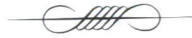


ENGI JÓZSEF

A szegedi kényszerpályás tömegközlekedés története

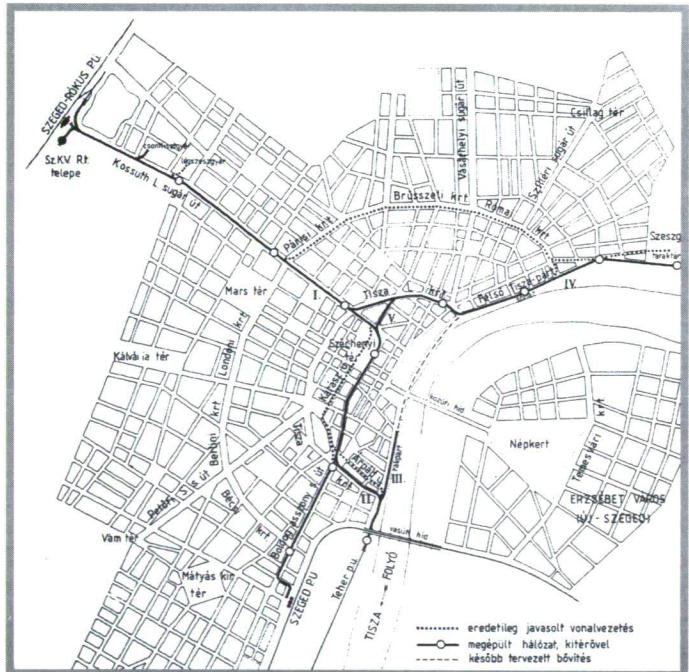
1. rész A lóvasút üzemének áttekintése



Az utasok és eleinte az érdeklődők tömege 1884. július 1-től vehette igénybe a régen várt lóvasutat, amitől a helyi közlekedés minőségi javulását, az üzemeltető Részvénytársaság pedig a befektetett tőke nyereségét várta. Pár év alatt azonban beigazolódott, hogy ezek csak áhított remények voltak. A város dinamikus fejlődése és az egyre növekvő utazási szükségletek miatt hamarosan a lóvasút villamosítását és hálózatának bővítését is napirendre tűzték. Ennek a megvalósítására azonban az 1900-as évek elejéig várni kellett. Ebben a részben ennek a romantikus, letűnt világnak az eseményeiből mutatunk be egy csoportra valót. (1. ábra)

A város és természetesen a lóvasút eseményeiről a helyi sajtó részletesen tájékoztatta az olvasókat. Hálás lehet az utókor a színes, részletes cikkek íróinak, akiknek köszönhetően betekinthejtünk a korabeli világba. A lóvasút első napjáról a Szegedi Napló július 2-án az alábbiakat közölte:

„...Ma reggel 5 órakor indult ki a lóvasút első rendes útjára, mellyel állandó közlekedését megnyitotta. A korai órákban zajtalanul robogott végig a fővonalon az első kocsi. Az arany sipkás konduktornak nem sok dolga akadt... Vígán csilingelt a kocsival egykedvűen kocogó ló csengettyűje. A jelző síp is megszólalt, vigyázatra intve az embereket.



1. ÁBRA AZ ÚJJÁÉPÜLT VÁROS VÁZRAJZA A LÓVASÚTI HÁLÓZATTAL

A nagyvárosias hangokat: a csengettyű lár-máját, a kocsis vaskerekeinek zörgését és a jelzősíp messzehangzó sipítását kellően respektálta is a közönség... Délfelé kíváncsiak sokasága lepte el a beltéri vonal mentét, várták a kocsit az utcák sarkain, s a jelzősíp hangjára gyerek-csapatok szaladtak elő a házakból, ujjongó lelkesedéssel, ugrálással fogadva az elrobogó kocsit melynek mindegyre több utazója akadt... A legszebb képek azonban a vonal irányában fekvő házak ablakaiban voltak láthatók, különösen reggel. Szép női arcok kandikáltak elő, mosollyal üdvözölve a nagyvárosi kocsit. A friss reggeli szél pedig a nyitott ablakokon vígan játszott a habfehér pongyola fodraival. Az érdeklődés, mely a lóvasút iránt az első napon megnyilvánult, úgy tűnt fel, mint első szála annak az élénk forgalomnak, mely a vonal útjain idővel össze fog futni... A műtanrendőri bejárásnál tapasztalt közlekedési nehézségek ma is sűrűn előfordultak. A kocsik kerekei nem egészen a sínek nagyságához lettek méretezve, miáltal gyakran kisiklás történik, de ez legkevésbé sem veszélyes. A kocsit néhány perc múlva visszaállítják a vágányra és tovább haladhat. Ezen hiányon rövid idő alatt segítve lesz. A kerekek megfelelőekkel cseréltetnek ki, de addig is, míg ez megtörténik, nagyobb óvatosság és csendesebb hajtás által igyekeznek a kellemetlenségeknek elejét venni..." A következő hetekben a hiba elhárítása megtörtént, de addig több kellemetlenség érte az utasokat. Július 8-án például arról számolt be a Szegedi Napló, hogy „a lóvasúti kocsikat tegnap, a megnyitás utáni első vasárnapon a nagyközönség frekvenciálta... Annál rosszabb, hogy a vállalat nem bírta bemutatni a közönségnek közlekedési alkalmosságait kifogástalan állapotban. Egyik kisiklás a másikat érte. Dél előtt az alföldi vasútra menő egyik kocsit vesztegetelt kisiklás miatt, délben pedig másik kisiklás történt a Színház utcában oly kocsival, amely az államvasút rendes vonatához

igyekezett. És itt már az utasok egy része elmaradt céljától is. Ezen a címen már sok panasz érkezett hozzánk... Ha a kisiklások tovább folytatódnak, veszélyben forog a tramway népszerűsége.”

Dorozsma vezetői a kezdeti nehézségektől függetlenül már ekkor azt kérték a vállalkozóktól, hogy létesítsenek a községgel és a gyógyfürdővel is lóvasúti összeköttetést. A terv felmérése során a szakközégek azt is megvizsgálták, hogy kifizetődő lenne-e a lóvasutat a szatymazi szőlőkig kiépíteni. A terv és a szándék ütemét bizonyítja, hogy a minisztérium augusztus végén megadta az előmunkálati engedélyt Szegedtől Dorozsmán át a gyógyfürdőig vezető helyi érdekű lóvasút építésére.¹

Az iparvágánnyal rendelkező városi üzemek részére vasúton érkező küldeményeket a címzett telephelyére vagy a feladásra kerülő árukat a telephelyről a vasútállomásra a részvénytársaság gőzmozdonnyal továbbította. A vasúti kocsik tengelynyomása akkor ezt lehetővé tette. Hasonlóan történt a rakpartra, vagy onnan történő fuvarozás is. A részvénytársaság erre a célra két 60 lóerős közötti mozdonyt tartott üzemben. Az 1432. és 1433. sz., a müncheni Krauss és Társa mozdonygyárban készített gőzmozdonyokat Kállay Albert főispánról és Pálffy Ferenc polgármesterről nevezték el.

A Szegedi Napló május 7-én, a mozdonypróba után az alábbiakat közölte: „érdekesnek tartjuk olvasóinknak ezen városunkban, de Nagyvárad kivételével Magyarországon még nem alkalmazott gépekről némi adatokat följegyezni.

Ezen gépek lényegesen eltérnek a rendes vasúti mozdonyoktól. Már külalakjuk is egészen más. A mozdonyok pléh burkolattal vannak befödve tetővel ellátva, úgy, hogy a gépezetből mi sem látszik, s az egész úgy néz ki, mint egy közönséges, kisebb vasúti kocsit. Ezáltal eléretik az, hogy az igavonó jószág az utcákon nem ijed meg, s erre nézve

közlekedési balesetet nem okoz. Úgy szintén sajátos szellentyűk alkalmazása által mellőzve van a gőz kieresztésénél a sistergő zaj, ami kellemetlenül hathatna. A mozdony közlekedése s a közönség biztosítása azáltal is elérte, hogy a mozdonyvezető, szellemes berendezés által a mozdony közepén áll, minden irányban szabadon lát, s az összes gépezet keze ügyében van, anélkül, hogy állásából mozdulnia is kellene.

A közönség biztonságára egyik leglényegesebb körülmény a dörzsfék szerkezete. Az egész vonatot a legnagyobb megengedett gyorsaságban való haladásban rögtön meg lehet állítani úgy, hogy alig halad a fékezés után 12-től 15 méterig... A fűtő csak kivételes esetekben lesz alkalmazva. A gépet kokszzal fűtik, ennél fogva kevés füst keletkezik...” A műtanrendőri próbán felvett jegyzőkönyvből megtudhatjuk még, hogy „a mozdony gőzkazánja belül fekvő keret által két tengelyen nyugszik. A tengelyek a tűzszekrény előtt vannak alkalmazva, és ezek közül egy hajtó, egy pedig kapcsolt. A gőzhengerek vízszintesen és a kereten kívül vannak alkalmazva. A gőzkormányzat változó gőzfeszélyre van berendezve és a gőzváltóval együtt a kereten kívül fekszik. Az előre és hátra kormányzás egy emeltyűvezérmű által eszközöltetik. A kazán táplálására két Friedmann féle tápkészülék (injektor) szolgál. A mozdony kazánjának felszerelése teljes, nevezetesen alkalmazva van két biztonsági szellentyű, egy gőznyomásmérő, három próbacsap és egy vízmagasság mutató. A kürtő kosáralakú, szitaszerű szikrafogóval van ellátva...” (2. ábra)



Az első hónapban – 1884. július 1-31-ig – 16 158 menetjegyet és 2830 bérletjegyet váltottak az uta-

sok, a gőzmozdonyokkal pedig 510 tonna árut fuvaroztak a városi üzemekbe.² A menetdíj a két vasútállomás között a teljes vonalon 15 krajcár, rövidebb vonalszakaszon 10 krajcár volt személyenként.

A nagy ütemben újjáépülő város körvonalai ekkor már teljesen kirajzolódtak. 1884 nyarán a városban 4962, a külterületen 4826 lakóépület volt. Ebből az összesen 9788 épületből 357 bérház volt, 5199-ben pedig a tulajdonos lakott. A 4962 városi épületben 1205 szoba, 111 bolthelyiség és 60 üzlet kirakattal várt bérlőre.³

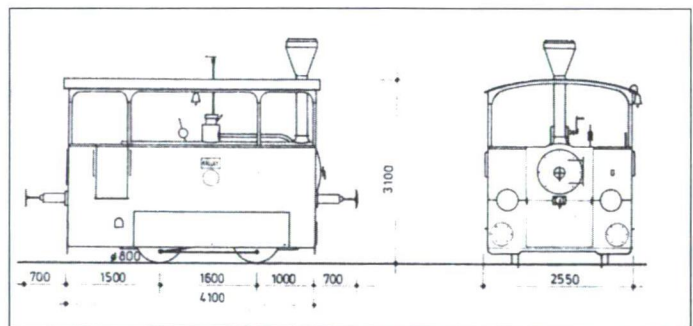
1885-ben további 3124 lakóépületet, 1026 melléképületet, 918 istállót és 2034 ideiglenes épületet építettek.⁴ A lakóépületek megoszlása volt:

Kétemeletes lakóház	25
Egyemeletes lakóház	254
Magas földszintes lakóház	1070
Földszintes lakóház	1560
Udvari lakóház	215

Összes új lakóépület 3124

Az építkezés nem volt problémamentes, sok vita volt a kisajátítással, „átportásítással” kapcsolatban, de voltak, akik a tervet bírálták, nagyozolának nevezték a kölcsönkért pénzből épülő palotás várost.

