

ENGI JÓZSEF

A szegedi kényszerpályás tömegközlekedés története

3. rész *A lóvasút üzeme, teljesítményei és villamosításának terve**



A lóvasút üzemében az 1890-es évek végéig lényeges változás nem történt. A személyforgalom növekedésével növelték a személyzetet, a kitérőket, a kocsik és a lovak számát. 1885-ben 12 lóva, 12 kocsija és 32 fő „szolgaszemélyzete” volt a társaságnak. (1. ábra) A kocsik eleinte óránként, hamarosan félóránként, majd 20 percnként követték egymást. (2. ábra)

A társaság a személyforgalom igényeihez igazodva három új kitérő építésével szeretne volna megteremteni a járatok további sűrítésének a lehetőségét, de ezt a város mindig elutasította. A társulat 1896-ban ismét engedélyért folyamodott a tanácshoz, hogy „három új kitérőt létesítsen, mert a kocsik csak úgy közlekedhetnek sűrűbben.” A város közgyűlése 1897 januárjában tárgyalta a közúti vasút kitérőit, amiről a szegedi Napló is beszámolt:

„Zombory Antal tanácsnok előterjeszti, hogy a Közúti Vaspálya Rt. föllebbez a tanács azon határozata ellen, melyben az általa kért három újabb kitérő közül kettőt a Kossuth Lajos sugárúton, egyet pedig a Kölcsey utcában akar létesíteni. A múlt évben egyszer már elutasították ezt a kérelmet. A mérnökség azonban módosította a tervet és

bizonyos feltételek mellett az engedélyt megadhatónak vélelmezi. A tanács nem tartja megengedhetőnek, hogy a szűk Kelemen utcán kitérőt létesítsenek, mivel a forgalmat akadályozná.

Szekeres jegyző felolvassa a részvénytársaság föllebbezését, melyben a forgalom érdekében álló köztérátengedés szükségét okolja meg és kifejti, hogy a kitérő a Kölcsey utca testét metszené át és nem akadályozná a forgalmat.

Lábdy Antal nem látja be, hogy a tanács miért akarja megakadályozni az újítást, hiszen még a tanácsnak kellene arra törekedni, hogy a közönség előnyére minél több kitérő legyen és ezzel a közlekedés gyorsíttassék. Indítványozza, hogy a közgyűlés a részvénytársaság föllebbezése értelmében döntsön.

Vészits Lajos Lábdy javaslatát pártolja. A közúti vasút vonalán jelenleg nyolc kocsi jár és tízpercnként indítanak kocsikat. Ha három kitérő létesül, tizenkét kocsi fog közlekedni öt percnként. Ez a közönség előnye, és ezt a törekvést, általában a forgalom emelését és könnyítését elő kell segíteni azért is, mert 38 év múlva a közúti vaspálya a városra száll. A Kölcsey utcának különben nincs forgalma. Pártolja a föllebbezést.

Rainer József főkapitány a tanács javaslata mellett szól, mert a kitérőt nem a Kölcsey, hanem a Kelemen utcában akarják létesíteni. Az pedig lehetetlen, mert a szegedi közúti vaspálya gőzmozdony közlekedésre

* Előző számunkban (*Belvedere Meridionale*, 2003/1-2. sz. 58.) tévesen jeleztük a tanulmány sorozat sorszámát: 1. helyett 2. rész. A szerk.

Lejtár az 1902. é. évről.

<u>Építések megnevezése</u>	<u>db</u>
1. Bostálé építék Kécsigén t-1. sorba.	40. lova
2. Szállomány - - -	29. "
3. Lakár b. sorba s. sorba -	1.
4. Új Lakar kamrai fából -	1.
5. Tűtőház a gépek sífára fából	1.
6. Kocsisúr fából. - - -	1.
7. Kocsis műhely palkós símműfából	1.
8. Vízár szőlőfából - - -	1.
9. Erdőpuszta olajipichetőm sífára	1.
10. Rénsz sífára fából - - -	1.
11. Szállójú géptároló b. lóra -	1.
12. Bódít szállójú sífára -	5. szentkeres.
13. Nagy szállójú szentkeres -	1.
14. Szőlősi kút danka bontással	1.

<u>Proletkocsisok tárgyak</u>	
15. Gőrmordony - - -	2.
16. Teker lóra új vasalással -	1.
17. " " viselt -	1.
18. " " ócska - - -	7. szentkeres.
19. Személy szállójú kocsis új fogat -	16.
20. " " " új -	1.
21. Kőműzi paravalkósi - - -	1. szentkeres.
22. Híntő kocsis - - -	1.
23. Kécsigéni kalija a kőműzi kocsisra	1. kőműzi
24. Pálja kocsis - - -	1.

1. ÁBRA 1901. DECEMBER 31-ÉN 39 LOVA ÉS 17 LÓVASÚTI KOCSIJA VOLT A RÉSZVÉNYTÁRSASÁGNAK.

van berendezve. Ha ott kitérőt létesítenek, a kocsik nem mehetnek sem jobbra, sem balra. Kéri a közgyűlést, hogy utasítsa el a föllebbezést.

