kövezetek melletti vonalakat s azon a sínek lerakására külön tölteát és kövezést készített; a Naszluhácz és Dobó urak írásos ajánlatában az engedély-ídő tartama nem volt ugyan megenlítve, de erre néve szóbelileg azonnal és pótiratban is a 60 évnek épen felére, azaz 30 évre kívánták az engedélyt. Még egy másik lényeges különbaég volt a két ajánlat közt az, hogy míg a Leopold fiaí cég a vasutat saját erejéből ajánlközik létrehozni és az engedély kinyerésétől egy év

alatt a közforgalomnak átadni: addig Naszluhácz és társa egy alakítandó részvénytársulat által akarhá ugyanezt kivinni. Ez utóbbi különközetet azonban elosztatá az ajánlközök azon nyilatkozata, mely t pótiratukban szintén kijeleutettek: — hogy ők ezt csak kedvezményképp nyujtják a szegedieknek, mivel saját érdekük kívánja, hogy a vállalatban részt vehessenek; egyébként azonban a vállalat létesítésére szlköséges költség általuk sódözve van s Szeged polgárainak tetszésétől függ abban részt venni, vagy részt nem venni.

A tanácskozás folyamán a bizottmány a vonalak irányát és technikai kivitelt vette bírálát alá s a következőkben állapodott meg: A fővonal megmarad; az árok-utcai elágazás azonban eljetttén, helyette a Rozália kápolna előtt el- s innen a 3 fejsze-utcahá bekanyarodó s ezen keresztül a tiszpartra s innen az árupályaudvarhoz vezető vonal fogadtatott el; továbbhá: a kövezetek csak ott engedtetnek át a vasut számára, ahol ez elkertülhetlen, egyébttt azonban — így a budai országuton és sz. háromság-utcán — a kövezet oldalában kell haladnia. Ez a Leopold féle tervvel ellentétben lévén, az erre néve nyilatkozatra fölhevott Leopold B. ur kijeleuté, hogy a módosítás elfogadható ugyan, de mivel ezzel a kivitelt tetemesen nagyobb összegbe kertül, az engedély-ídőknek is ehöz aránylag meg kell hosszabbtatnia. — Még egy lényeges elvet is megállapított a bizottmány, mely a megkötendő szerződés egyik legjelentékenyebb pontját jogjá képezni: eszerint há a város valamely vonalat jövedelmezőnek lát, a vállalat köteles arra a város fölhevása folytán záros határidő alatt vasutját kiterjeszteni, a mit há nem tenne, jogjá leend a vár suak azt, a vállalat mellözttével, más által kiépítetteti.

A bizottmány ezekre néve tiszába jöven a vállalkozókkal, ezután egymagában folytatta tanácskozását s egyhangulag abban állapodott meg, hogy, mint a városra néve sokkal előnyösebbet, a Naszluhácz féle tervezetet fogjá a közgyűlésnek ajánlani.

7. ÁBRA 1873. ÁPRILIS 23-ÁN ARRÓL SZÁMOLT BE A SZEGEDI HÍRADÓ, HOGY A TERVEK KÖZÜL A VÁROSRA NÉZVE LEGELŐNYÖSEBBET FOGADTA EL A BÍRÁLÓ BIZOTTSÁG

én, Tisza Lajos királyi biztos pedig 1881. október 9-én írta alá, illetve látta el kézjeggyvel a szerződést. A tervezett lóvasút vonalvezetése az alábbi volt:

a) Alföld-Fiumei Vasút állomása – Budapesti sugárút – Takarékpénztár épülete – Széchenyi tér (a főkövezet mentén) – Kárász utca (a reáliskola mellett) – Dugonics tér –

Gizella tér – új Boldogasszony sugárút – Osztrák-Magyar Államvasút személypályaudvara.

b) Gizella tér–Árpád utca–Erzsébet rakpart–Osztrák-Magyar Államvasút teherpályaudvara.

c) Budapesti körút–Párizsi körút találkozásánál kiágazva: Párizsi–Brüsszeli–Római

körüton át a Tisza rakpartig, és ezen végig a szeszgyárig vezető szárnyvonal. (A szeszgyár a Felső Tisza-parton a sportpálya helyén volt.)

a) A Római körút Tisza-parti végénél kiágazó, az újonnan épülő állami sóházig vezető szárnyvonal.

A lóvasút építésére azonban még várni kellett. A késedelem oka az volt, hogy Paget belga mérnök és tőkéstársai szerződészerű jogait és kötelezettségeiket átruházták Poláček Edére, aki a Felső Tisza-parti vonalak építését szükségtelennak és veszteségesnek tartotta, ezért a szerződés módosítását kérte. Ehhez azonban tőkés érdekeltségek nem járultak hozzá.

1883-ban Fleischer Ignác lett a fővállalkozó, akit mint jogutódot 1883. december 10-én a város tanácsa elismert, de Poláček Ede még részt vett a közmunka és közlekedési miniszter által 1884. január 24-én elrendelt, és február 9-én megtartott közigazgatási bejárás, sőt az 1884. március 10-én, Budapesten kiadott engedély Poláček Ede és érdektársairól tesz említést. A február 9-én tartott közigazgatási bejárás a vonalvezetéssel kapcsolatban a leglényegesebb eltérés az volt, hogy a Nagykörút helyett a Tisza Lajos körút vonalát javasolták tervbe venni azért, hogy a városközpont minél jobban megközelíthető legyen. Ezt a javaslatot a városi tanács már 1883. augusztus 7-én elfogadta és felterjesztette a minisztériumba engedélyezésre. A szegedi királyi bizottság azonban 1883. december 1-jén az újabban tervezett irányok ellen több észrevételt tett. A város és a vállalkozók kisebb módosításokkal ragaszkodtak az új irányokhoz, a miniszteri kirendeltség pedig az eredeti vonalvezetéshez, ezért szükségessé vált a kérdés előbbi tisztázása. A helyszíni bejárás mindenki a saját elképzeléséhez ragaszkodott. Ez a bejárás 1884. február 6-án volt Gyöngyössi János osztálytanácsos vezetésével. A bejárás eredményének jóváhagyása és az építési en-

gedély kiadásával egyidejűleg 1884. március 10-én a minisztérium Poláček Ede és érdektársai részére az engedélyokmányt kiadta.