Lechner Lajos négy mérnökkel és öt technikussal szinte éjjel-nappal dolgozott. Az



2. ÁBRA A SZEGEDI KÖZÚTI VASÚT 60 LÓERŐS KÖZÚTI MOZDONYÁNAK JELLEGRAJZA

újjáépítési tervben a várost három kerületre osztották fel. Az első kerület a belváros volt, ahol csak téglából, kőből és betonból lehetett építkezni. A második és harmadik kerületben a Tisza nulla pontja fölött 8 m méter magasságig csak téglából, afölött vályogból is lehetett falazni. A körutakon csak oldalházak épülhettek, a kis körúton belül csak emeletesek, de kétemeletesnél magasabbat építeni tilos volt. Szintén tilos volt a körgáton belüli épületek tetejére nádat vagy zsindelet tenni. A házak típussterv alapján épültek. Egy-egy városrész 10-20 féle típusstervből választhatott. Magánérből 15 éves adómentességgel az árvíz utáni öt évben 9300 házat építettek.⁵ Ugyanebben az időben a Lechner iroda tervei alapján több irodaház, iskola, laktanya és más középület épült. Szeged küldöttsége 1885. szeptember 5-én Budapesten adta át Lechner Lajosnak a város díszpolgári oklevelét. Lechner Lajos mélyen meghatódva köszönte meg a kitüntetést, és megvédte a küldöttséget.⁶

A város területén 1884-ben az állami út hossza 2645 km volt, ebből 1087 km a város, 1558 km út és 3 fahíd állami kezelésben volt. A törvényhatósági utak hossza 113 km, az ezeken levő műtárgyak száma 23 volt. A város 160 utcájának ekkor még csak egytizede volt kikövezve és csak 24 utcában volt szennyvízcsatorna. Az utcák állapotáról, a kövezési munkák tervéről és üteméről a helyi sajtó rendszeresen beszámolt. A Szegedi Naplóban 1885. augusztus 27-én megjelent cikkből ízelítőt kaphatunk a korabeli állapotokról:

„Séta a városban... Mindenki csak megütközve láthatja a búzapiacul szolgáló Szent István téri állapotot ahol épp most folyik a kövezés, midőn e térre tömérdek gabonás kocsi jó. Az még hagyján, hogy köveznek, de oly csekély erővel, hogy alig lehet remélni a munka gyors befejezését...”

Mindössze két ember kövez. S mint-hogy a csatorna készítés is most folyik a

kocsik mindig összetorlódnak... A Bocskay-utcában (belváros) mindkét oldalon botránnyosak a járdák, nappal is kellemetlenséggel jár a közlekedés, éjszaka pedig úgyszólván veszélyes...

A külvárosi utcákat buján lepi el a paréj. Némely utcában övig jár az ember ebben a dísznövényzetben... Ezen úgy lehetne segíteni, ha a háztulajdonosok fölkeretnének, hogy a házaik előtt tisztítsák el a paréjt...”

Évekig napirenden volt a bérkocsik állomáshelyének állapota, áthelyezése, vízzel és aszfaltburkolattal történő ellátása. Többször a bérkocsisok is kérték a tanácstól, hogy teremtsen meg az állomáshelyek tisztántartásának a lehetőségét, amihez anyagilag is hozzájárultak volna. Mint mondták „még a három fő állomás: a Széchenyi-téri, a Dugonics-téri és az Európa szálló előtt levőnél is provinciális és orrtekerő állapot uralkodik.”⁷

1885. január 22-én komoly panasz alapján tette szóvá a *Szegedi Híradó*, hogy „nincs már nagyobb város, ahol zárt bérkocsik ne lennének... Szegeden a bérkocsik jelenleg egytől-egyig nyitottak...”

A város közvilágítása gázzal történt. 1884-ben a belterületen 262 gázlámpa világította meg az utcákat, ezekből 9 a Széchenyi téren volt. A szegediek rendkívül szépnek tartották ezt a kivilágítást, és éjszakánként elgyönyörködtek benne. Ennél nagyobb örömet csak Puskás Tivadar villannyal való próbálkozása jelentett. Puskás az Edison-féle villanyvilágítás szakértője volt. A királyi bizottság a gázt választotta, mert azt megbízhatóbbnak tartotta. A város területén 1885-ben 810, 1887-ben már 1260 gázlámpa világított.⁸

Az ekkor már világvárosi Szegednek azonban nem volt vízvezetéke. A város lakói a Tisza vizét itták. A közelben lakók cserépkorsókkal merítették, otthon ülepítették, és az így nyert tiszta vizet fogyasztották. Voltak még lajtos vízárusok is. Az új város vízműve egy Bach-malmi gőzgép segítségével a szü-

retlen folyóvizet a város különböző pontján levő, összesen hatvan kifolyóba nyomta, ahol a vizet pénzért árulták.⁹

Az állatok itatásáról is gondoskodtak. Erre a célra a város különböző pontjain vályúval ellátott ásott, gémes kutak álltak rendelkezésre, amelyeket fokozatosan korszerűsítettek. A *Szegedi Napló* 1884. október 6-án közölte, hogy „a Szent György téri iskolával szemben, a Dugonics utcában levő gémes kutat szivattyús kúttá alakították át, aminek költségét 180 firt-ban irányozták elő...”

1884-ben 2963 napszámos volt a városban, ők kizárólag napszámból éltek.¹⁰ A Tiszán 28 hajómalom működött, a felső részen 13, az alsón 15.¹¹ A város csatornahálózata 24 355 méter volt, ebből 18 625 méter volt új építésű.¹²

1883-ban tovább javult a város vasúti összeköttetése. Május 20-án megnyitották a szakaszosan átadott Arad–Csanádi Vasút Arad–Mezőhegyes–Szőreg(–Szeged) és Mezőhegyes–Kétegyháza közötti vonalát. 1884-ben 54 479 táviratot adtak fel a városban, és augusztus közepén Puskás Tivadar azzal a céllal érkezett Szegedre, hogy tanulmányozza a városi távbeszélő-hálózat kiépítésének lehetőségét. Az igények felmérése azonnal megkezdődött, augusztus végéig már több mint harminc előfizető jelentkezett.¹³ A szükséges engedélyek megszerzése után elkezdődött a hálózat kiépítése, és november 4-én a Csongrád megyei Takarékpénztár és a Légszesz-társulat között üzembe helyez-

ték az első telefonvonalat.¹⁴ A kézi kapcsolású telefonközpontot a Széchenyi tér 8. szám alatti Zsótér-ház II. emeletén helyezték el. December elején már nyolc előfizetőnek volt telefonja és három építés alatt volt.¹⁵ 1885 januárjában 54,¹⁶ júniusban 66 telefon-előfizető volt Szegeden.¹⁷ Karácsony első napján 8–12 óráig, második napján 8–14 óráig állt a központ a telefonálók rendelkezésére.

Természetesen ezek a vonalak csak helyi beszélgetésekre voltak alkalmasak.¹⁸ A lakosság lélekszáma a város kül- és belterületén az árvíz idején 73 675, 1890-ben 87 410 volt.¹⁹ Így nézett ki a kocsin járó város az 1880-as években.²⁰ (3. ábra)

A helyi sajtóban a további részletek, tervek, a problémák, a fejlődés éppen úgy nyomom követhető, mint a lóvasút esemé-

Szeged város ló, csikó és kocsiallómanya 1884-ben							
	Ló és csikó	Egyfogatú kocsik	Kétfogatú kocsik	Személysz. kocsik	Oldalas kocsik	Igás szekér	Ökrös szekér
Belterület:							
Palánk ¹	338	4	284	77	188	23	7
Rókus	285	36	123	17	141	1	17
Felsőváros	391	26	178	35	166	3	68
Alsóváros	665	-	462	29	433	-	51
Ujszeged	95	35	27	-	61	-	-
Külterület:							
Felsőtanya ²	2839	41	965	5	989	12	291
Alsótanya ³	3690	192	1076	-	1268	-	118
Összesen:	8303	334	3115	163	3246	39	552

1. Palánk: a Belváros régi neve.
 2. Felsőtanya: Szeged régi birtoka északi részének összefoglaló neve. Balástya, Szatymaz, Csengele környéke.
 3. Alsótanya: Szeged régi birtoka délnyugati részének összefoglaló neve. Domaszék, Zákányszék, Csorva, Pusztamérges, Mórhalom, Asotthalom vidéke.
 Forrás: Szegedi Napló, 1884. március 4.
 Inozefi Géza: Szeged környékének földrajzi nevei. Akadémiai Kiadó. Bp. 1960.

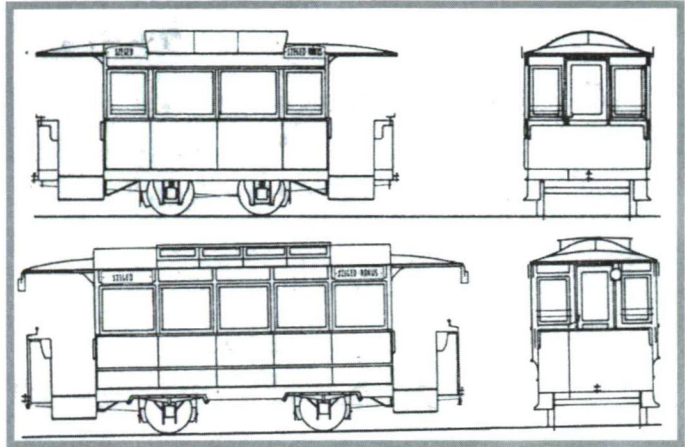
3. ÁBRA A VÁROSBAN A HETIVÁSÁROK ALKALMÁVAL TÖBB EZER KOCSI MEGFORDULT. A „PARKOLÁS” NEHÉZSÉGEI AKKOR IS ISMERTEK VOLTAK, DE MIT HAGYTAK A LOVAK MAGUK UTÁN...

neyei. A lóvasút gerincét a két vasútállomás közötti vonal képezte. Ezen a fővonalon 1884. október 15-től a „közönség kényelmére a színházi előadások végeztével a Széchenyi térről egy kocsi az államvasút, egy kocsi pedig az alföldi vasút felé közlekedett.”²¹

1885. június 25-től 5 óra 30 perctől 21 óráig a korábbi 30 perc helyett 20 percenként közlekedtek mindkét irányban a lóvasúti kocsik és 5 óra 30 perctől 0 óra 30 percig minden érkező és induló vonathoz csatlakozást biztosítottak. A menetjegyek árát oly módon csökkentették, hogy egyszerre vásárolt 12 jegyért 1 forintot kellett fizetni. Ettől a naptól jegyeket lehetett vásárolni a Krikay házban a két vasútállomáson és a korabeli napilapban felsorolt kilenc kereskedőnél.²²

A lóvasúti kocsik az idők folyamán elhasználódtak, felújításra szorultak. A vasút igazgatósága ifj. Molnár Antal helybeli kocsigyártóval a kocsikat célszerűen átalakíttatta és átfestette. (4-5. ábra)

1889-ben a személyforgalom élénkebbé tétele érdekében az igazgatóság újabb kísérletet tett, amiről a Szegedi Híradó június 9-



4. ÁBRA A SZEGEDI LÓVASÚTI KOCSIK JELLEGRAJZA NÉGY- ÉS ÖTBLAKOS KIVITELEZÉSBEN

én tájékoztatta az olvasókat: „Az újítás abban áll, hogy a magyar államvasút és az osztrák államvasút között a pályát öt kétkilométeres távolságra osztották be, s egy-egy ilyen távolság után 6 krajcárban állapították meg a menetdíjat. A két kilométeres távolságok a következők:

- a magyar államvasút indóházától a Püspök utcáig,
- a Damjanich utcától a Széchenyi térig,
- a rókusai kiterőtől a Gizella térig,
- a Széchenyi tértől az osztrák–magyar államvasút indóházáig,
- a Püspök utcától a Bécsi körútig.