Obláth Lipót szerint is kétségtelen, hogy a Kelemen utcában – úgy mint a jelenben van – két sínt nem lehet lefektetni. Ezt az utcát szabályozni kellene. A kérdés tehát úgy volna megoldható, ha a Kelemen utcát a Somogyi utcától a Klauzál térig szabályoznánk, úgy

veszély nélkül lerakhatnák a kettős vágányt. Indítványozza tehát, hogy rendelje el a közgyűlés a Kelemen utca szabályozását.

Szilágyi János megjegyzi, hogy a főkapitány tévedésben van. A részvénytársaság a kitérőt a Kölcsey utcában akarja létesíteni, minthogy abban az utcában nincs is forgalom. Rózsa Izsó dr. megengedi, hogy a főkapitány információi mindenesetre figyelemre méltóak, csakhogy a kitérők először tervezett és most már túlhaladott elhelyezésére vonatkoznak. Azóta a mérnökség olyan megoldást talált, amellyel megengedhető volna a kitérő, mert e terv szerint nem a Kelemen, hanem a Kölcsey utcában nyerne megoldást. Az a kérdés, óhajtja-e a közgyűlés átengedni a teret a kitérőnek, vagy sem. Kéri ezt elvileg kimondani, a megoldást pedig bízva a közgyűlés a szabályos eljárásra.

Rainer József főkapitány indítványozza, hogy adják ki az ügyet a tanácsnak, hogy helyszíni szemle után terjesszen javaslatot a közgyűlés elé. A közgyűlés ilyen értelemben határozott.”¹

A tanács előterjesztésének elfogadása után az új kitérők közigazgatási bejárását 1897. július 27-én 8 órakor tartották meg. A kitérők üzembe helyezése után, 1898. május 1-től három személykocsival több közlekedett a fővonalon és a kocsik hatpercenként követték egymást.²

Időközben új lóvasúti kocsikkal bővítették a kocsiparkot. „Az ormótlan, ócska, bárkaszerű lóvasúti kocsik helyett, melyek fültéppő zörgéssel lármázták tele az utcát, pár napja kívülről kékre, belül sárgára mázolt, csinos, ruganyos kocsik jelentek meg. Elöl a robotoló egyetlen táltos olyan büszke önérzettel emelte föl sörényes fejét, mintha érezte volna, hogy az az üveges kocsis most az utca hőse, amellyel most ő szalad végig a sínpáron. A kocsis, kalauz és ellenőr átszellemülten álltak és ültek a kocsiban. A közúti vasúttársaság hat új kocsit készíttetett.”³

A közúti vasút a hatperces követési idővel elérte teljesítőképességének felső hatá-

SZEVEDI KÖZUTI VASPÁLYA.

H i r d e t m é n y.

Hogy a t. cz. közönség igényeinek lehetőképp megfeleljünk, ez év június hó 25-én egy *új menetrendet* léptettünk életbe. Ugy a magyar kir. államvasut (alföldi vasut), mint az osztrák-magyar államvasut és az arad-csanádi vasutak *összes érkező és induló vonatához* reggel $\frac{1}{2}$ órától egész éjjelűtan $\frac{1}{2}$ óráig közuti vonatainkkal összekötötteben lesznek.

Közuti kocsiaink ezenkívül fővonalainkon reggel $\frac{1}{2}$ órától esti 9 óráig az eddigi **harmincz percznyi** időköz helyett ezental **husz perczben** fognak közlekedni.

Ugyanazon a napon az új „pü-pök-utczai” kitérő fog a forgalomnak átadatni.

Továbbé folyó hó 25-ikétől kezdve a bérlet-jegyek árát is leszállítjuk, és pedig **12 darabot** tartalmazó csomagokban **1 forintjával** számítva fognak kiadatni és a t. cz. közönség kényelmére nemcsak mint eddig az intézet irodájában, Kelemen-utczá Krikayházban, hanem a következő czégknél, *ugyan az árban* lesznek kaphatók.

1. Személy-pénztár a magy. kir. államvasut indóházánál.
2. Kőrösi Béla ur kereskedésében Budapesti-sugárut 34. sz.
3. Herbich János ur kereskedésében Budapesti-sugárut 27. sz.
4. Gagner Lipót ur kereskedésében Budapesti-sugárut 9. sz.
5. Brem Vilmos ur kereskedésében Széchenyi-tér.
6. Endrényi L. és társa urak könyvkereskedésében új Mayer-ház.

7. Burger G. és társa urak könyvkereskedésében Kelemen-utczá.
8. Várnai Lipót ur könyvkereskedésében Kárász-utczá 5. sz.
9. Kotányi F. ur kereskedésében Boldogasszony-sugárut 23. sz.
10. Schermann Alajos ur kereskedésében Bécsi-kört 2. sz.
11. Személy-pénztár osztrák államvasut indóházánál.

A bérlet-jegyek eladása csak a fentjelzett csomagokban 12 darabjával eszközöltetnek. Egyes jegyek nem adatnak és a csomagok részletekbe sem oszthatók.