Az engedélyokmány alapján:

„Poláček Ede és érdektársai jogot nyerne Szeged sz. kir. városban egy

a) az Alföld–Fiumei Vasút pályaudvarától a Budapesti sugárúton a Széchenyi térnek a postaépület előtti szélén, a Színház és Zrínyi utcákon, a Boldogasszony sugárúton és a Galamb utcán át az Osztrák–Magyar Államvasutak indóházáig vezetendő fővonal;

b) a Tisza Lajos körúton át a Ferenc József rakparton és a Felső Tisza-parton a szeszgyárnál végződő mellékvonal;

c) végül

– a tervezett közúti vasút üzlettelepéhez,

– a Csontliszt-gyárba,

– a Légszesz-gyárba

– az Osztrák–Magyar Államvasút Tisza-parti teherpályaudvarába,

– a Felső Tisza-parton levő szeszgyárhoz tartozó faraktárba vezetendő szárnyvonalak, valamint a takaréki utcai kis összekötő vonal építésére és üzemben tartására a következő feltételek alatt:

1.-ször. A szóban forgó közúti vasút építésénél a közigazgatási bejárás alapján helyben hagyott, mellékelte az engedélyokmány kiegészítő részét képező tervek és a bejárás jegyzőkönyv veendő alapelv.

2.-ször. A vasút szabványos nyomtávval építendő.

3.-ször. A legnagyobb emelkedés 10 ezrelékben állapítatik meg, nagyobb emelkedés csak külön engedély alapján alkalmazható.

4.-szer. A legélesebb kanyarulat fél átmérője oly pályaszakaszokon, ahol mozdonyvasutak teherkocsijai fognak közlekedni 90 méternél kisebb nem lehet. Azon pályaszakaszokon ellenben, hol csak közúti személykocsik fognak közlekedni, 30 méternél kisebb fél átmérővel bíró ívek nem alkalmazhatók.

5.-ször. Hol a közúti vasút utakon vagy utcákon lesz vezetve, a sín felszínének az út vagy utca szintjével egyenlő magasságban kell lenni. Ha az utak vagy utcák mostani szintje később emeltetnék, az engedélyes köteles a vágányt a megváltozott viszonyokhoz képest saját költségén megfelelően szinttén felemelni.

6.-szor. A műtárgyak általában véve téglából építendőek, de vas- és agyagsövek alkalmazása is megengedett, hol ilyenek előállítására indokoltnak mutatkozik.

7.-szer. A felépítményre vonatkozó építési feltételek az engedélyesek által a felépítményre nézve bemutatandó részletes tervek alapján később fognak megállapíttatni.

8.-szor. A tehervonalak kitérőinél a vágányok egymástól mért távolsága 4 méternél kisebb nem lehet, a csupán személykocsik számára létesítendő kitérőknél a vágányok egymástól való távolsága 3,2 méterrel állapíttatik meg.

9.-szer. A tűztávlatra nézve azon határozmányok mérvadóak, melyek a közmunka és közlekedési minisztérium 1882. évi június 1-jén 9145. sz. kelt rendeletében a nagyvárad-i közúti vasútra vonatkozólag előírtak. Ezen rendelet szerint a tűztávlat tűzbiztos anyagból épült, valamint faszindelyes fedelű házaknál 3,5 méter, a szalma és náddal fedett épületeknél, vagy szerűs kerteknél 20 méter a pálya tengelyétől számítva.

10.-szer. Az irányra és a lejtési viszonyokra, valamint a kövezési részletekre vonatkozó kiviteli tervek, jóváhagyás végett a városi tanácshoz, e többi részlettervek pedig a városi tanács útján a közlekedési minisztériumhoz lesznek benyújtandók.

11.-szer. E vasút gőzerejű forgalmánál csak a Krausz-féle közúti mozdonyokkal hasonló szerkezetű, alakú, füstemésztővel és szikrafogóval ellátandó mozdonyok alkalmazhatók, melyek pirszénnel lesznek fűtenedők,

12.-szer. A mozdonyok gyorsan kezel-

hető és oly hatásos fékkel látandók el, hogy a vonat a megengedett legnagyobb sebességnél vonathosszúságra megállítható legyen.

13.-szor. A mozdony után akasztott kocsikra nézve megállapíttatik, hogy ha csak egy kocsi van a mozdony után, az fékezhető legyen; ha pedig több kocsi szállítatik, a vonatott elegysúly $\frac{1}{3}$ részének fékezhető tengelyeken kell nyugodnia.

14.-szer. A személyszállításhoz használt kocsik oly kapcsoló szerkezettel látandók el, vagy azokra másféle oly szerkezet alkalmazandó, hogy a gyors megállás alkalmával az utasok erős lökésekkel ne érezzenek.