5/A ÉS B ÁBRA NÉGY- ÉS ÖTBLAKOS LÓVASÚTI KOCSIK A TISZA SZÁLLÓ ELŐTT. DEÁK ENDRE GYŰJTEMÉNYÉBŐL. A TISZA SZÁLLÓT 1886. JANUÁR 16-ÁN NYITOTTÁK MEG

Ez a beosztás a kisebb távolságra utazók részére előnyös, mert az eddigi tarifa szerint 10-15 krajcár helyett csak 6 kr menetdíjat kell fizetni. Önként értetődik, hogy a nagyobb távolságra menőknek akiknek a két vasút között 30 kr-ra rúgna a menetdíj, csak az eddigi 10-15 kr menetdíjat kell fizetni... Az igazgatóság ezt az újítást csak próbaképpen léptette életbe s csak akkor véglegesíti, ha a gyakorlatban célszerűnek bizonyul.”

A rohamosan fejlődő város egyre észrevehetőbben a vidék és közvetlen környezete központja lett. Sokan jöttek ide vasárnapokon, ünnepnapokon és hetivásárok alkalmával is. Jelentősen emelkedett az utasforgalom 1889. augusztus 1-e után. Ezen a napon lépett életbe Baross Gábor „vasminiszter” reformjai közül a „zónadíjszabás”. Ez az új személy- és poggyászdíjszabás meghatározott övezetekre osztotta az állomásokat, a legkisebb 5 km, a legnagyobb 225 km volt. A legtöbb kedvezményt a 25 km-nél rövidebb és a 225 km-nél nagyobb távolságra utazók kapták. Az új díjszabás bevezetését követő tizenegy hónap alatt 7 millióval nőtt az utasok száma. Ezt a nagyobb forgalmat a szegedi lóvasúton is tapasztalni lehetett. Augusztus 1-től 20-ig 31300 személyt szállítottak, amire az üzem igazgatósága csak annyit mondott: „Bárcsak mindig így volna.”

A szegedi üzletvezetőség²³ 1890 augusztusában átiratot intézett a város tanácsához, amiben azt kérte, hogy a tanács keresse meg a közúti vasút igazgatóságát abban az ügyben, hogy a szeptember 1-től életbe lépő új vasúti menetrend szerint késő este és éjjel érkező vonatok utasai részére is biztosítsanak kocsit.²⁴

Szegedi Napló 1891. április 19-én arról tájékoztatta olvasóit, hogy „Baross Gábor komolyan foglalkozik az osztrák-magyar államvasút megváltoztatásával...” A vonalak útvétele 1891. július 18-án történt, de mint Baross Gábor mondta: „azok teljes beolvasztása a magyar államvasutak kötelékébe vár-

hatóan csak a jövő év január 1-ig fog végbe-menni.” Az Alföld–Fiumei Vasút vonalát már korábban, 1885. január 1-én államosították. A vasút vezetői az átszálló utasak részére Szeged és Szeged-Rókus állomás között csatlakozó, helyi személyvonatot közlekedtettek.

Szegedi Közúti Vaspálya Rt. 1892. március 27-én keltezett közgyűlési jelentésében többek között arra is kitértek, hogy „az elmúlt üzletév folyamán az osztrák magyar államvasúttársaság magyar vonalai államosítottak, amely körülmény mai üzletünk forgalmára annyiban bír fontossággal, hogy az osztrák államvasútnak nagy hálózata a magyar zónadíjszabás kötelékébe bevonatott, ami a helyi személyi forgalom emelkedésére nyújt kilátást. S habár az átmeneti személyforgalom egy része, mely eddig a mi vonalunk javára esett, az összekötő vaspálya üzemé folytán forgalmunkra nézve elveszett is, ezt bőven kárpótolja az államosított hálózat forgalmának általános emelkedése.”

A lóvasút üzemében a legjelentősebb szervezési intézkedés 1893-ban történt, amiről a Szegedi Naplóban április 16-án az alábbi olvasható: „A szegedi lóvasúton életrevaló újítást léptetnek életbe, amelyet már régen meg lehetett volna tenni. Ez a megállóhelyek létesítése. Eddig a lóvasúti kocsit ott állott meg menetközben, ahol le-vagy felszálló akarta, mely dolog természetesen nem egyszer zavarta meg a menetrendet amit pedig a kocsis köteles lett volna betartani. Ezentúl föl és leszállás tetszés szerinti helyen csak olyanok számára lesz, akik föl és leugrani bírnak. Megállás nincs csak a megállóhelyeken. Ma kezdték meg a jelzőtáblák felállítását, amelyek praktikusnak lesznek szétszórva a vonalon. Az első megálló a Rókus kórház mellett van...” A megállóhelyeken június 1-én helyezték üzembe. „Ezentúl másutt nem áll meg a lófejű!” – figyelmeztetett a napilap. Június 19-én arról számolt be a Szegedi Napló hogy „az egész városban vé-



6/A ÉS B ÁBRA LÓVASÚT A SZÉCHENYI TÉREN

Deák Endre gyűjteményéből

gig, ameddig csak Sz.K.V. megállóhely táblákkal van megspékelve a lóvasúti vágány, alapos bajai támadtak az éjjel egy csomó fiatal úrral a rendőrségnek. A fiatal urak végig ülték alsóvárostól sorban „gőzös” fejjel a megállóhelyeket. A rendőri kérdésre: Miért nem mennek haza az urak? azt válaszolták: Nem látja, oda van írva, Szabad Királyi Városi Megállóhely! Itt meg muszály állni! Sikerral végig is ülték az egész város területén a megállóhelyeket...” A rókusi vasútállomás előtti teret 1894 nyarán látták el kőburkolattal. Ekkor a Vámfelügyelőség azt kérte a tanácstól, hogy a vámház közvetlen közelében levő lóvasúti vágányt távolabbra helyezték át, ami az ott folyó munkákkal együtt jelentősebb költség nélkül elvégezhető.

A lóvasút vonóerő és járműállománya az 1894. december 1-jei leltár alapján: 29 ló, 2 csikó, 2 mozdony, 10 deszka lóré (nyitott teherkocsi), 12 személykocsi, 1 könnyű parasztszekér, 1 vízhordó lajt (767 literes) és egy hintó volt. Az 1895. évi közgyűlési jelentésből megtudhatjuk, hogy a közúti vasút igazgatósága 1894. május 1-től sűrítette a meneteket, de a személyforgalom igényeihez mérten több kocsi indítására már a kitérők száma miatt nincs lehetőség. A fővonalon ekkor nyolc, a szeszgyári vonalon egy kocsi közlekedett rendszeresen, természetesen szükség szerint további kocsikat is indítottak. (6-7. ábra)

1895 márciusában a fővonalon három új kitérő építésére kértek engedélyt, amelyekből kettő a Kossuth Lajos sugárúton a Csontgyár előtt és a Tavasz utca sarkán, egy pedig a Zrínyi és Kölcsey utca sarkán épült volna.²⁵ Ebben az ügyben kiküldött vegyes bizottság augusztus 1-én du. 14 órakor a helyszínen tárgyalást tartott. A kitérők építésével a közúti vaspálya társaság a követési időt 9 percről 5 percre akarta csökkenteni.²⁶

A lóvasút „terjeszkedése”

A fővonal eseményein kívül a helyi sajtó a lóvasút hálózati üzemét, a bővítéssel kapcsolatos terveket és azok megvalósítását is



figyelemmel kísérte. A Szegedi Napló 1885. május 23-án az alábbiakat közölte: „A szegedi lóvasút terjeszkedése. A közúti vasút igazgatósága bejelentette a hatóságnál, hogy a harmadik, nagykorúti szárny kiépítésére az engedélyt már megnyerte és az építést még az idén elkezd. Ezzel kapcsolatban a szárnyvonalakon tervezett többrendbeli módosítások és bővítések iránt nyújtott be kérvényt az igazgatóság, mely a szárnyvonalak tervezett bővítésével a személyforgalom megnagyobbitását célozza. Az ideiglenes dohánygyár felé vakvágányt, a tiszaparti pályaudvarhoz vezető szárnyvonalon, a budapesti sugárúton a Püspök utcánál és az Erzsébet rakparton új kitérőket szándékoznak létesíteni, mire a tanács helyszíni szemlét rendelt el...” A ta-

nács közrendészeti és forgalmi szempontból nem találta a tervet kivitelezhetőnek, ezért Szluha Ágoston főkapitány vezetésével újabb bizottságot küldött ki a helyi szemle megtartására. A bizottság a tervet kivitelezhetőnek tartotta. A közmunka és közlekedési minisztérium Storch Gyula kir. vasúti főfelügyelő vezetésével 1885. augusztus 22-re tűzte ki a közizgatási bejárást. A bizottság a terv ellen semmi kifogást nem tett, a vállalatnak a munka megkezdésére az engedélyt megadták.²⁷

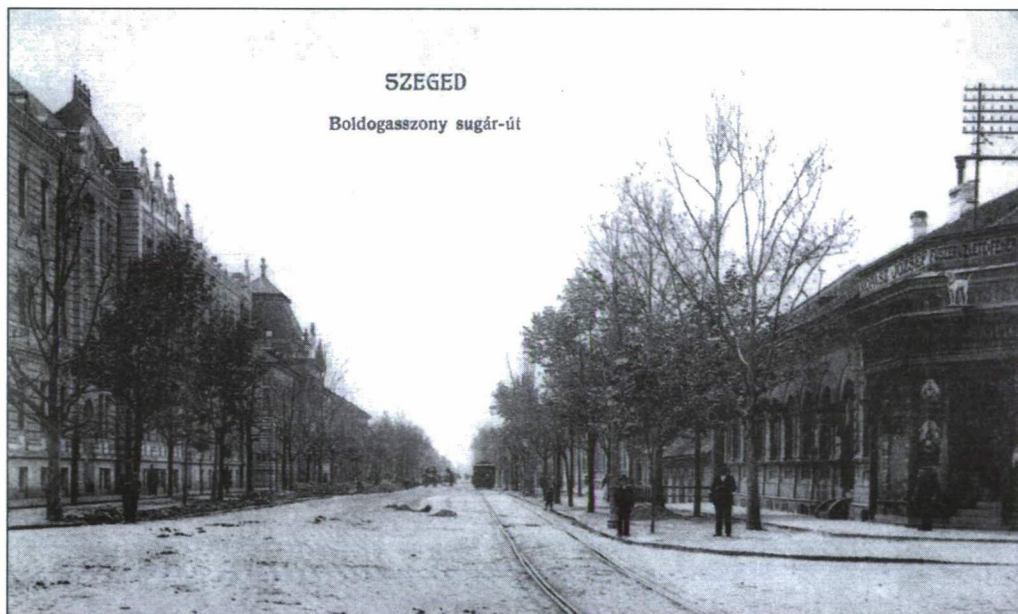
A közúti vasút igazgatósága 1887. június 1-től új vonalat helyezett üzembe az Alsó-Tisza parton. A szeszgyári vonalat, amelyen eddig a Széchenyi tér és a Szeszgyár között egy kocsis közlekedett, meghosszabbították egészen az osztrák-magyar államvasút tiszai teherpályaudvaráig. Az Alsó-Tisza parti közlekedés különösen a kereskedőknek kedvezett, akik korábban bérkocsin jutottak el a Tisza parti két nagy gőzmalomba és a közraktárba. Az új vonalon félóránként közlekedett a lóvasút. Minden félórán indult kocsis

a Széchenyi térről fölfelé a Szeszgyárba és lefelé, az új gimnázium mellett elhaladva, végig a Tisza Lajos körúton, majd tovább a Tisza-pályaudvarra.²⁸

1890. március 30-án arról számolt be a Szegedi Híradó, hogy a közúti vasút alig hat hónapja 30.000 forint költséggel lefektetett vágánya veszélyben forog. Ezen a vágányon szállították a besüppedt rakpartrész helyreállításához szükséges kőanyagot, de az áradó Tisza elöntötte a vágányt.