Társulatok, testületek, kirándulók stb. *minden időszakban* külön vonatokat rendelhetnek, ha azt egy órával előbb bejelentik.

Nagyobb számú résztvevők kedvezményezett árakban is részesülnek.

2. ÁBRA A KÖZÜTI VASPÁLYA RT. 1885. JÚNIUS 25-TŐL LÉNYEGESEN MEGJAVÍTOTTA SZOLGÁLTATÁSÁT

rát, a forgalmat már nem tudták panasz nélkül lebonyolítani, ezért tervbe vették a hálózat villamosítását. A város idegenforgalmát a vasúti zónadíjszabás annyira megnövelte, hogy az állomásokon az utasforgalom lebonyolítása minden nap nagy nehézségekkel járt. (3-4. ábra) A város vezetői – a kereskedelmi és iparkamarával karöltve – a minisztériumban éveken át szorgalmazták a pályaudvarok bővítését, vagy egy központi pályaudvar építését. Szeged lakóinak száma 1900-ban már 102991 fő volt. A fejlődéssel együtt azonban számtalan probléma is jelentkezett. Lassan haladt az utcák és a terek feltöltése, burkolattal történő ellátása. A Szegedi Naplóban 1898. május 19-én olvasható, hogy „többször volt már panasz arról, hogy a Szeged-Rókus állomástól a városba vezető gyalogjáró elhanyagolt állapotban van. Már egy év előtt történt ez irányban fölszólalás, eléggé jogosult, mert ez a gyalogos járda az egyetlen, amelyen gyalogos ember a városból az állomásra

juthat. Ez a járó pedig igen elhanyagolt állapotban van, téglából készült, s már oly gödrös, hogy különösen éjjel alig járható. Az utazóközönség panaszát a rendőrség magáévé tette. Már egy éve jelentést tettek arról, hogy az állomáshoz vezető egyetlen gyalogközlekedési útvonal használhatatlan. Azóta sem értek rá kijavítani.”

Időczérűvé vált a tápéi komp javítása is. November 27-én azt írta a Szegedi Napló, hogy „negyven napot vesz igénybe a komp kijavítása és ez idő alatt a mindszenti komp fog közlekedni a tápéi révben.” 1899. május 16-án az újságíró botrányosnak nevezi a közúti híd elhanyagolt állapotát, majd így folytatja: „A kocsifélgjáró fakockái gödrösek, kikopottak, kész veszedelem rajta járni. Hogy nem látják meg az ilyesmit a toronyalatti főurak, hisz ők is sűrűn szoktak a hídon átjárni.” A bérkocsisok panaszai sem szűntek meg.⁴ A korabeli sajtó segítségével még lehetne sorolni a naponta jelentkező bosszúságokat,⁵ de ezek mellett a fejlődés is figyelemmel kísérhető. 1899-ben

már 360 telefonelőfizető volt a városban, és ezzel Szeged az ötödik volt a vidéki városok sorában.⁶ Fokozatosan bővült a távolsági távbeszélő összeköttetés és kísérletet tettek a Telefonhírmondó létesítésére is.⁷ Rohamosan fejlődött a posta szolgáltatása. A város különböző részén több postafiókot nyitottak.⁸ 1900-ban már olyan hír is terjedt, hogy Szegeden állítják fel a Budapest-Vidéki Posta- és Távírda Igazgatóságát.⁹

Még ebben az évben megszervezték, hogy a déli vonattal érkező budapesti lapok a késő délutáni órák helyett már az ebéd utáni időben az olvasó asztalára kerüljenek.¹⁰ Két új gyűjtő-postahivatalt nyitottak.¹¹ Szeged gy. 1. elnevezéssel a Kossuth Lajos sugárút 27., és Szeged gy. 2. elnevezéssel a Kálvária sugárút 26. sz. alatt. Kerékpárt kaptak a táv-

iratkézbesítők, akiknek egy hónap alatt kellett megtanulni kerékpározni.¹²

1899. december 13-án közölte a Szege-di Napló, hogy „egy tíz tagból álló társaság néhány héttel ezelőtt kérte a tanácstól, hogy adjon nekik kizárólagos jogot benzinmotoros automobil bérkocsikra, de a tanács a kérelmet elutasította. A társaság bejelentette a rendőrségnek, hogy megcsinálja az automobil fiakereket kizárólagos jog nélkül is. A rendőrség részéről Taschler alkapitány, iparhatósági biztos, erre felhívta a társaságot, hogy engedélyezés iránt való kérvényét nyújtsa be nála.”

A vasútállomások átépítésével, illetve bővítésével, vagy egy központi pályaudvar építésével kapcsolatban több terv látott napvilágot és azokkal kapcsolatban éles vita folyt. A fejlesztés a pénzügyi lehetőségek

Szegedet érintő vasutak menetrendje.

1895.

a) A m. kir. államvasutak „Szeged” állomáson.

Indulás Budapest felé: Sz. v. 1:48 d. u., sz. v. 4:55 reggel, k. expr. 10:57 este, sz. v. 12:56 éjjel, gy. v. 10:00 d. e.