15.-ször. A maximális sebesség óránként 10 kilométernél nagyobb nem lehet. Ezen maximális menetsebesség azonban csak hosszabb egyenes vonalakon alkalmazható, és a sebesség ily vonalszakaszokon is mérséklendő akkor:

a) ha a pályán a vonat előtt akadály van,
b) ha a vonat útkeresztezések közelébe ér, végül

c) ha ezen maximális sebességek mellett az állatok gyakrabban ijedeznének, sőt ha a lovak megbokrosodása előfordulna, a vonatot megállítani is kellend.

16.-szor. A mozdonyvonatok csak jóváhagyott menetrend szerint közlekedhetnek, mely menetrendbe tekintetbe veendő:

a) a fent kijelölt menetsebesség,
b) hogy a vonatok a közlekedés igényeinek megfelelő időközben indíttassanak,
c) hogy a személyek fel- és leszállására

kijelölt megállóhelyeken a vonatok okvetlenül megálljanak, kikötetvén hogy a kijelölt helyeken kívül másutt fel- vagy leszállás céljára megállni semmi körülmények között nem szabad. A tehervonatok, kivéve a sóház előtti rakodóvágányt, csak a találkozások bevárása céljából állhatnak meg,

17.-szer. Oly célból, hogy a mozdonyvonatok közlekedésére a közönség folytonosan figyelmeztessék, a mozdonyon egy önműködő csengettyű alkalmazandó, azonkí-

vül pedig, hogy különös veszélyes helyeken, vagy akadályok esetén a vonat közlekedését feltűnő módon is jelezni lehessen, a mozdony gózsípval is ellátandó.

18.-szor. Sötétben és ködben a mozdony homloka, vagyis a vonatnak mindenkor elején oly erősen világító fehér üvegű és sugárvetővel ellátott lámpa alkalmazandó, mely a pályát is megvilágítja azon hosszúságra, melyben a vonat biztosan megállítható; igen sűrű ködben azonkívül egy vonatkísérő kellő távolságra előre küldendő.

19.-szer. A vonatok tolása csak a csontlisztgyárba és a légszeszgyárba vezető szárnyvonalakon és netáni rendkívüli eseményeknél leend megengedve, oly feltétel alatt, hogy a tolt vonat előtt egy vonatkísérő haladjon és a sebesség 5 kilométerre mérsékeltesék.

20.-szor. Azon napokon, melyeken országos vagy heti vásárok tartatnak, nyáron reggel 6 órától délutáni 1 óráig; télen pedig reggeli 7 órától délutáni 1 óráig terhet szállító mozdonyvonatoknak közlekedni nem szabad. Azon kívül a városi hatóság rendkívüli esetekben és rövid időre a forgalmat be is szüntetheti.

21.-szer. A Híd-utca torkolatánál egy állandó őr alkalmazandó, s e helyen a vonatok csak lépésben haladhatnak.

22.-szer. A mozdonyban levő tűz vagy hamu kitisztítása csak oly helyeken eszközendő, hol tűzveszélytől tartani nem lehet.

23.-szor. A forgalomnál alkalmazott személyzet számára szolgálati utasítás készítenendő, mely jóváhagyás végett a közmunka és közlekedési m. kir. minisztériumhoz még az üzlet megnyitása előtt felterjesztendő.

24.-szer. Engedélyesek kötelesek úgy a kormány és Szeged sz. kir. város által az állami, illetve hatósági felügyeletből kifolyólag kivárandó feltételeknek és kötelezettségeknek mindenkor megfelelnie, - valamint az engedélyesek jogelődje és Szeged sz. kir. város között 1881. évi június 25-én kötött szerződésben foglalt kötelezettségeknek (ma-

gától érthetőleg a vonal irányára vonatkozó kivételével, melyek jelen engedélyokirat értelmében módosulást szenvednek) eleget tenni, illetve a nevezett várost illető jogokat mindenkor érvényben tartani.

25.-ször. A kisajátítási jog az 1881. évi XLI. tcz. értelmében lesz gyakorlandó.

26.-szor. Az építkezés és felszerelés tökéletes befejezése után a vasút csak a közmunka és közlekedési m. kir. minisztérium által elrendelendő műtan-rendőri bejárás eredménye alapján kiadandó engedély mellett lesz a forgalomnak átadható.

27.-szer. Engedélyesek jogosítva vannak részvénytársaságot - a fennálló törvények értelmében - alakítani; s a szükséges pénzek beszerzése céljából névre vagy előmutatóra szóló részvényeket kibocsátani.

A társaság az engedélyesek jogait és kötelességeit örökli, alapszabályait tervezi, melyek előlegesen a közmunka és közlekedési minisztériumhoz is bemutatandók.

28.-szor. Engedélyesek kötelesek az alisztek alkalmazására vonatkozó 1873. II. tcz. határozmányainak eleget tenni.

Budapest, 1884. évi március hó 10-én. Kemény s. k.”



Az engedélyokmány kiadásával egy időben az építési engedélyt is kiadták. Az engedélyesek azonnal hozzáfogtak az építéshez, és a vasúti hálózat megnyitása előtt az engedélyokmányt a kiépített vasút minden tartozékával együtt egy erre a célra alakított belga érdekeltségű részvénytársaságra ruházták át. A részvénytársaság 1884. június 27-én, majd folytatólag 1885. február 1-jén Budapesten megtartott alakító közgyűlésén a vállalat nevével is döntöttek, ami Szegedi Közúti Vas-pálya Részvénytársaság lett.

A közgyűlésen elfogadták a kormány által jóváhagyott alapszabályt is, ami az alábbi volt:

„A szegedi közúti vaspálya részvénytársaság alapszabályai.

1.§ A társaság cége: Szegedi közúti vaspálya részvénytársaság.

2.§ A társaság székhelye: Szeged, ügykezelési nyelve kizárólag a magyar.