A közúti vasút 1891-ben tervezett új iparvágánya a „Viktória” gőzmalomnál ágazott ki, és az alsó rakparton vezetett a Dunagőzhajózási Társulat kikötőjének állomásáig. A minisztérium a felterjesztett bejárási jegyzőkönyvet 1891 októberében jóváhagyta.²⁹

1892. március 15-én a közúti vasút újabb reformjáról számolt be a Szegedi Napló: „Weiner Miksa örvendetes megállapodásra jutott Bécsben a vállalat legfőbb részvényeseivel. Már tavaszra megindul a munka, a közúti vasút régi sínjeit új acélsínekkel cseré-



7. ÁBRA TÁVOLBAN A LÓVASÚT, ELŐTTE A KITÉRŐ LÁTHATÓ. DEÁK ENDRE GYŰJTEMÉNYÉBŐL

2003/XV. 1-2.

lik ki... A társaság új kocsikat szerez be és két kocsival helyez többet állandó forgalomba, úgy, hogy a közúti kocsik új beosztásaikban 4-5 percenként fognak közlekedni...”

A sínek állapotáról azt írta a napilap, hogy „már alig állják ki a szolgálatot, s nagyon megreszketnek, mikor végig dőcög rajtuk egy-egy négykereskes mozgó bárka...”³⁰ A város középítészeti tanácsa a síncserét észrevétel nélkül engedélyezte, és a tanács április közepén az iratokat jóváhagyás végett a minisztériumba felterjesztette. A kereskedelmi és közlekedési miniszter jóváhagyó engedélye május 19-én érkezett meg a városba.³¹ A vasúttársaság ekkor kövezet-vámmentességet kért az építéshez szükséges fa-, vas- és homokszállításra.³² A sínek cseréjét nagy ütemben végezték. Július végén már a Budapesti sugárúton végig, a Tisza Lajos körúton pedig a Tiszáig lefektették az új síneket.³³ A munkában a honvédség is részt vett, amiről a Szegedi Napló 1892. július 27-én tudósított: „A szegedi honvéd utásztanfolyam katonái érdekes munkát végeznek. A parancsnokság megkereste a közúti vasút igazgatóságát, hogy a mostani tanfolyam hatvan emberét 4-5 nap dolgoztassák a lóvasútnál most folyó felépítményi munkáknál. Ritkán van erre ilyen alkalom, az utászokat a vasútépítésre is meg kell tanítani. A közúti vasút igazgatósága készséggel tett eleget a kívánságnak...” A nagy igyekezettel végzett munka hamarosan több panaszra adott okot. A helyi sajtóban olvasható, hogy „ez újonnan készült közúti vasút kövezete olyan lazán van a talajba ékelve, hogy a lassan baktató ló lábainak veszélyeztetésével egyetlen lépéssel kirúgja... A hiba ott rejlik, hogy a kockaköveket nem élével, hanem lapjával rakta le a kövező.”³⁴ Így teltek-múltak a hónapok, még 1895. novemberében elfogyott a hatóság türelme, és a „tanács felszólította a vasúttársaságot, hogy a sínek között a rossz kövezetet az összes vonalai mentén nyolc nap alatt helyezze jókarba, ellenkező esetben a tanács

a részvénytársaság terhére rendeli el a kövezést”. A sínek közötti rossz kövezet kijavítására a Közúti Vaspálya Rt. szerződésben kötelezte magát.³⁵ 1894 februárjában egy kitérővágány eltávolítására kötelezték a közúti vasutat. A Szegedi Naplóban 24-én olvasható: „Van az első Tisza parton egy kitérővágány, amit a most érkezett miniszteri rendelet kitöröl az eleven kitérővágányok sorából. A holtta nyilvánítás azért történt, mert a közúti vasútnak a várossal kötött szerződése szerint ha a közlekedés egy vágányon hat hónapig szünetel, ott a forgalom megszűnt és a vágányokat el kell távolítani. Ezt a kitérőt pedig a régi idóktól nem használják. A miniszter elrendelte, hogy a kitérőt harminc nap alatt el kell távolítani...”

Kedvező, de megtámadt döntésről is olvashatunk a Szegedi Naplóban. 1894. augusztus 8-án azt közölte, hogy „a törvényhatósági bizottság július havi rendes közgyűlésén újból három évre érvényesítette a kövezetvám díjakat megállapító városi szabályrendeletet. A tarifák egyike megengedi a vasúttársaságnak, hogy a Szegedre érkező tranzit-árúkat a vasúttól a tiszai járművekre és a tiszai járművekről a vasútra kedvezményes vámfizetéssel szállítsa. Minden más jármű 3 koronát fizet kövezetvám fejében az ilyen szállítmányért, de a közúti vasút csak fél koronát köteles fizetni. Pillich Kálmán törvényhatósági bizottsági tag fellebbezéssel támadta meg a közgyűlési határozatot, amit úgy kíván módosíttatni, hogy vagy engedjék meg minden járműnek a fél koronás vámtételt, vagy a közúti vasútnak se legyen kedvezménye... A fellebbezést a tanács a héten felterjeszti a miniszterhez...”

A városi vasszörnyeteg

A városban vasszörnyetegnek nevezték a két kis gőzmozdonyt, vagy még így se. A napilapok is előszeretettel írtak a zakatoló

kis mozdonyokról. Szegedi Napló 1885. január 20-án azt közölte, hogy „A közúti vasút igazgatósága fölmenteni kérte magát azon kötelezettség alól, hogy a gőzmozdonyait füstemésztőkészülékkel kelljen ellátnia... A közmunka és közlekedésügyi miniszter e kérelmet elutasította, és elrendelte, hogy nem csupán füstemésztő, hanem arra való tekintettel, hogy a kéményekből nagy gomolyokban tódul a gőz, s ez az ijedős természetű lovakat megbokrosíthatja, a gépeket gőz-elmésztésére szolgáló készülékkel is el kell látni...” A közúti vasút igazgatósága ismét felmentésért folyamodott a minisztériumhoz, de onnan júniusban az a válasz érkezett, hogy a gőzsűrítő készülék alkalmazásának kötelezettsége alól a közúti vasutat fölmenthetőnek nem találta.³⁶

Az igazgatóság a rendelkezést nem nagy igyekezettel hajtotta végre. A Kállay nevű mozdonyt csak 1886 áprilisában látták el a „gőzfelügyelőség” által követelt gőzkondenzátorral. A Pálffy hasonló szerkezettel történő felszerelésére augusztus 1-ig kapott halasztást a vasúttársaság.³⁷ Ennek a felszerelése is jóval később történt, mert a *Szegedi Napló* 1887. április 16-án adta hírül a gőzmozdony próbaútját: „A közúti vaspálya társaság tegnap mutatta be a hatósági közegek előtt az utcai gőzmozdonyhoz beszerzett füstemésztő készüléket... A gőzmozdony próba úton a Széchenyi térről indult ki, és az út az osztrák-magyar államvasút teherpályaudvaráig tartott. Négy üres kocsit vonszolt a gőzmozdony maga után. Visszafelé a kocsik megterheltettek. A próba során a gőzsűrítő készülék megfelelően működött, csak az a kár, hogy a tehervontatásnál a gőz feszereje hosszabb út alatt meglazul...” [azaz: csökken].

Több balesetről is beszámoltak a korabeli lapok. Ilyenek voltak például:

– Lovak a gőzmozdony alatt. Azokkal a vasszörnyetegekkel, amik a városon dübörögnek a lóvasút vonalán, nem tudnak kibékölni a lovak. A számos baleset ma ismét

szaporodott eggyel, amely nagy izgalmat keltett. Schveis Timo gyálai gazda lovai a Felső-Tisza-parton előre zakatoló gőzmozdony látára megbokrosodtak, magukkal rántották a kocsit, melyen a gazda ült s a bolond jószágok egyenesen neki szaladtak a mozdonynak. A gazdát féltette mindenki, de szerencsére annak semmi baja nem esett, sőt a lovak közül is csak az egyik sérült meg súlyosan...³⁸

– Kisiklás a lóvasúti vonatnál. A kis gőzmozdony sokszor egészen hosszú kocsisort vontat maga után. Már többször történt ezekkel kisiklás különösen a fordulónál. Ma reggel a légszeszgyár közelében levő váltónál ugrott ki a mozdony a sínekből...³⁹

– Szerencsétlenség az utcán. Szeged utcáin ugyanis vasúti szerencsétlenségek is történhetnek és történnek is. A lóvasút gőzmozdonyai járnak keresztül-kasul az utcákon a közúti síneken s ezt a nagyvárosi állapotot már sokan megkeserülték. A gőzgépek vigyázatlan kezek folytán sok galibát csináltak már. Ezek szaporodtak tegnap délután a budapesti sugárúton. Az út azon pontján ahol a Vasas Szent Péter utca nyílik, a gőzgép a már 6 órakor leszállt félhomályban egy kocsit, kettő lovat és egy legényt elütött. Idegrázó jelenet volt. A robogó gőzgép felökte a könnyű kocsit, a lovak hanyatt vágódtak, a kocsis elkiáltotta magát. A gép ellökte a kocsit a sínektől s ezáltal a legény szerencsésen az elrobogó gép oldalához esett, s csak az esés következtében sérült meg. A lovak erős sérülést szenvedtek, az egyik el is pusztul. A kocsi összetört. A kocsi és a lovak Arnold lakatosmester tulajdonát képezték, aki a lóvasúti társaság ellen kártérítési keresetet indít...⁴⁰

– Vasúti baleset az utcán. Az alföldi lovak nem tudnak megbarátkozni a flaszteren a szörnyeteg, füstöt okádó masinával, mely gyakori baleset okozója. Ma reggel a gőzgép megint összezúzott egy kocsit. A gazdának, Gavallér Istvánnak az volt a sze-