Czeplédre: Sz. v. 5:20 d. u.

Érkezés Budapest felől: Sz. v. 9:35 este, gy. v. 5:33 d. u., sz. v. 1:32 éjjel, k. expr. 4:43 reggel, sz. v. 1:17 d. u., gy. v. 1:50 éjjel.

Czeplédről: Sz. v. 7:32 d. e.

Indulás Temesvár felé: Gy. v. 5:59 d. u., Sz. v. 2:15 d. u., k. expr. 4:49 reggel, Sz. v. 2:09 d. u., sz. v. 5:00 reggel.

Érkezés Temesvár felől: Sz. v. 1:26 d. u., k. expr. 10:51 d. e., sz. v. 12:33 éjjel, gy. v. 9:53 d. e., v. v. 9:37 d. e., sz. v. 7:38 este.

b) A m. kir. államvasutak „Szeged Rókus” állomáson.

Indulás H.-M.-Vásárhely felé: Sz. v. 10:25 d. e., v. v. 6:40 este, sz. v. 3:45 reggel, sz. v. 3:00 d. u.

Érkezés H.-M.-Vásárhely felől: Sz. v. 11:46 d. e., v. v. 8:00 d. e., sz. v. 4:35 d. u., sz. v. 10:20 este.

Indulás Szabadka felé: Sz. v. 2:57 éjjel, t. v. 8^o. sz. 8:12 d. e., sz. v. 4:45 d. u., sz. v. 11:56 d. e., t. v. sz. sz. 8:43 este.

Érkezés Szabadka felől: Sz. v. 12:17 éj el, t. v. sz. sz. 7:00 reggel, sz. v. 3:42 d. u., sz. v. 11:23 d. e., sz. v. 7:46 este.

Bács-bodroghi h. é. vasut „Szeged Rókus” állomáson.

Indulás Zenta felé: V. v. 4:15 reggel, v. v. 2:20 d. u.

Érkezés Zenta felől: V. v. 9:32 d. e., v. v. 8:13 este.

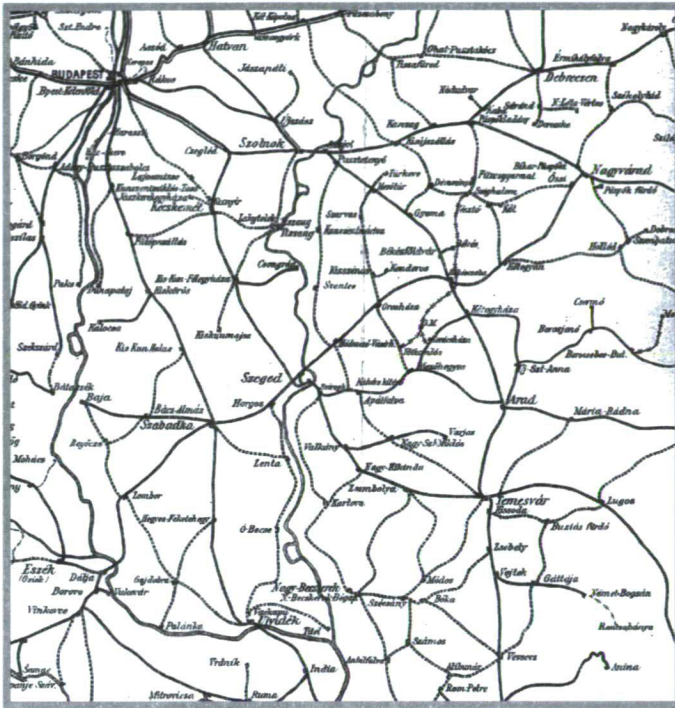
Aradi- és csanádi egyesült vasutak „Szeged” állomáson.

Indulás Arad felé: Sz. v. 6:10 este, v. v. 2:19 d. u., v. v. 3:20 éjjel.

Érkezés Arad felől: Sz. v. 9:27 d. e., v. v. 1:00 d. u., v. v. 9:40 este.

Rövidítések magyarázata. A pont előtti szám az órát, a pont-utáni a percet jelenti, — sz. v. = személyvonat, gy. v. = gyors-vonat, t. v. sz. sz. = tehervonat személyszállítással, v. v. = vegyes vonat, k. expr. = keleti express, d. e. = délelőtt, d. u. = délután.