3.§ A vállalat célja és tárgya: a szegedi közúti vaspálya engedélyének, az annak alapján kiépített vonalaknak, épületeknek, beszerzett forgalmi eszközöknek és minden egyéb leltári tárgynak a tulajdonos Fleischcer Ignác³ úrtól való megvétele, továbbá Szeged város területén és határában új vonalak építése és végre a fuvarozási és szállítási üzlet gyakorlása.

A vállalat tartama 50 év.

4.§ A részvénytőke 450 000 o. é. forintot tesz, mely 4500 darab bemutatóra szülő, egyenként 100 o. é. forint névértékű teljesen befizetett részvényre van felosztva. A Fleischcer Ignác úr által aláírt részvényekről az 5.§ intézkedik.

5.§ A Fleischcer Ignác úr által kieszközölt és a társaságra átruházott engedély, valamint a költségein épült vonalak, az általa megszerzett forgalmi eszközök és leltári cselekvések négyszázötvenezer forintnyi összegileg megállapított összegben szereztek meg tőle, s ennek egyenértéke gyanánt nyolcezer forint készpénz és 4420 darab részvény adatik neki át. Fleischcer Ignác úr

köteles tehát, miután az engedélyokmányt és ezzel képletileg a vállalatot az alapítóknak átadta, a részvénytársaság megalakulása után 24 órával a vállalatot s a tervezetben feltüntetett cselekvéseket a részvénytársaság tényleges birtokába bocsátani, illetőleg a részvénytársaság igazgatóságának átadni, midőn egyszersmind említett részvények neki ki fognak szolgáltatni.

6.§ A részvénytőke a kormány engedélyével felemelhető az esetben, ha a hálózat kiterjesztetné, vagy nagyobb beruházások szükségesek lennének. Erről az illető közgyűlés fog határozni, úgy azonban, hogy az eddigi részvényeseknek a még kibocsátandó részvényeknek felére az elővételi jog biztosítatik, a részvények másik feléről az igazgatóság fog intézkedni.

7.§ A közgyűlés egybehívása „Szegedi Híradó”-ban való egyszeri hirdetés által történik, melynek legalább is öt nappal a kitűzött határidő előtt kell megjelenni.

8.§ A közgyűlés Szegeden minden év első negyedében tartandó meg.

9.§ A közgyűlés csak a meghívóban foglalt napirend tárgyairól határoz.

10.§ Határozatok a jelenlevők szótöbbségével hozatnak. A határozatképességhez annyi részvényes jelenléte szükséges, hogy általuk a részvénytőkének legalább egy ötöd része képviseltesék. Ha a közgyűlés nem lenne határozatképes, 15 napon belül új közgyűlés hívandó egybe, mely azután a jelenlevők számára való tekintet nélkül határozatképes.

A közgyűlés lefolyásáról jegyzőkönyv vétetik föl, mely az elnök, jegyző és két, a közgyűlés által kijelölt részvényes által aláírandó. A közgyűlési jegyzőkönyvek a kormánynak mindenkor s közgyűlés megtar-



8. ÁBRA AZ INDÓHÁZ TÉR A LEVONULÓ ÁRVÍZ IDEJÉN

tásától számított 14 nap alatt bemutatandók.

11.§ Tíz részvény tulajdona egy szavazatot ad; szükséges azonban, hogy a részvények a meghívóban jelzett helyeken letéteszenek, és hogy a közgyűlés alkalmával a letéti nyugta clómutattassék.

12.§ A szavazatjog személyesen vagy meghatalmazott által gyakorolható.

13.§ A közgyűlés kizárólagos hatásköréhez tartozik:

1. Az igazgatóság és felügyelő bizottság választása;

2. Más vasúti társulatokkal való egyesülés;

3. Oly cartell-szerződések megkötése, melyek minden társasági ügyletnek közös haszonra vezetését célozzák;

4. A részvénytőke felemelése, leszállítása és új részvénykibocsátások alkalmával az elővételi jog megállapítása;

5. Az évi zárszámadások megvizsgálása, a mérleg megállapítása, és a tiszta nyereség mikénti felosztásának elhatározása;

6. A társaság felszámolása és a felszámoló megválasztása;

7. Az alapszabályok módosítása;

8. A törlesztést tervezet megállapítása;

9. Új vonalak építésére vonatkozó határozathozatal.

A 2., 3., 4., 6., 7., 8. és 9. pontokban foglalt kérdésekben hozott közgyűlési határozatok csak a kormány jóváhagyása mellett léphetnek érvénybe,

14.§ Az igazgatóság legfeljebb tíz tagból áll, kik a közgyűlésen egy év tartamára választatnak. Az újráválasztás meg van engedve. Az igazgatósági tagok legalább felének magyar állampolgárnak kell lennie s ezek közül egy igazgatósági tagnak állandóan Szegeden kell laknia.

15.§ Az igazgatóság ügyköre a társaság teljes képviselétére és igazgatására terjed ki, amennyiben az a törvény vagy az alapszabályok szerint a közgyűlésnek vagy a felügyelő bizottságnak fenntartva nincs. Az

igazgatóság díjazását a közgyűlés határozza meg.

16.§ Az igazgatóság minden tagja köteles – működésének tartamára – az igazgatóság által meghatározandó pénztárnál a társulatnak 25 részvényét és azoknak le nem járt szelvényeit letétbe adni.

17.§ Az igazgatóság saját tagjai közül elnököt választ.

18.§ Az igazgatósági ülés lefolyásáról jegyzőkönyv vezetetik, mely valamennyi jelenlevő igazgatósági tag által a felelősség megállapíthatása végett aláírandó. A jegyzőkönyvek az üléstől számított legfeljebb 14 nap alatt a közmunka és közlekedésügyi m. k. minisztériumnak bemutatandók.