2003/XV. 1-2.

rencsége, hogy előbb leszállt a kocsiról a Budapesti sugárúton a Müller-féle fakereskedő előtt s bement a fatelepre. Jött a gőzgép, a lovak megijedtek, megbokrosodtak, s a kocsit éppen a gép elé cipelték s az össze is zúzta teljesen. A lovak megfoghatatlan módon sértetlenek maradtak. A káros gazda a mozdonyvezetőt okolja, s tanúkat állít, akik igazolják, hogy a mozdonyvezető megakadályozhatta volna a balesetet, ha a gépet idejében megállítja. Az eset vizsgálat tárgyát képezi...⁴¹

– Összeütközés a közúti vasúttal. Dr. Zápori Nándor orvos, ma, amint a Szivargyár közelében át akart hajtani a közúti vasút sínjein, hirtelen Pálffy gőzmozdony előtt találta magát. A lokomotív a szokott gőzerővel haladt, de csengetés nélkül, s így az orvos kocsisa nem is vehette korábban észre. Csúpan annyi ideje maradt, hogy néhány lépéssnyire átvihette a kocsit. Az éppen szembe jövő teherkocsi elzárta a szabadulás útját. A gőzmozdony meg is ragadta oldalt a kocsit és magával sodorta. Szerencsére nagyobb baj nem esett, a lovak is csak jelentéktelen sérüléseket szenvedtek...⁴²

– A lófejű gőzgép egy kis látványosságot produkált. A kiszolgált sínek, melyek megviselik szegény lovak lábát is, okozták a tegnapi esti utcai balesetet. A budapesti sugárút végén, a magyar államvasúti indóház előtt a tartályt a szeszgyárba cipelő gőzgép kisiklott és kellemetlen forgalmi zavart csinált. Közel fél órai nehéz munkát igényelt a helyreállítása. Különböző egyéb baj nem történt...⁴³

– A „Kállay” kidőlvén. A mozdony, amely meglehetősen ingatagon haladt végig a sebteben lerakott vágányokon a rakparti lejáratnál, nagyot zökent és kiszaladt. A mozdonyt hévérekkel rakták vissza a vágányokra...⁴⁴

– A kis mozdony stiklrije. Egy ártézi vizes kocsit söpört ma el útjából a helyi zakatoló kis mozdony. A katasztrófa az ártézi kút mellett esett meg kisebbszerű pánikot

idézve elő a vizet hordó kocsisok körében. A kocsi rúdja összetört, a ló pedig három lépéssnyire vágódott a mozdonytól. Nagyobb baj nem történt...⁴⁵

Panaszok és más lóvasúti események

Korabeli események – korabeli stílusban. A napilapok kedvenc témái voltak a lóvasúti események:

– A közúti vasút kocsijában több tárgyat hagytak el a szórakozottak a havibúcsú óta. Legújabbak: egy csinos női kézi kosár, melyben kulcsok vannak, egy fiú kabátja, egy zsák árpa és egy női mellfűző. (Ennek az utóbbinak aligha fog gazdája akadni.) A tulajdonosok a tárgyakat kellő igazolással átvehetik a vasúti igazgatóság irodájában, mely az alföldi vasút irodaháza mellett van...⁴⁶

– A csörömpölő lóvasút. Több közúti vasapálya menti háztulajdonos és lakó panasza ez:

Tekintetes szerkesztő úr!

Megengedjen, hogy sorainkkal alkalmatlankodunk, de csak is ez által remélünk orvoslást nyerhetni, ha a nyilvánosság előtt szólítjuk fel az érdekelteket. Ugyanis van a szegedi lóvasút társaságának egy rokkant sárga kocsija (2-ik számú), amelynek tengelye talán nem is a kerék középpontján megy keresztül, vagy talán a kerék van elrontva, elég az hozzá, ez a kocsi menetközben oly borzasztó csörömpölést okoz, hogy ezt tűrni nem lehet, különösen a lóvasút mentén lakóknak, mert azoknak még a lakásukat is rezegteti, éjjel nyugalmunkban, nappal munkájukban háborgatja. Annyi kímélettel még is csak lehetne az igazgatóg, hogy ezen kellemetlen zajjal nem traktálna bennünket...⁴⁷

– Botrány a lóvasúton. A jó borok hazájából érkezett ma délután az arad-csanádi vasúton Szegedre egy B. Sámuel nevű em-

ber. Hogy a jó borok hazájából jött, azt abból is észre lehetett venni, hogy már berúgva érkezett meg s ült a lóvasútra, melyen nagyban garabancáskodék. Először leszaggatta a lóvasút függönyét, azután a függöny árát követelő Lóvi ellenőrt megverte s több efféléket cselekedett. Lóvi panaszt tett a rendőrségen s az most a kapcáskodót felelőségre vonja...⁴⁸

– Elsült lóvasúti kocsi. Az volt az tán a réműlet tegnap este a rókusi templom táján. Egy lóvasúti kocsi akkorát dörentett, mint az ágyú. A kocsi megállt, a konduktor ijedten ugrott le róla és tapogatta magát, hogy megvan-e épen még a bőre. A nép összeszaladt és a gyerekek kiabáltak: elsült a kocsi! Lent a kerekek alatt még öt percig füstölt valami. A síneken találtak egy újnnyi nagyságú töltény rézhüvelyt. Ezt a töltényt biztosan hazamaszírozás közben pottyantotta el egy vitéz honvéd baka...⁴⁹ Csiga-vasút. Ez a nem egészen új elnevezés méltán ráillik a szegedi közúti lóvasútra. Mint egy hozzánk érkezett panasz mondja, az Európa szállótól az alföldi vasútig háromnegyed óráig tart a lóvasúton eljutni, mert a csengő-bongó kocsik lépten-nyomon pihenőt tartanak. Saját érdekében volna a részvénytársaságnak, hogy ezen a csigalassú járáson segítsen, mert a közönség így sohase fogja a lóvasúti kocsikat tömegesen igénybe venni...⁵⁰

– A közúti vasút vágány a Híd-utca előtt. Egy helybeli polgár figyelmeztetett bennünket a közúti vasútnak a Híd-utca torkolata előtt levő vágányaira. A vágányok itt a kövezet besüppedése folytán annyira kiállanak, hogy a meredélyes utcáról lefutó kocsik csak zökkenéssel mehetnek át rajta. Egy közeli vidéki arisztokrata földbirtokos a napokban könnyű kocsijával akkorát zökent azon a helyen, hogy a lóhajtó ülésről a lovak közé esett. Szerencsére nagyobb baj nem történt. Azt hisszük ez a közlés elég arra, hogy a vállalat segítsen az ottani bajon és ne várja, amíg ráparancsolnak...⁵¹

– A meglopott lóvasút. A lopás az éjjel történt a közúti vasút külső telepén. Egy mezítlábas csavargó, akinek kilétét eddig nem tudták megállapítani, ellopott a telepről egy tömött ludat, négy galambot és egy csomó ruhafélét...⁵²

– Lóvasúti Pokróc Ádám. Ilyen cím alatt panaszt tettünk a lóvasúti ellenőr ellen, hogy a közönséggel illetlenül bánik. A modorra jellemzésére két példát hoz fel a panasz. Az egyik díszmondása, amit egy idős úrinőnek mondott, ez: „Ájnye, de nehezen mozdul! Mintha tojáson ülne.” A másik kedélyes mondása pedig amit egy fiatal úrinőnek a kocsira történő fölsegítése közben mondott, így hangzott: „Ájnye hallja, maga olyan, mint egy elefánt!” A lóvasúti társulat igazgatósága tanítsa meg ezt az embert tisztességesebb modorra...⁵³

– A lóvasúti kocsik a nagy havazás miatt 1889. február 13-án délután és 14-én délelőtt nem közlekedtek. A konduktoroknak és a lovaknak bizonyára jólesett egy kis pihenés. Ilyen időben az utasok is kevésnek tartanak a 10 kr menetdíjat...⁵⁴

– A lóvasúton. Láttam ma, amint Fabók János uram egész családjával fölült a lóvasútra. Fabók János Horgosról jött és Makóra, vagy még messzibb világtájra indult. Fabók amint lelépett a vonatról, gondolkodóba esett a fölött, hogy mint kelljen most ennyi gyerekkel a másik vasúthoz elmenni. Fabók uram eltűnődött azon, no mennyi gyerek: Pista, Marci, Péterke és János. Föltolta a feje tetejére a kalapot és határozottan szólt: Majd lóvasúton megyünk.

A konduktor a szokásos komolysággal fogadta a társaságot. Fabók fel akart lépni, de meggondolta és megütődve nézett a kék sapkás konduktorra.

Hát hogy is leszünk? Kérdezte Fabók, mármint a fizetés dolgában. A konduktor eldarálta a tarifát.

Nem lehet az, sok pénz az nagyon, annyiért nem megyek, mondta Fabók. Keve-

2003/XV. 1-2.

sebbért pedig nem viszem, felelte a konduktor. Végül a gyerekek legnagyobb örömeire felszálltak a lóvasútra, igyekezni kellett, mert lekésték volna a vonatot. Amikor leszálltak, Fabók uram nem bírta ki és visszazólt: vegyenek koporsósöveget azon a pénzen, amit a zsebemből kicsaltak...⁵⁵

– Levert lóvasúti kalauz. Véres és meg lehetőszen brutális jelenet színhelye volt tegnap este a Széchenyi téren egy lóvasúti kocsi. A közúti vasút igazgatósága az érkező palicsi vonatokhoz a közönség számára képest rendelt ki kocsikat az állomásra. A kalauznak az az utasítás van kiadva, hogy csak addig jöjjenek befelé, amíg utas van a kocsin. Tegnap hét kocsi volt az állomáson. A Széchenyi térig kiürültek az első kivételével, csak a hetedikben volt egy úr a nejével és alvó kislányával. A kalauz fölkérte, hogy üljön át az első kocsiba. Ő nem ült. Vigyék el az Európa-szállóig. A kalauz nem volt hajlandó az üres kocsikat elmorzsolgatni addig az úr kedvéért. Inkább ajánlkozott, hogy elviszi ő maga a lakásukig az alvó kislányt. Az úr válasz helyett két hatalmas ütést mért vastag botjával a kalauz fejére, akit rögtön elborított a vér. Ezután elment az úr, aki ellen följelentést tettek...⁵⁶

– Lóvasúti kéjutazók. Három apró gázfickó került ma a rendőrség kezébe lóvasúti kéjutazás miatt. A férfiak, akiknek elég jó még a lábuk a gyaloglásra, végigjárták az egész vonalat Isten tudja hányszor. Vastagh lóvasúti kalauz észrevette, hogy a három polgártársnak tele van a zsebe játékszerrel és süteménnyel. A legapróbb fiútól megkérdezte a kalauz, hogy honnan vették: kaptam a mamától hús krajcárt, azon vettük. De nem hús krajcár, hanem öt forint volt nála, amit lopott az apjától. A három kis úr házi fenytésben részesült.⁵⁷