3. ÁBRA A SZEGEDET ÉRINTŐ VONATOK MENETRENDJE 1895-BEN. A (SZEGED)-SZŐREG-KARLOVA VISZONYLATÚ VONALAT 1897. NOVEMBER 29-ÉN NYITOTTÁK MEG



4. ÁBRA DÉL-ALFÖLDI VASÚTI TÉRKÉPRÉSZLET AZ 1900-AS ÉVEK ELEJÉRŐL

korlátai szerint történt. 1901 júniusának végén befejezték a rókusi vasútállomás bővítését (5. ábra), 1901-ben teljesen elbontották a szegedi vasútállomást és a sokkal nagyobb méretű (lényegében a mai) állomásépületet Pfaff Ferenc tervei szerint 1902. december 1-jén nyitották meg. (6. ábra) Évekig húzódtott az újszegedi vasútállomás létesítése is, végül 1903 novemberében azt is átadták a forgalomnak. (7. ábra) A lóvasút 1899-ben 14 kocsival, 35-40 lóval és közel száz fős személyzettel bonyolította le a személyforgalmat. (8. ábra) A lovakat naponta háromszor váltották, a forgalmi személyzet napi munkaideje 12-14 óra volt. Egy kocsi napi költségéből a személyzetre 5,19 koronát fordítottak. Az istállószemélyzet naponként és lovanként 37 fillért kapott. A forgalmi személyzet „az utazóközönségtől való megkülönböztetés céljából” egyenruhát viselt.

A közúti személyszállítás története

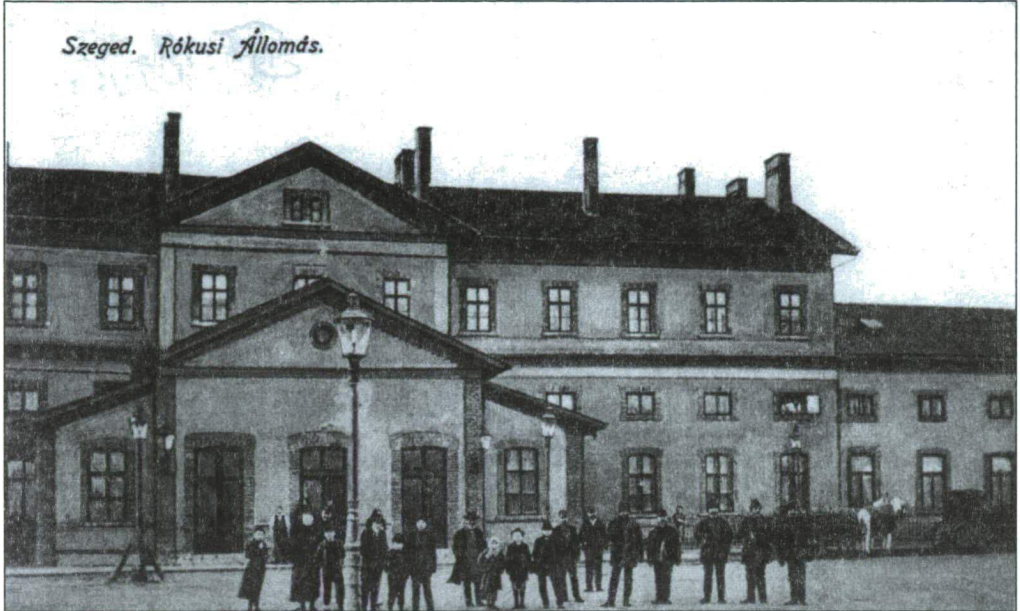
A szolgálatot a legnagyobb melegben is a legfelső gombig zárt egyenruhában és sapkában kellett teljesíteni. Problémák azonban akkor is adódtak, mert például a Szegedi Naplóban 1896. augusztus 29-én az olvasható, hogy „a közúti vasút ellen már másodízben kapunk panaszt olyan dolog miatt, ami nincs neki. Azt panasolja 4 levélíró, hogy miért nincsen ott a személyzetnek egyenruhájához illő sapkája és miért teljesítik a szolgálatot többé-kevésbé zsíros kalapban. Ezt bizony nem tudjuk, de majd ad felvilágosítást az igazgatóság.”

A részvénytársaság nagy gondot fordított a lovak ellátására, ápolására. Egy ló napi takarmányköltsége 1 korona 93 fillér, gyógy- szerköltsége 7 fillér volt. Egy kocsi napi költségéből a lovakra 9,16 koronát fordítottak. Az évenként összeállított igazgatósági jelentésekben a lovakkal kapcsolatban az alábbiak szerepelnek:

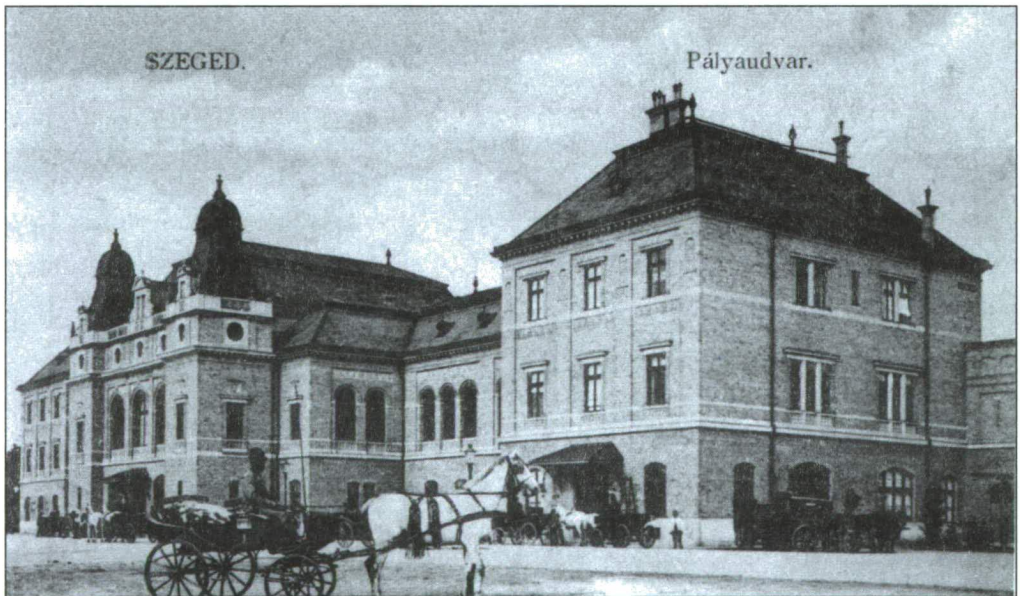
„1896-ban hátrányos volt a lóállományban fellépő influenza, minek folytán lovaink nagy része szolgálatképtelen volt, a legélénkebb forgalmi idényben lényeges közlekedési redukálásra kényszerültünk.”