19.§ A cég az igazgatóság által akként jegyeztetik, hogy a cím: „Szegedi közúti vaspálya részvénytársaság” címbélyeggel előnyomatik vagy előíratik és ez alá két igazgatósági tagnak, vagy pedig egy igazgatósági tagnak s egy cégvezetőnek sajátkezű aláírása illesztetik.

20.§ Az igazgatóság felhatalmaztatik, hogy társulat-hivatalnokokat cégjegyzési joggal ruházzon fel.

21.§ A felügyelő bizottság 3 tagból áll, akik egy évre választatnak; ezek díjazása a közgyűlés által határoztatik meg.

22.§ A számlák minden év december 31-én lezárandók. A nyers bevételi többletből a megfelelő törlesztési részlet és a részvénytőke 5% kamatai levonandók, a maradék képezi a tiszta nyereséget. A mérleg felállítása s megvizsgálásánál a törvény és a kereskedelmi szokás szabványait kell szem előtt tartani.

23.§ A tiszta nyereségből a közgyűlés által az igazgatóság és a felügyelő bizottságnak megszavazott díjak fizetendők ki és ugyancsak a közgyűlés határozata szerint a tartaléktőke gyarapítandó, a maradék pedig osztalékkul minden év április 1-én a közgyűlési határozat szerint felosztatik.

24.§ A törlesztési tervezet az engedé-

lyezési okirat szerint a közgyűlés által állapítandó meg és a kormányhoz jóváhagyás végett felterjesztendő. A törlesztési részletnek megfelelő részvények száma vagy kisorsolandó, vagy szabad kézből visszavásárlandó csakhogy a visszavásárlásnak soha sem szabad a befizetés névértékén felül történnie. A törlesztett részvényekért a tulajdonos élvezeti jegyket kap, melyek alapján a tiszta nyereségben (23.§.) részesül s egyszersmind a részvényes jogait is gyakorolja. A visszavásárolt és a társulat birtokából megsemmisített részvényekért adandó élvezeti jegyek a tartaléktőke tulajdonát képezik.

25.§ A társaság hirdetményei a „Szege-di Híradó”-ban tétetnek közzé.

Kelt Budapesten, 1885-ik évi február hó 1-én tartott közgyűlésből.

Parányi István s. k, közgy. elnök.

Dr. Löw Tivadar s. k. közgy. Jegyző,

Fleischer Ignác s. k.

Königsberger Jónás s. k.,

Dr. Löw Sámuel s.k., Mendl Arthur s. k.

Blau Vilmos s. k., Török József s. k.,

Dr. Wolf Vilmos s. k., Ludwigh Gyula s. k.

5956/1885. sz. Helyben hagyom, Budapest, 1885, február 20. A miniszter helyett: Baross s. k. államtitkár. P .H. ”



A társulat vagyoni helyzetét és a lóvasút felszerelését, fontosabb adatait a 10. ábra tartalmazza.

A helyi sajtó a lóvasút építéséről is rendszeresen beszámolt. A Szege-di Napló 1884. január 17-én már arról tudósított, hogy „az építkezéshez szükséges anyagok a vonalakon deponálva vannak, ezen kívül a kocsikból vagy tíz darab Szegedre szállított már. Mire az építést megkezdik, az igazgatóság, lakházak és egyéb épületek is mind készen lesznek...”

A jól előkészített beruházás az engedélyokmány kiadása után meglepően gyors

ütemben épült. A vágányokat, ahol kockakövetbe építették, mivel azok mérete általában 18 cm volt, 2 cm széles és 15 cm magas hosszaltpfákra fektették. Az ívekben a hosszaltpfákat 2-2.2 méteres darabokból állították össze. Egyéb helyeken a sínket keresztaltpfákra fektették, és a sínck közét kavicssal borították.

A *Szege-di Napló* 1884. május 7-én mozdonypróbáról számolt be, és kilátásba helyezte, hogy ha a munka ilyen serényen folytatódik, a közönség részéről türelmetlenül várt közúti vasút már június 15-én átadható lesz a közforgalomnak.

A hálózat kiépítése a beharangozott határidőt kissé túllépve 1884. június végén fejeződött be.

Megépült:

1. a két vasútállomás közötti fővonal,

2. a Kiskörút – Felső-Tisza-parti mellékvonal,

3. a Gizella tértől a Tisza-parti tcherpályaudvarhoz vezető vonal,

4. a Csontliszt gyárba vezető iparvágány,

5. a Széchenyi téren kiágazó Takaréktár utcai összekötő vágány,

6. a közúti vasút üzlettelepére vezető szárnyvonal.

Az engedélyokmánytól eltérően nem épült meg a légszeszgyári és a Felső-Tisza-parti faraktárba vezető iparvágány.

A pályahálózat és a létesítmények köz-igazgatási bejárását a közmunka és közlekedési miniszter 1884. június 26-án keltezett 23 080 számú utasításával elrendelte. A június 29-én és 30-án megtartott bejárásom a létesítményt Fleischer Ignác engedélyes, Königsberg Jónás építési vállalkozó, Porges József építési mérnök és dr. Rósa Izsó jogtanácsos képviselte. Az eseményről július elsején a Szege-di Napló az alábbiakat közölte: „... Bérkocsikon hajtottak az érdekeltek az alföldi vasút állomásához és onnét gőzmozdony által vont szalon-kocsiban indultak el,

Az 1884. évi júniushó 27-én tartott alakuló közgyűlés határozatai.