– Új lófejű kocsi. Tegnap, vasárnap lévén, nagy közönség gyűlt össze a Tisza szálló előtti asztalok mellett. Egyszerre nagy ribillió támadt. Büszkén robogott arra egy

lóvasúti kocsi, mely messziről nézve olyan-nak látszott, mintha új lenne. Egyszerre körülvették az emberek a szokatlan jószágot s néhány fogadatlan kritikus ki is derítette, hogy az egész csak szemfényvesztés, mert a kocsi egy a régi bárkák közül, s csak újra van festve. Ma csalódtak azok, akik az új látványosságban gyönyörködni akartak, mert a kocsi nem jött ki a szín alól. Délelőtt esőre volt kilátás, s képtelenség volna kívánni, hogy kitegyék egy esetleges zivatarnak az új kocsit, meg nem is reszkírozzák azt a sok költséget, hogy köznapon is járassák a díszkocsit, melyen legközelebb Tisza Lajos van hivatta kiutazni a rókusi vasútállomásra...⁵⁸

– Egy elakadt vonat. A lóvasútnak van egy lova, amely nem akar, valószínűleg elvi okokból az újabban gyorsfejűnek nevezett kocsik előtt menni. S ahogy valami ócska kocsit húzattak a vasúti állomás melletti vágányon, amidőn ugyanazon a vason jött Szabadka felől a gyorsvonat, a ló lefeküdt a földre a kocsi előtt és semmiféle abrakos tarisznyával nem lehetett onnan elmozdítani. A közelébe ért vonat gépésze látta a csökönyös állat fetregését, idő előtt megállította a vonatot. Addigra elhúzták a pályáról a lovat is a kocsival együtt, így nem történt baj...⁵⁹

– Szerencsétlenség, a lóvasútnál. A közúti vasút telephelyén majdnem nagy szerencsétlenség történt. Egy kocsinak eltört a kereke és hazaszállították. A telepen két államvasúti lakatos, Stadina Mihály és Farkas János vizsgálta meg, Hévérekkel fölemelték a kocsit és alája bújtak. A két munkás a kocsi alatt dolgozott, amikor hirtelen kiesett a hévér a helyéről és a kocsi az emberekre zuhant. Az odafutó munkások a terhet leemelték róluk, el volt ájulva mindkettő. Apróbb sérüléseket szenvedtek, a rendőrség kórházba szállíttatta őket...⁶⁰

– Küldöttség a lóvasút igazgatóságánál, szatymazi nyaralók – hölgyek és urak – jelentek meg a lófejű igazgatóságának hivatalos helyiségében és előadták panaszukat. A pa-

nasz az volt, hogy a reggel érkező vonatot váró lófejű kocsik 5-10 és néha 15 perces várakozása után jöttek ki a csendes türelemből a szatymaziak, hogy testületileg kérjék föl az igazgatóságot a baj orvoslására. Az igazgató megígérte, hogy segít a bajon, csak arra kíváncsiak a szatymaziak, hogy a jelen kitérő rendszer mellett hogyan?⁶¹

– Bankett a lóvasúton. Ha valaki délben száll fel a lóvasútra, azt egy cseppet sem veszik jó néven a lófejű alkalmazottai. Ilyenkor minden ember ebédel, és természetesen ők is. A kocsis feje fölött és a kocsi hátsó folyosójának tetőzetén kendőbe kötött elemóziás alkalmatosságok lógnak alá. A kocsi elindul és megy is magától, a ló tudja már az utat. A kocsis, kalauz és ellenőr ekkor beülnek a kocsiába, fölterítik a padokat és esznek. Telerakják az üléseket bögrékkel, fazekakkal, húznak egyet-egyet a butykosból s felköszöntik egymást.

- Áldja meg az Isten, Pista bátyám.
- Téged is Samu fiam.
- Szólj már annak a dögnék!
- Hi te szürke!
- Mit eszel fiam?
- Kolbászt.
- Adok érte túrót.
- Nem ettem bolond gombát, hogy kolbászt adjak túróért.
- Van-e cigarettája Kalauz úr?
- Van a fenének. Nem szipogtam már két napja.
- Ne dobd öcsém a pad alá azt a kenyérhajat!
- Miért ne? Hova dobjam?
- Az utcára.
- Úgy aludnám egyet délután, de nem lehet.
- Miért ne? Ad helyet az az úr, fekküggük végig.
- Ráz a kocsi.
- Majd lépésben hajtok.
- Húzd csak elé azt a függönyt, ne süssön rá a nap.

Ilyen formán eldöcögnek szépen egyik állomástól a másikig, s igazuk is van, ha pont délben nem szeretik a pasasért, mivel senki se veszi jó néven, ha a nyugalmit megháborítják...⁶²

– Közúti vasúti bajok. A gyerekek kezdi a régi praktikát. Tudvalevő, hogy régi vágyuk már apró vasúti szerencsétlenséget látni. Ebből a célból éjente köveket raknak a közúti vasút vágányaira. Azonkívül gyuta-csokat is raknak le s a robbanások mindannyiszor félelembe ejtik a lóvasút utasait. A rendőrség már lesi az apró bűnözőket...⁶³

– Vonaton a zöldbe. A szegedi közúti vaspálya részvénytársaság már a jövő hó elsejétől a Széchenyi térről vasárnap és ünnepnapok délutánján különvonatokat indít a kies kamarás ligetbe, mely a szegedi közönség kedvenc üdülő helye. Az oda-vissza utazás másodosztályon mindössze 70 krajcárba kerül...⁶⁴

– A kézbesítők és a közúti vasút. A városi kézbesítők csak kevesen vannak, de rendkívül sok a kézbesíteni valójuk. Ezért történik, hogy a hatóság végzéseit a felek gyakran olyankor vehetik csak át, amikor már a végzésben foglalt értesítés idejét múltta. A tanácsnak ma előterjesztést tett Tóth Pál dr. főjegyző, kérje föl a közúti vasút igazgatóságát, hogy a kézbesítő szolgálatnak a közúti vasúton ingyen közlekedését engedélyezze...⁶⁵

– A lóvasúton. A közúti vasút egyik kocsiján lármás hecc történt ma reggel. A kocsi felszállt egy úr, de amint fizette volna a vitelbért, nem volt apró pénze. Öt forintot akart odaadni, abból meg nem tudott visszaadni a kalauz, aki folyton aprópénzt követelt. Végül le akarta lökni a kocsiról. Ez után az úr le is szállt és a vasút igazgatóságánál panaszt tett...⁶⁶

– Lóvasúton. Egy rossz viccet süttött el egy úr ma a szegedi lóvasútnak nevezett gyorsvasúton, mely végig szárguldott a városban. Megállnak pihenőre az egyik „megálló”

2003/XV. 1-2.

stációnál és nagyot pihennek. Mondja az úri pasasér:

–Kedves konduktor úr, sokáig állunk még?

–Óh, dehogya ke...

–Azért mondom – vág közbe a pasasér – mert akkor inkább váraokozom. És hogy nevettek ezen a kolosszális rossz viccen...⁶⁷

Lóvasúti balesetek

A lóvasút is veszélyes üzem volt, és különösen az üzembe helyezése utáni években gyakran előfordultak kisebb-nagyobb balesetek. A korabeli napilapok ezekről a rendkívüli eseményekről is rendszeresen beszámoltak:

– A lóvonatú vasút áldozata. Rózsa István a Zrínyi-utcai Lafter és Török házak között a kissé lejtős úton haladó kocsi előtt át akart menni a síneken, s háttal fordulva nem láthatta a rendkívül gyorsan gördülő kocsit. A kocsis erősen kiért, s miután észrevette, hogy az öreg nem hallja, gyorsan megragadta a fékezőt, hogy megállítsa a kocsit. A hirtelen erőfeszítés következtében a fékező eltört, s így nem lehetett megakadályozni a veszélyt. Rózsa, midőn a kocsi hozzáért, hátrafordult, de talán a réműlettől megdermedve nem volt képes félreugrani, s így a lovak maguk alá temették. A 83 éves ember egyike volt Szeged ismert polgárainak, fiát Rózsa Nándort nemrég választották a képviselő-testület hivatalnokává...⁶⁸

– Lóvasút-baleset. Ilyesmí sem történt azóta, hogy Európában a közúti vasút intézményét behozták. Tegnap délután 6 óra tájban sajnos baleset volt a Széchenyi téren. Itt van egyik kerülője a lóvasút-vonalnak. Az osztrák államvaspálya felől jövő boci tévedésből nem várta be, mire a felsőváros felől jövő kocsi a rendnek megfelelően elhalad mellette a síneken, hanem idő előtt megindult, úgy, hogy a vágányok összecsögelesénél

teljes erővel ütköztek össze. A felsőváros felől jövő kocsi, melyben szerencsére senki nem volt, fölfordult, a másik pedig oly erős rázkódást szenvedett, hogy a benne levő két utas az ütközés folytán eszméletét veszítette, s úgy kellett ápolás alá vinni őket a legközelebbi házba. Sérüléseik nem fognak komolyabb következményekkel járni...⁶⁹

– Egy lóvasúti kocsi veszélyben. Nagy csődület volt tegnap délután a Széchenyi téren. egy lóvasúti kocsi kis híja, hogy bele nem zuhant a sínek alatt levő öles gödörbe s a kocsiban ülők komoly veszélyben forogtak. A téren a Zsótér-ház előtt a légszesz-csöveket igazítják és emiatt leástak egészen az anyacsőig. Így támadt gödör a sínek alatt. A lóvasúti kocsi épp az osztrák-magyar államvasúttól jött s 6-7 egyén ült rajta. A „Szőlőfürt” vendéglő előtt a kocsis elfelejtette a kerekeket megszorítani, ami neki elő van írva, A kocsis csakhamar észrevette a hibát, s a kocsi rúdját jobbra kifordította, hogy a bajnak elejét veendő, a rudat kikapcsolja, de ekkor mindkét ló félreugrott s belevágódott az öles gödörbe. Szerencsére a rúd eltört, s a lovak a kocsit nem rántották magukkal, s így a kocsiban ülők a veszélyből egy kis ijedelemmel megmenekültek. A kocsi megállapodott a síneken, a bennülők pedig kiszáltak belőle. A lovakat kihúzták a gödörből, bajuk nem esett, csak az egyik lába sérült meg...⁷⁰

– Megbokrosodott lóvonat. Tegnap a lóvonatú kocsi lovai valamitől megijedtek s a budapesti országúton a Kőrösi ház előtt kitörték. Szerencsére sikerült a megvadult lovakat idejében lecsendesíteni, s nagyobb baj nem történt, minthogy a kocsi nekiment a légszesz lámpának és azt kilökte.