„1899-ben a lóállomány 39 lóból állt. Egy ló naponta 33 kilométert teljesített A lótakarmány árai – különösen a zab –, az előző évvel szemben mérsékeltebb volt. 1900-ban egy ló átlagos napi teljesítménye 30 km volt.”

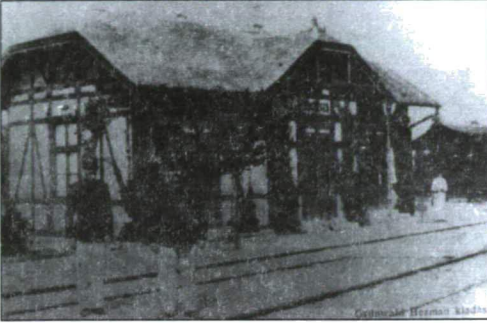
„1901-ben a lóállomány és a lovak teljesítménye nem változott, de a személyforgalom kiadását növelte az a rossz körülmény, hogy a rossz termés miatt a lótakarmány az előző évinél lényeg-



5. ÁBRA KORABELI VÉLEMÉNY SZERINT RÁ SEM LEHETETT ISMERNI AZ ÁTÉPÍTETT, KIBŐVÍTETT RÓKUSI VASÚTÁLLOMÁSRA, AMELYET NAPONTA TÖBB MINT KÉTEZER UTAS VETT IGÉNYBE. A VÁGÁNYOK FELŐL AZ ÉPÜLET TELJES HOSSZÁBAN ÖNTÖTTVAS-OSZLOPOS VERANDÁT ÉPÍTETEK. AZ ÁTÉPÍTÉS TERVEZŐJE ISMERETLEN, A KIVITELEZŐ ROBELLY ALADÁR ÉPÍTÉSZ VOLT



6. ÁBRA ÁTADÁSOKOR SZEGED ÁLLOMÁS VOLT AZ EGYIKE A HAZAI LEGKORSZERŰBB VASÚTÁLLOMÁSOKNAK. TERVEZŐJE PFAFF FERENC, KIVITELEZŐJE ROBELLY ALADÁR ÉPÍTÉSZ VOLT.



7. ÁBRA ÚJSZEGED LAKOSSÁGA ÉVEKIG HARCOLT A VASÚTÁLLOMÁSÉRT

gesen drágább volt. 1902-ben a lóállomány költsége azért volt lényegesen drágább, mert a kedvezőtlen szénatermésen kívül tovább emelte a széna árát az angol kormány által ezen a vidéken történt nagyobb lőfelvevásárlás és az ezzel járó nagyobb szénafogyasztás.”

„1903-ban a lótakarmány ára az előző évinél mérsékeltebb volt, de a „lókicserélési költségek” néhány ló elhullása miatt emelkedtek.”

Lóvasúti balesetek és más események, rendeletek

A napilapok továbbra is előszeretettel foglalkoztak a „világvárosi” lóvasút minden eseményével. Az alábbi válogatás ezekből történt:

– „A Kelemen utcában ma délben egy kisebbfajta karambol esett meg a lóvasút és egy úri fogat között. Jovics báró, főhadnagy fordult be a kocsival az utcába, mikor arra túlkölt el a lóvasút s attól a lovai megbokrosodtak. Majd nekimentek a lóvasút kocsijának, de szerencsére még el lehetett oldalt fordítani az állatokat. A barátságos érintkezésnek így csak a kettőtört sárhányók adták meg az árát.”¹³

– „A vasúti bakteroknak van egy kis furfangos masinájuk, amit akkor szoktak a vágányokra erősíteni, ha azt akarják, hogy a robogó vonat megálljon. Valaki elcsempészett egy ilyen petárdát s letette a közúti vasút Galamb utcai vágányára. Mikor azután az éjjel egy kocsi áthaladt rajta, felrobbant. Szerencsére a kocsin nem ült senki, a tettes ismeretlen.”¹⁴