1. Az alapítási tervezet s aláírási ív, mely szerint 12 részvényes által az egész alapítóke 450,000 frt aláíratott, — tudomásul véteit s a közgyűlés határozatilag kimondja, hogy a részvénytőkére 8000 frt készpénzben és 442,000 frt a társaságnak átadandó cselekvősegekben be van fizetve.

2. Az alapszabályok elfogadtának, úgyszintén jóváhagyatik azon megállapodás és intézkedés is, melynek értelmében az alapítók Fleischer Ignác úrtól az engedélyt, a vasutat, az épületeket, forgalmi eszközöket, leltári tárgyakat, cselekvősegeket és minden engedély-jogot a részvénytársaság számára oly módon megszerzték, hogy neki nyolcezer forintot készpénzben kifizettek, — 4420 db 100 frt névértékű részvényt pedig természetben díjmentesen köteleztek átadni.

3. A közgyűlés a Fleischer Ignác úrtól átveendő vasutat és ennek összes aactivát a ker. törv. 156 §-ához képest 441,000 friban, — a cselekvősegeket, még pedig:

a) sz. k. Szeged városának egy kötelezvényét 3,600 frról, háromezerharsszáz forintban,

b) a m. k. szegedi sóhivatalnál biztosítékúl letett 12 darab tiszai sorsjegyet 1,400 frt értékben,

c) az osztr.-magyar és az alföld-fiumei vasutaknál deponált 1000—1000 frt készpénz cautiókat, összesen 2000 friban,

d) a szegedi csontégető-gyártól járó követelést 1600 frt;

e) 26 szak szénát, 50 métermázsza zabot, 100 métermázsza coakst, melyeknek beszerzést ára 708 frt volt, — közösen megállapított értéke azonban 400 frt, — 400 frral állapítja meg s elrendeli, hogy a közjegyző közbejöttével a helyszínen történendő átadás és átvétel után neki 4,420 db részvényt kiszolgáltatassék.

4. Az elfogadott alapszabályok alapján a „szegedi közúti vaspálya részvénytársaság” czég alatt a társaság megalakítása egyhangulag elhatározottnak kimondatott.

5. A közgyűlés elhatározza, hogy az alapszabályokban előírányzott 1—10 igazgatósági tagból ezuttal három választassék, minek folytán egyhangulag megválasztattak: 1. az igazgatóságba: 1. dr. Reif Emanuel ügyvéd, 2. Fleischer Ignác vállalkozó, 3. Königsberger János vállalkozó; II. a felügyelő bizottságba: 1. dr. Kósa Iszó ügyvéd, 2. dr. Löw Tivadar ügyvéd, 3. Weiner Miksa.

6. A közgyűlés az alapítókknak tevékenységét és eljárásukat mindenben helybeugyja és őket minden a törvényből folyó felelősség alól föloldja; egyuttal tevékenységükért köszönetet szavaz.

7. A megválasztott igazgatóság és felügyelő bizottság ezennel működésük körébe helyeztetnek, s az igazgatóság utasítatik, hogy az átvételt eszközölje, a cégzés iránt szükséges beadványt az illetékes bíróságnál adja be, — felhatalmazatik, hogy a bíróság által netán követelendő módosításokat az alapszabályokon megtehesse és megbizatik, hogy sz. k. Szeged város törvényhatóságát a történt alakulásról s a vállalat átvételéről értesitse.

Az 1885. évi február hó 1-én tartott folytatólagos alakuló közgyűlés határozatai.

1. Az első alakuló közgyűlés által elfogadott alapszabályokban a közmunka és közlekedési m. k. miniszterium által kívánt módosítások elfogadtának, s az ekkétt módosított alapszabályok véglegesen jóváhagyatnak, az igazgatóság pedig egyuttal utasítatik, hogy az alapszabályokat jóváhagyás végett a közmunka és közlekedési m. k. miniszteriumhoz, azuttán pedig a szegedi kir. törvényészékhez terjessze fel. — Ugyancsak az igazgatóság felhatalmazatik, hogy a meenyiben a magas kormány, vagy a bíróság az alapszabályoknak még valamiben leendő módosítását igényelnék, a módosítást újabb közgyűlés egybehívás nélkül saját hatáskörében tegye meg.

2. A közgyűlés a vasút átadása és átvétele körüli eljárást jóváhagyja és Fleischer Ignácznak, mint vállalkozónak, dr. Löw Tivadarnak, mint a társulat meghatalmazottjának a felmentvényt megadja.

3. A közgyűlés az igazgatóságot egyelőre hat tagból alakítja és fenntartván az első közgyűlésben megajított választások érvényességét, az igazgatóságba három új tag választását rendeli el.

4. Az igazgatóság tagjaiul ennek folytán egyhangulag megválasztattak Bischitz Lajos földbírtokos, dr. Löw Tivadar ügyvéd, mindketten budapesti lakosok és Weiner Miksa szegedi kereskedő, mely választás által azon kívánalomnak is elég tétetik, hogy az igazgatóság fele magyar állampolgárokból áll és egyik tag állandón Szegeden lakik.

5. A felügyelő bizottságban lemondás folytán megüült két helyre szintén egyhangulag Vajda Jakab Fülöp és Weisz Károly urak, szegedi lakosok megválasztattak.