Az eset a légszeszgyár igazgatóságának tudomására hozott a kitört lámpa helyreállítása céljából...⁷¹

– Szerepcsétlenség a lóvasúton. A Széchenyi téren tegnap reggel nagy csődületet idézett elő egy baleset, amelynek áldozata Vanyár Mihály, a városi mérnöki hivatal

szolgája volt. Vanyár a Széchenyi téren föluggrott a sebesen robogó lóvasútra, de olyan szerencsétlenül, hogy a följáróról lebukott s a lóvasúti kocsi hatalmas kerekei átmentek egyik lábán, összezúzva azt. A lábát valószínű amputálni kell...⁷²

– Megakadályozott szerencsétlenség a lóvasúton. Kis híján szerencsétlenség történt vasárnap a Gázgyár előtt. Lázár gyárigazgató kis fia le akart ugrani a kocsiról, de egy szögbe beleakadt és a kocsi a ruhájánál fogva vonszolta odébb. A lóvasút igazgató éppen a kocsin volt és lekapta még idejében a gyereket...⁷³

– Lóvasúti kocsi által elgázolt gyerek. Ma délután 4-5 óra között a Kelemen utcában a 12-ik számú lóvasúti kocsi, melyen Pesti Imre dorozsmai illetőségű kocsis hajtott, Scheffer Vilmos szabó mester 2 éves leányának bal lábán keresztül ment és térden alól két helyen eltörte...⁷⁴

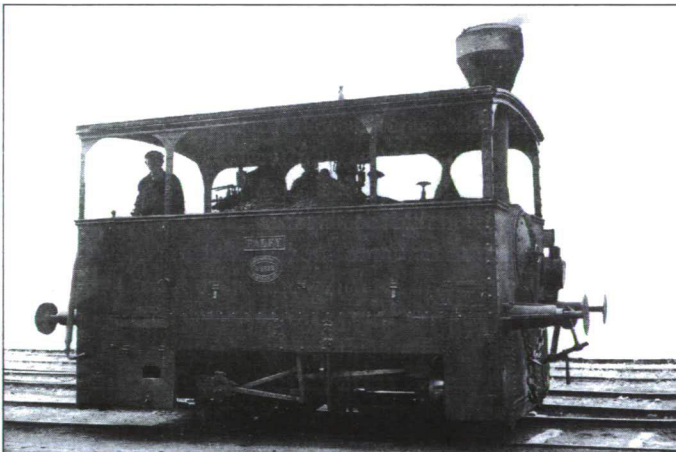
– Baleset a lóvasútnak. A Vasúti utca és a Budapesti sugárút összeszögelésénél ma este 3/4 6-kor ismét baleset történt. Szél Imrének, aki a Vasúti utca 28. sz. házban lakik, két és fél éves kislánya a sugárúti árokban játszadozott és éppen akkor, amikor a lóvasúti kocsi a közelébe ért, fölmászott az

árokból és a vágányok közé esett. A szerencsés véletlennek tulajdonítható, hogy a kis lányt a kocsi menet közben félretolta és csak a hátul levő lépcső érte a jobb karját, de azt meglehetősen mélyen felhasította. A lóvasúti kocsis nem lehet oka a balesetnek. A szülők apró kis gyermekeiket ne engedjék minden felügyelet nélkül az utcára...⁷⁵

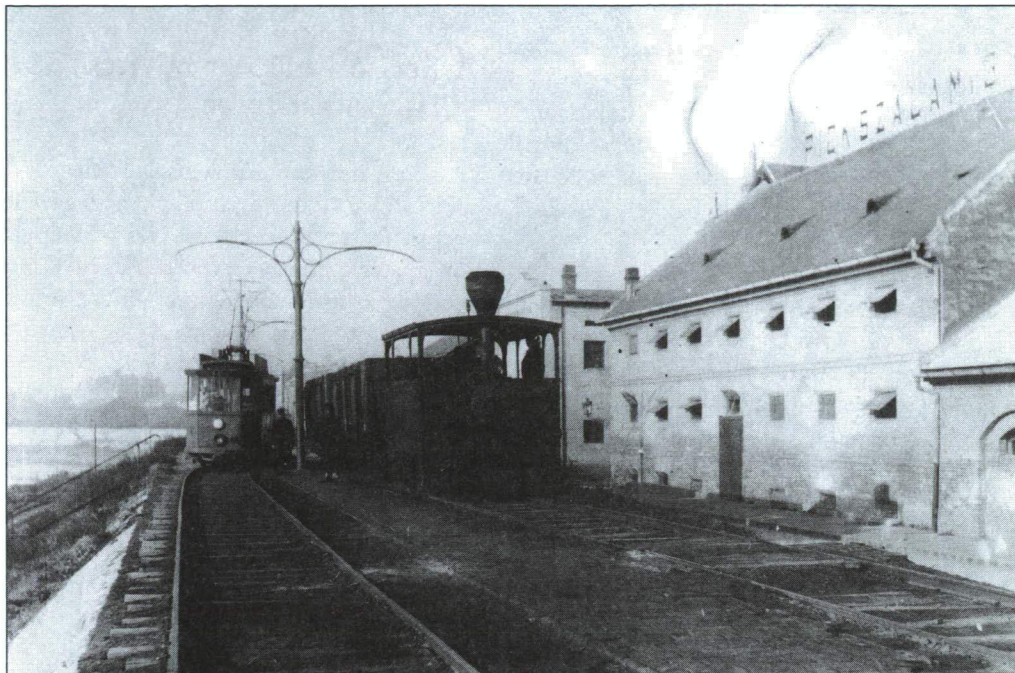
– Baleset a lóvasúton. A közúti vasút 12. számú kocsijáról ma délután 6 órakor egy Fischer Katica nevű leány a Somogyi utca sarkán a Mayer-ház előtt le akart szállni, de a kocsivezető nem állította meg a kocsit, aminek aztán az lett a következménye, hogy a szegény leány hanyattvágódott a kövezeten és olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy csak hosszabb idő múlva bírt segítséggel is felállni. Azt állította, hogy a kocsivezető megtagadta a kocsi megállítását, és egyenesen arra utasította, hogy tessék leugrani a kocsiról, ha le akar szállni. A lelkiismeretlen lóvasúti alkalmazottra fölhívjuk a vasútigazgatóság figyelmét...⁷⁶

– A lóvasút által összetört ember. Az éjjel izgalmat keltő szerencsétlenség történt a közúti vasút Budapesti sugárúti vonalán. A sötétben egy ittas embert, aki a vágányon feküdt, a kocsi összetört. Az eset így történt:

a 3. sz. lóvasúti kocsi Tóth János kocsis és Nagy István kalauz által kísérve, az éjjel 12 óra 45 perckor a magyar államvasúttól a város felé indult. A csontgyár előtt a kocsis 3-4 lépésnyire egy sötét alakot pillantott meg a bal sínsoron keresztben feküdvé, mire a kocsis hirtelen fékezett. Azonban a ló az ott feküdt alaktól megijedt, hirtelen félreuggrott, a kocsit még egy pár lépésnyire előre rántotta, minnek következtében a szerencsétlenség már nem volt elke-



8. ÁBRA A SZEGEDI KÖZÚTI VASPÁLYA RT. „PÁLFY” NEVŰ GŐZMOZDONYA (KRAUSS, MÜNCHEN, 1432/1883 GYÁRI SZÁM)



9. ÁBRA A SZEGEDI KÖZÚTI VASPÁLYA RT. „KÁLLAI” NEVŰ MOZDONYA EGY TEHERVONATTAL VÁRAKOZIK A PICK SZALÁMIGYÁRNÁL A FELSŐ-TISZA-PARTI SÓHÁZ-KITÉRŐBEN. A FELSŐVÁROSI VONALAT CSAK 1927. MÁJUSBAN VILLAMOSÍTOTTÁK. (KRAUSS, MÜNCHEN, 1433/1883 GYÁRI SZÁM)

rülhető. A teljesen beszámíthatatlan állapotban levő ittas férfi lábán átment a kocsi bal első kereke...⁷⁷

– Szerencsétlenül járt ma a Tisza-szálló omnibuszának a kalauza, aki a kocsis mellett akart fölugrani a lóvasúti kocsira. A kocsi elütötte és súlyos sérüléseket szenvedett. Ájultan szedték fel a kövezetről...⁷⁸

– Elgázolás a lóvasúti vágányon. A Kosuth Lajos sugárúton elgázolt egy lóvasúti kocsi egy hivatalnokot s oly súlyos sérüléseket ejtett rajta, hogy alighanem amputálni kell mindkét lábát. A súlyosan sérült neve: Bagolyi Kálmán, a dunagőzhajózási társaság volt ellenőre, a vasúti üzletvezetőség alkalmazottja. Tegnap este föl akart ugrani a kocsira a Kosuth Lajos sugárúton a Blau-féle szatócsbolt előtt. A kocsis mellé akart föllépni, ahova pedig tiltva van. Az ugrás nem sikerült és olyan szerencsétlenül esett a kocsi mellé

hogy az átment mindkét lábán. A rendőrség a sérültet a közeli kórházba vitette...⁷⁹

– Lóvasúti baleset. Ma délután egy 15 éves Takács Margit nevű kisleány rokonának, Nagy János lóvasúti kocsinak vitte az ebédet, és a kocsin a kocsis mellett a keresztvasra támaszkodva állt. A keresztvas valami okból kikapcsolódott és szegény leány menet közben a kocsiból kiesett oly formán, hogy a kocsi első kereke a jobb lába bokáján ment keresztül. A súlyosan sérült lányt bérkocsin szállították szülei lakására, ahol a gyorsan hívott Cseréy orvos ápolás alá vette...⁸⁰

– Szerencsétlenség a lóvasúton. A Kosuth Lajos sugárúton tegnap este a Szeged-Rókus állomásról jövő egyik kocsi kerekei alá került egy vidéki cseléd lány, aminek a kerekei töben eltörték a bal lábát. Az állomásról lóvasúti kocsival jött Szalma Éva, aki Horgosról utazott Szegedre, hogy helyet ke-

ressen magának. Szólt a kocsivezetőnek, hogy a kórháznál álljon meg. A kocsi meg is állt, de a lány elfelejtett leszállni, mikor újra megindult a kocsi, a rókusi templomnál leugrott. A jobb lába megakadt a feljáró lépcsőjén s amint leesett, a bal lába a kerekek alá került...⁸¹

– Szerencsétlenség a lóvasúton. Két városi alkalmazottal történt szerencsétlenség. Az egyik egy vámőr, aki a leszállásnál olyan szerencsétlenül tette a lábát a földre, hogy az ujjhegyét megsértette a vaskerek. A másik Tóth lovasrendőr, aki szolgálati ügyben igyekezett volna Alsóvárosra. Midőn a kocsira fölugrott, a lába a síkos lépcsőn megcsúszott s a rendőr a haladó kocsi elé esett, mely vagy húsz lépésnyire magával vitte. Szerencsére a fellépő vasrúdját nem eresztette el, másképp egész testével a kerekek alá kerül. Karján és lágyékán így is megsérült, lakásán fekszik ápolás alatt. E kettő bajjal együtt az a panasz merült fel, hogy a közúti vasút kocsisai olyan esetben, amidőn rendőr vagy egyéb városi alkalmazott (kézbesítő, vámőr) akar felugrani a kocsira, lovát a rendesnél gyorsabb menetre ösztökéli. Ez embereknek az ingyen vitel csak a kocsis melletti előrészen van megengedve, ahova felugrani bajosabb és veszedelmesebb, mint a hátsó föllépőn.