– „A közúti vasút helyi, városi tehervonataira vonatkozólag az alábbi rendeletet adta ki a főkapitányi hivatal:

1. Összeakasztott kocsikban minden harmadik kocsi fékes legyen.
2. Az utolsó kocsi okvetlen fékkocsi.
3. Minden fékkocsin fékező, nappal piros zászlóval, éjjel és ködben jelzőlámpával.
4. Ha a mozdony tolat, a kocsi előtt egy alkalmazottnak kell haladni a vágányokon.
5. A mozdony hatvan tonnánál többet nem továbbíthat.
6. A vonat az utcán csak úgy állhat meg, hogy a gyalog- és kocsutak szabadon hagyandók.”¹⁵

Év	A szállított utasok száma	Személyforgalmi bevétel, Ft	Szállított javak, t	Teherforgalmi bevétel, Ft	Különféle bevétel, Ft	Össz-bevétel, Ft	K i a d á s o k, Ft				Fölösleg, Ft	
							Központi	Személyforgalmi	Teherforgalmi	Pályafenn-tartási		Összes
(csonka) és												
1885	322 423	30 008	70 924	38 727	739	69 474	13 447	22 443	21 725	6 351	63 965	5 508
1886	211 681	20 798	32 869	19 966	416	41 181	9 472	15 751	10 784	4 057	40 045	1 136
1887	213 360	21 855	30 139	18 794	416	41 066	7 085	15 603	11 017	3 742	37 447	3 619
1888	231 556	22 327	40 247	24 961	687	47 976	10 620	16 113	17 367	3 538	47 650	326
1889	294 997	24 075	68 402	31 800	402	56 278	11 200	15 530	20 940	7 678	55 367	910
1890	363 577	27 545	55 338	25 536	2724	55 806	8 688	16 814	11 889	15 942	53 333	2 473
1891	404 715	31 220	38 079	20 952	1538	52 710	6 806	18 334	11 132	17 381	53 653	58
1892	459 235	34 149	44 297	20 843	1334	56 327v	7 022	19 809	10 348	19 190	56 369	4 2
1893	504 592	37 687	26 022	14 501	1077	53 265	6 883	21 585	8 887	15 610	52 965	300
1894	560 261	41 530	17 041	10 407	1287	53 225	12 289	23 967	7 123	8 818	52 198	1 027
1895	562 187	41 103	47 395	28 675	1768	71 546	9 388	24 404	15 012	3 290	52 094	19 452
1896	583 981	41 779	59 150	33 467	2054	77 300	8 404	25 183	19 348	4 914	57 849	19 451
1897	635 500	45 249	41 689	21 964	3718	70 931	9 430	24 073	13 072	3 068	49 863	21 068
1898	697 155	49 412	29 737	14 538	8610	72 560	11 513	30 565	7 550	2 658	52 286	20 274
1899	774 125	54 839	33 177	17 011	4154	76 084	12 073	32 746	9 028	4 171	58 018	17 986

8. ÁBRA A KÖZÚTI VASPÁLYA RT. TELJESÍTMÉNYI ADATAI ÉS ÜZLETI EREDMÉNYE A KEZDETEKTŐL AZ ELSŐ VILLAMOSÍTÁSI TERVIG

A közúti személyszállítás története

2003/XV. 3-4.

– „Vasárnap délelőtt baleset történt a Kossuth Lajos sugárúton a Kórház előtt. A közúti vasúttársaság egyik szabadnapos munkása, aki kissé ptyókás állapotban fölkapaszkodott a lóvasútra, a lépcsőről lebukott. Olyan szerencsétlenül esett a kövezetre, hogy a balkeze a kerekek alá került, amely mind az öt ujját levágta. A szerencsétlenül járt munkás jajveszékelve szaladt haza, onnan a kerületi orvoshoz, aki bekötötte sebeit.”¹⁶

– „Már régen felhívtuk a rendőrség figyelmét azokra a rakoncátlan utcagyerekekre, akik folyton apróbb kellemetlenségekkel bosszantják a mi szolid lófejűnket. Kavicsokat és nagyobb durranó petárdákat raknak a sínekre az esti órákban, s nagy örömet találnak a lóvasúti kocsizökkenésében és abban, hogy a szaporán durranó petárdáktól megijedő ló örülten fut és megbokrosodik. Ilyenkor nagyokat nevetve futnak el a vásott gyerekek és inasok a mellékutcákba. Csaknem mindennaposak ezek az apró huncutkodások, ma délután azonban már komolyabb baleset érte a 19. számú lóvasúti kocsit a Kossuth Lajos sugárúton. A kocsit rendes menetsebességgel szaladt a dohánygyári váltótól, mikor hirtelen nagyot ugrott a kocsit a kerekei alá rakott kövektől, melyeket bizonyára vásott fickók tettek oda. A kocsis hamar fékezett ugyan, de azért a futó kocsit nekiszaladt a még sínre rakott nagyobb kőnek, s nagyot reccsenve megállt. A kocsivezető azonnal leugrott és látta, hogy tengelytörés történt. Emiatt a vasúti közlekedés néhány percre megakadt, míg a kocsit bevontatták az állomásra. A közúti vasút igazgatósága megindította a vizsgálatot, s a rendőrség jól tennie, ha kinyomoztatná a vásott fickókat, akik az ilyen csínytevésekkel esetleg komolyabb veszedelmet is okozhatnak. A nagyközönség érdeke, hogy a lóvasúton biztonságban érezze magát.”¹⁷