9. ÁBRA AZ ALAKULÓ KÖZGYŰLÉS HATÁROZATAI

első állomást a lovasúti vállalat üzletlepeén tartva. Itt az istállót és a kocsi-színeket tekintették meg. Az istálló 25 lóra van berendezve nagy czélszerűséggel és csínnal. Jelenleg 12

lova van a vállalatnak, megannyi szép, jó húsban levő állat, szinte sajnáljuk őket a vasúti kocsik elé. Kocsija 10 nagyobb és 2 kisebb, lóréja 4 van készen a vállalatnak. A kocsik csinosak, nagyobb rész sárgára vannak festve, kék és piros vonalakkal. A nagyobb kocsiban 24 személy fér el, a kisebbekben (melyeket egy ló húz) 8 ülőhely és 4 állóhely van. Az üzletleptől a Budapesti sugárúton, Széchenyi téren Színház, Zrínyi utcán, Gízella téren végig haladt a vonat és a Galamb utcához közel állapodott meg...

Itt két ló által vont személy-kocsira szállott át a társaság, és azon folytatta útját az osztr. államvasút pályaházáig és vissza... Visszaérve a mozdonyvathoz, ismét az vitte tovább a társaságot egészen a gyártelepig, amivel a bejárás véget ért...” A bejárásról részletes jegyzőkönyv készült, amiben a megállapított hiányosságok pótlására, a biztonsági előírások szigorítására kötelezték a vállalatot. Rögzítették, hogy a földmunkák elkészültek, a vágányok mellett a kövezés is készen van, csak a Széchenyi téren van még folyamatban.

Órházak nem épültek, helyettük fabódákat fognak felállítani, amelyekben rossz időben az örök tartózkodhatnak és a szerszámokat tárolhatják. A társulat telephelyén a

Társulati alaptőke 1884. évi december hó 31-én.
 4.500 drb részvény à 100 fit 450.000 frt.
 Építési tőke 1884. évi december hó 31-én.
 Építési és felszerelési költség 450.000 fr

Az engedély tartama.

Az engedély tartama az engedélyezett vonalak üzemeltetésének megnyitásától, vagyis 1884. évi július hó 1-től számítandó 50 év, mely lejár 1934. évi június hó 30-án, a midőn a pálya összes tartozékaival együtt Szeged sz. kir. város tulajdonába száll át.

A pálya kiterjedése.

A fővonal a magyar kir. államvasutak pályaudvarától a szabad. osztrák-magyar államvasút személypályaudvaráig terjed s hossza 4-2 km., a kitérőkkel 4-8 km.
 Szárnyvonalak: csontgyár 90 m., légszergyár 170 m., a kis-körúton a szeszygár összeköttetéséhez 3-20 m.

Mellékvonal: a Széchenyi térről a szeszygárig, hossza 2-2 km., kitérőkkel 2-470 km. A Gizella-térről a tiszapályaudvarba 700 m., kitérővel 820 m.

Szárnyvonalak: 1 szárnyvonal tervezve és már engedélyezve van a szeszygári mellékvonaltól a Tisza mentén a hajó kirakodó partra, a vonal hossza 9-7 km.

Irány- és lejtviszonyok.

A pálya teher- és személyszállításra van berendezve. A teherszállítás gőzmozdonnyal, a személyszállítás lóerővel történik. A vasút az utcákkal párhuzamosan halad és az utcák színvonalával egy magasságban van építve. A legnagyobb lejtő, mely a tiszai pályaudvarba vezet, 16‰. A folyó vonalon a legnagyobb emelkedés 10‰. A görbületek legkisebb főtávmérete 90 méter a gép közlekedéshez, 30 méter a személyforgalomhoz. A személyforgalom találkozására határozott kitérő 50 méter hosszú; a teherforgalom találkozására 100 méter hosszú. A tehervonat kezelésére határozott görbék 150/180 méter.

Alépitmény.

Nevezetesebb műépítmények nem léteznek; csupán helyenként az átárkólásoknál vannak 1/2 méteres műépítmények. Kisebb vízesapolásokra kőanyagcsövek vannak alkalmazva.

Felépítmény.

A felépítmény 6 1/2 méteres szabályszerű vasúti sínekből áll, melyek súlya méterenként 32 1/2 kg. A vasútnyom szabványos 1435 m.; szabályszerű kapcsolóösszekötés, 3 lukas lemezés, — sínleges, kemény tölgytalpák 1 1/10 m. távolságban és 2 7/10 hosszban. A váltók Ganz-féle biztonsági készítményű váltók súlyérett állítóval.

Magas építmények.

1 iroda épület, 1 istálló 30 ló számára, 1 fűtőház 2 gép részére, 1 kocsiszín 10 kocsi-ra, 1 vizállomási épület, 1 kovácsműhely, 1 anyagtár; továbbá a vonal mentén 4 kis űrház.

Távirda.

Távirda nem állítottat fel, van azonban telefon-összeköttetés a városi hivatalokkal, intézetekkel, üzlettel, továbbá az osztrák-magyar államvasutal.

Pálya-elzárás.

Kerítések csupán a magyar kir. állam és a szab. osztrák-magyar állam- (tiszai pályaudvar) vasutak torkolatánál vannak.

Állomások és kitérők.

1. Magyar k. államvasút, 2. Damjanich-útcza, 3. Rókus, 4. Püspök-útcza, 5. Széchenyi tér, 6. Gizella-tér, 7. Bécsi körút, 8. Osztrák-magyar államvasút indóház, 9. Pénzügyi-palota, 10. Sőház, 11. Kis-tisza-útcza, 12. Szeszygár.

Megnyitási határidők.

A vonalrész megnevezése	A közforgalomnak megnyílt		
	évben	hónapban	napon
A fővonal és szárnyvonalai, a mellékvonal és 1. szárnyvonala	1884.	július	1-én

A forgalmi eszközök állaga.

2 drb Krausz-féle mozdony, 10 drb fékes nyitott teherkocsi és 12 drb személyszállító lófogató kocsí és 20 drb ló.