A lókormányzókon pedig, épp ily esetekben tör ki a sebeshajtás mánia, aminek az lehet az alapja, hogy a kocsiszemélyzetnek nem tetszik a városi egyenruhák ingyen fuvarozása...⁸²

– Kisiklott a lóvasút a Kelemen utcában ma délelőtt. A lóvonat a szokott gyorsasággal vonult az utcákon végig, amikor a kereke az előtte állott kódarabban megütődött és a kocsi a sínekből kikökölt. Három utas ült a kocsiban, kiknek az ijedtségen kívül más baja nem esett...⁸³

A lóvasúti hálózat bővítési és villamosítási terve

1. A dorozsmaiak kérésének eleget téve a közúti vasúttársaság műszaki közege 1884 szeptemberében ismertette a község képviselőivel a lehetséges terveket. Az egyik terv szerint a lóvasút a dorozsmai piactól vezetett volna a dorozsmai vasútállomásig, onnan az államvasút vonalán közlekedtek volna a lóvasúti kocsik Szegedig, majd a lóvasúti pályán városon keresztül a rókusi vasútállomásig. A másik terv a dorozsmai piactól a dorozsmai vasútállomásig változatlan volt, de innen az „akolpálya” vágányán (iparvágányon) haladt volna végig és azt tovább építve a körtöltésen át vezetett volna a rókusi vasútállomásig, ahol csatlakozott volna a városi lóvasúthoz. A fürdőig, illetve Szatymazig történő kiépítésről ekkor nem esett szó.⁸⁴

2. Várossy Ferenc szegedi mérnök és társai 1892 nyarán engedélyt kértek a várostól a Kelemen utcától a belvárosi temetőig vezető közúti lóvasút építésére. A társaság elsősorban a Szegedi Közúti Vaspálya Rt-nek ajánlotta fel a tervet, de kijelentették, ha nem fogadják el, hatósági engedéllyel ők maguk belekezdnek az építésbe. A tervezők a Kálvária utcán akarták a vonalat kiépíteni, és a Kálváriánál megállóhelyet létesítettek volna. A terv szerint a menetdíj a Kelemen utcától a Kálváriáig 6 kr, innen a temetőig ugyanennyi lett volna. A Kelemen utcától a temetőig 10 kr lett volna a menetdíj. A vonalat tovább építve Dorozsmával is létesült volna lóvasúti összeköttetés.⁸⁵

3. A Szegedi Napló érdekes cikket közölt 1892. június 14-én: „Villamos vasút Szegeden. Miért ne? Hisz már a Kálvinista Rómának van ilyen alkalmatossága, miért ne lehetne az alföldi kath. Rómának, Szegednek? Ha már el nem hódította volna a tért a „lófejű” itten, hát talán még se érkezett volna későn az A. Woncatrka és A. Alban villamos

vasút építő bécsi vállalat ajánlata, hogy ő hajlandó volna Szegeden villamos vasút be rendezésére. Hosszú levelet írt e tárgyban a vállalat a hatósághoz és kérdezi: szükség volna-e itt arra a modern alkalmatosságra és ha igen, mekkora vonalat lehetne itt úgy beépíteni, hogy kifizetné magát?

A vállalat azt mondja, hogy ő az előmunkálatokat és a terveket stb. saját költségén csinálná. A tanács a vállalat megkeresését a mérnöki hivatalnak adta ki, hogy szólna hozzá a véleményével.”

(Folytatjuk)

JEGYZETEK

¹ *Szegedi Napló*, 1884. júl. 27. és augusztus 27.

² *Szegedi Napló*, 1884. augusztus 2.

³ *Szegedi Napló*, 1884. július 18.

⁴ *Szegedi Napló*, 1886. január 1.

⁵ TÓTH BÉLA: *A szegedi nagy árvíz kézikönyve*. Szeged, 1979. 119. oldal: Az újjáépítés.

⁶ *Szegedi Napló*, 1885. szeptember 6.

⁷ *Szegedi Napló*, 1892. január 8.

⁸ A Szegedi Napló 1886. március 15-én beszámolt a szegedi Légszeszgyár Rt. évi rendes közgyűléséről. A jelentésből többek között megtudhatjuk, hogy 1885 végén 4097 magánlámpa is volt és a légszeszfogyasztás azért csökkent 3,74 %-al, mert 1885. április 22-én leégett a színház, ahol 848 gázlámpa égett minden éjjel. (*Szegedi Napló*, 1884. január 25.) 1884 nyarán Újszegeden 20 utcai gázlámpa volt, amit ekkor 15-el szaporítottak. (*Szegedi Napló*, 1884. június 28.) A részvénytársaság 1885-ben 565,458 m³ légszeszt állított elő. A gyártáshoz 18828,15 métermázsa különböző szénen használtak fel desztillálásra, 4895,88 métermázsa kokszot és szénét a retorták fűtésére. Száz kg szénből általában 30,03 m³ légszeszt állítottak elő, száz m³ légszeszt előállításához 86,58 kg fűtőanyagot igényelt. Melléktermékként 11 793,18 métermázsa kokszot és 907,17 métermázsa kátrányt nyertek. A Részvénytársaság tiszta jövedelme 19 549 ft 35 kr volt.

⁹ Tóth: i. m. 126.

¹⁰ *Szegedi Napló*, 1884. július 4.

¹¹ *Szegedi Napló*, 1884. október 5.

¹² *Szegedi Napló*, 1884. október 29.

¹³ *Szegedi Napló*, 188. augusztus 15. és 22.

¹⁴ *Szegedi Napló*, 1884. november 5.

¹⁵ *Szegedi Napló*, 1884. december 5.

¹⁶ *Szegedi Híradó*, 1885. január 27. A lapban az előfizetők név, foglalkozás, lakáscím, illetve intézmény és cím szerint betűrendben vannak felsorolva.

¹⁷ *Szegedi Napló*, 1885. június 14.

¹⁸ *Szegedi Napló*, 1885. december 25.

¹⁹ *Magyar Statisztikai Évkönyv*. 1910. Budapest, 1911. 13.

²⁰ 1884-ben szabályozták a kerékaltal szélességét. Tekintettel arra, hogy a keskeny talp rongálta a kövezetet, előírták, hogy a kisebb terhet szállító kocsiknál legalább 5 cm, a nagyobb terhet szállító kocsiknál legalább 10 cm legyen a kerékaltal szélessége. A lovak és a kocsik darabszámát minden évben összeírták. 1886. február 18-án a Szegedi Naplóban megjelent adatok alapján „a lakosság számára képest nagy arányban található a városban koci és ló.” Az összeírás alapján 121 személyszállító koci (8 egyfogatú, 113 kétfogatú), 754 tchershállító, 3244 kétfogatú, összesen : 4119 koci, 1055 mén, 3399 herélt ló, 4085 kanca, összesen: 8539 ló. Mindezekon kívül van még 502 ökrös szekér.

²¹ *Szegedi Híradó*, 1884. október 18.

²² *Szegedi Napló*, 1885. június 24.

²³ Szegeden a Szabadkáról áthelyezett MÁV üzletvezetőség 1888. április 24-én a Zsótér-házban bérelt irodákban kezdte meg működését.

²⁴ *Szegedi Híradó*, 1890. augusztus 30.

²⁵ *Szegedi Napló*, 1895. március 29.

²⁶ *Szegedi Napló*, 1895. július 31.

²⁷ *Szegedi Napló*, 1885. július 22. és augusztus 5.

²⁸ *Szegedi Híradó*: 1887. június 2.

²⁹ *Szegedi Napló*, 1891. szeptember 22. és október 16.

³⁰ *Szegedi Napló*, 1892. április 13.

³¹ *Szegedi Napló*, 1892. április 20. és május 20.

³² *Szegedi Napló*, 1892. június 24.

³³ *Szegedi Napló*, 1892. július 26.

³⁴ *Szegedi Napló*, 1892. szeptember 18.

³⁵ *Szegedi Napló*, 1895. november 12.

³⁶ *Szegedi Napló*, 1885. június 12.

³⁷ *Szegedi Napló*, 1886. április 7.

³⁸ *Szegedi Napló*, 1887. január 30.

³⁹ *Szegedi Híradó*, 1887. november 28.

⁴⁰ *Szegedi Napló*, 1887. november 18.

⁴¹ *Szegedi Napló*, 1888. június 14.

⁴² *Szegedi Napló*, 1891. február 25.

- ⁴³ *Szegedi Napló*, 1891. szeptember 11.
⁴⁴ *Szegedi Napló*, 1892. július 16.
⁴⁵ *Szegedi Napló*, 1893. május 6.
⁴⁶ *Szegedi Napló*, 1885. szeptember 26.
⁴⁷ *Szegedi Napló*, 1887. június 8.
⁴⁸ *Szegedi Napló*, 1887. július 16.
⁴⁹ *Szegedi Napló*, 1887. szeptember 8.
⁵⁰ *Szegedi Napló*, 1887. augusztus 26.
⁵¹ *Szegedi Híradó*, 1887. június 1.
⁵² *Szegedi Híradó*, 1888. augusztus 12.
⁵³ *Szegedi Híradó*, 1888. december 6.
⁵⁴ *Szeged Híradó*, 1889. február 15.
⁵⁵ *Szegedi Híradó*, 1890. április 2.
⁵⁶ *Szegedi Napló*, 1892. június 14.
⁵⁷ *Szegedi Napló*, 1892. június 16.
⁵⁸ *Szegedi Napló*, 1892. június 21.
⁵⁹ *Szegedi Napló*, 1892. július 1.
⁶⁰ *Szegedi Napló*, 1892. július 22.
⁶¹ *Szegedi Napló*, 1892. július 23.
⁶² *Szegedi Napló*, 1892. szeptember 10.
⁶³ *Szegedi Napló*, 1892. november 4.
⁶⁴ *Szegedi Napló*, 1893. május 30.
⁶⁵ *Szegedi Napló*, 1894. október 11.
⁶⁶ *Szegedi Napló*, 1895. február 13.
⁶⁷ *Szegedi Napló*, 1895. március 17.
⁶⁸ *Szegedi Napló*, 1884. október 24.
⁶⁹ *Szegedi Híradó*, 1885. január 4. A világ első lóvasútja New Yorkban közlekedett 1832-ben rövid ideig. Európában az első lóvasutat 1855-ben Párizsban helyezték üzembe. Budapesten 1866. július 30-án nyitották meg az első lóvasutat a Kálvin tér és Újpest között, az utolsó 1928. április 11-ig közlekedett a Margitszigeten.
- ⁷⁰ *Szeged Napló*, 1885. augusztus 28.
⁷¹ *Szegedi Napló*, 1887. július 6.
⁷² *Szegedi Napló*, 1887. augusztus 2.
⁷³ *Szegedi Napló*, 1887. augusztus 17.
⁷⁴ *Szegedi Napló*, 1888. március 27.
⁷⁵ *Szegedi Híradó*, 1889. július 3.
⁷⁶ *Szegedi Napló*, 1891. június 2.
⁷⁷ *Szegedi Napló*, 1891. június 23.
⁷⁸ *Szegedi Napló*, 1892. július 23.
⁷⁹ *Szegedi Napló*, 1892. november 1. A Budai országutat és a Budai kaputól a rókusai vasútállomásig vezető utat a város közgyűlése 1892. szeptember 21-én volt ülésén nevezte el Kossuth Lajos sugárútnak. A névadásról részletesebben lásd PÉTER LÁSZLÓ: *Szeged utcanevei*. Szeged, 1974 című könyvét.
- ⁸⁰ *Szegedi Napló*, 1891. december 25.
⁸¹ *Szegedi Napló*, 1893. december 14.
⁸² *Szegedi Napló*, 1895. március 9.
⁸³ *Szegedi Napló*, 1895. április 17.
⁸⁴ *Szegedi Napló*, 1884. szeptember 10.
⁸⁵ *Szegedi Napló*, 1892. július 10., 12. és augusztus 4.