10. ÁBRA A LÓVASÚT VAGYONI HELYZETE ÉS FONTOSABB ADATAI

„felsőbb szolgazemélyzet” részére lakóház, a lóvonatú üzem részére istálló és kocsiszín, két mozdony részére szín, egy kis műhely, széntároló, vízvétel céljából egy Friedman-féle ejektorttal ellátott kút és víztároló épült.

A jegyzőkönyvben rögzítettek, hogy „a személyszállító lóvonatú kocsikkal eddig eszközölt próbameneteknél több ízben megtörtént, hogy a kocsik az élesebb görbületekben kisiklottak, mely körülmény egyrészt ugyan a kocsisoknak az üzletben való járatlanságának, másrészt azonban annak is tulajdonítható, hogy a kocsik keréköveinek szélessége nem felel meg a vasúti kocsik áthaladtatása végett létesített vágánytágulásoknak. Ezen hiány pótlása céljából a lóvonatú kocsik kerekei legközelebb megfelelőbb kerekkel lesznek kicserélendők...

Üzletvezető, pénztárnok, ellenőr, mozdonyvezető, kalauzok, pálya felügyelő; pálya- és váltóőrök alkalmazva vannak. A szolgazemélyzettel megejett vizsga alapján konstatáltott, hogy ezen személyzet kellően be van gyakorolva. A szolgálati utasítások a nagyméltóságú közmunka és közlekedési minisztériumhoz vannak felterjesztve. Addig is, míg ezen utasítások helybenhagyást nyernek, a biztonságra nézve az alföldi vasútról érvényben levő utasítások e pályán is mérvadók lesznek és ezek

szerint a személyzet továbbra is oktandó...”

A bizottság a díjszabás és a menetrend áttanulmányozása után megállapította, hogy a bejárt pálya üzembe helyezhető. Ezen nyi-

latkozat után Storch Gyula főfelügyelő, a bizottság vezetője, a miniszter úr ő nagyméltóságától nyert felhatalmazás alapján a szegedi közúti vasútnak 1884. július hó 1-én történő megnyitására az engedélyt előszóval megadta.

A társaság üzleti eredményeiről ekkor még nem álltak adatok rendelkezésre, de az 1884. év végén tervezett fejlesztésekből már arra lehetett következtetni, hogy a befektetett tőke megfelelően gyümölcsözők. A tervezett fejlesztések az alábbiak voltak:

1. A fővonalon a Püspök utca torkolatánál egy új személyforgalmi kitérő építése.

2. A fővonal II. (Tisza Lajos körúti) mellékvonalának 7-8. szelvényénél kiágazó, az alsó rakpartra vezető gőzüzemű hajórakodó-vágány építése.

3. A fővonal II. mellékvonalán a sóház, előtti kitérővágány meghosszabbítása.

Ezeknek a munkáknak a közigazgatási bejárását 1885. augusztus 25-én megtartották és a közmunka és közlekedési miniszter szeptember 5-én az építési engedélyt is megadta, illetve a Tisza Lajos körútról levezető hajórakodó-vágányra, amit 25 ezrelék lejtéssel terveztek, az alábbi pótfeltételeket állapította meg:

a) az ezen vágányon szállítandó elegysúly legalább is $\frac{1}{3}$ részének fékezhető tengelyeken kell nyugodnia és utolsó kocsinak mindenkor fékes kocsi sorozandó be, melyen egy vonatkísérő elhelyezendő

b) toltott vonatok a lejtésen csak lépésben haladhatnak;

c) a lefelé való menet megindításakor a gőzsíppal „féket megszorítani” jel adandó;

d) a rakodó vágány végén egy ruganyos lökvédekkel felszerelt erős zárkorlát létesít-

tendő, melyen éjjeli közlekedésnél egy vörös lámpás alkalmazandó.”

A lóvasút üzemét, fejlesztését a következő részben mutatjuk be.

FELHASZNÁLT IRODALOM

Csongrád megyei Levéltár iratai: 2., 3. és 4. ábra, TERHES SÁNDOR–NAGY ISTVÁN: Lófejük, pöfögők a vaspályán. *Városi Közlekedés*, 1985/1. sz.

TÓTH BÉLA (írta és szerkesztette): *A szegedi nagy árvíz képekönnyve*. Szeged, 1979. 78. kép, 8. ábra.

VÖRÖS LÁSZLÓ (szerk.): *Magyar Vasúti Évkönyv. 1883/1884. Szegedi Közúti vasút*. 591.

JEGYZETEK

¹ A belga mérnök nevét a szerzők nem egyformán írták. Előfordul még Edward A. Paget, Paget A. Ede, de volt, aki azt feltételezte, hogy azonos a későbbi engedéllyessel, Polácsek (Pollácsek) Edével.

² Az omnibuszok és bérkocsik állomáshelyét is elöntötte az árvíz. A vonatközlekedés több mint fél évig szünetelt. A képen az 1858-ban megnyitott Szeged állomás egy részlete látható. Ennek az épületnek a helyén épült 1902-ben a sokkal nagyobb méretű, mai szegedi állomás.

³ Talán a felgyorsult események vagy egy okmány hiánya okozza azt az ellentmondást, hogy a lóvasút építésére Polácsek Ede kapott engedélyt, a részvénytársaság pedig Fleischer Ignác tulajdonostól vette meg. Fleischer Ignác az engedélyokmány kiadását követően a városnál levő öt ezer forint összegű biztosítékot pénzügyi szerződéssel tízezer forintra kiegészítette. A város pénztárába történt befizetéssel eleget tett az 1883. évi szerződésben vállalt óvadékkötelezettségének.