– „A Kossuth Lajos sugárút és az Anna utca sarkán történt a szerencsétlenség. Szemtanik állítása szerint a lehajtott fejjel jövő ittas ember mit sem látva haladt neki a lóvonat lovának s bár a kocsis fékezett, már nem bírta megakadályozni, hogy Zsadányi az előrész vasába

ne ütődjön. Az ember ekkor beesett fejjel a vágányok közé s abban a pillanatban keresztül ment a mellén meg a bal kezén a vaskocsi kereke. Hiába állt meg azután a 23-as, Zsadányi halottá vált. A közúti vasút 23-as számú kocsiján Baranyi Pál kalauz és Popity Antal kocsis teljesített szolgálatot, akik most vizsgálat alá kerülnek. Érdekes, hogy Baranyi Pál kalauz ma töltötte utolsó napját a közúti vasút szolgálatában.”¹⁸

– „Ritka eset, hogy valamely lóvasút mint döntnök szerepeljen a jobb társaskörben. Tegnap ez mégis megesett. A lóvasút egy kocsija a Gizella-téren fölborított egy kocsit, egy másik vaskerekű ház pedig a Boldogasszony sugárúton a 10. számú bérkocsit hozta dűlő irányzatba. Ennél fogva azt kellene binnie, mérges volt a lóvasút, de a rendőri jelentések épp az ellenkezőjéről tesznek tanúságot. A lóvasút csak oly szelíd volt mint más köznapokon, s a fellökött kocsik hajtottak neki. Húsvét napján vidám magyarokkal ilyesmi meg-esik.”¹⁹

– „Tegnap a Kossuth Lajos sugárúton ismét volt kocsiösszeütközés. A lóvasút egyik kocsija és Kelemen István ügyvéd hintója akadt össze. Nagyobb baj nem történt, a hintó azonban megromogálódott.”²⁰

– „Két utasa volt tegnap éjjel a lóvasútnak és két útításkája. Nagyon egyforma volt az utóbbi kettő, s el is cserélték. Ennek új fekete ruhával, fehérneművel, két pár új cipővel volt tele a táskája, a másiké pedig kirurgiai eszközökkel, irrigátorttal és egyéb ilyesmivel. Ezt vitte el a diák, aki most bizonyosan kétségbeesve siratja a fekete ruháját az új cipőkkel együtt. Sírásra pedig nincs ok, az egész táska átvehető a főkapitányi hivatalban.”²¹

– „Most, hogy az esős őszi idő beállott, a lóvasutat is gyakrabban keresik föl az emberek. A megnövekedett forgalom miatt nagyobb figyelmet kellene fordítani a megállóhelyekre. A Rókusi Kórház előtti megállóhely veszedelmes voltára felhívjuk az illetékesek figyelmét. Az épülés alatt levő kórház gerendái és más alkatrészei az útszéli árokban vannak elhelyezve. Ha aztán itt valaki leszáll, vagy belevágódik az odahalmozott

dolgokba, vagy az árokba csúszik a sikamlós árokszélről. A környék siralmas állapotban van; szemét, sár, kődarabok mindenütt. Szegény iskolás gyerekek, fülig sárban kerülnek innen haza.»²²

– „Egy lóvasúti koci alighanem a kocsis vigyázatlanságából okozott balesetet. A koci, amely a rókusi vágányokon haladt, ráfutott a húzó lóra és eltörte a lábát. A szegény állat ott maradt a vágányokon s csak később szállították el onnan.»²³

– „A lóvasúton ma eltűnt egy vidéki asszony ékszere és pénze. Biresán Katica kikindai szerb nő a Szeged állomástól igyekező lóvasúti kocsin ült tízéves fiával és ment volna a rókusi állomásra. A Gizella téren a kis fiú rosszul lett, így le kellett szállniok a lóvasúti kocsirol. Sietségében a koci padján felejtette kis kosarát, amiben ékszerei és 20 forintnyi pénze volt. Ezek a kosárral együtt eltűntek, az asszony hiába kereste, nyomára nem bírt akadni. Jelentést tett a rendőrségnek, amely vizsgálatot indított.»²⁴

– „Pajkos iskolásgyerekek mulatsága az, hogy sok ijedtséget okoz a lóvasúton ülőknek a ropogós gyufák pattogása. Mikor a koci ilyen vonalon végighalad, sorra durrognak a gyufák, az utasok, különösen a nők idegzetét alaposan megborzosgatva. Felhívjuk a rendőrség figyelmét a rakoncátlan csemetékre.»²⁵

– „Szeged-Rókus állomás felől jött 2 óraker a 23. számú lóvasút és a másik pályaudvarra igyekezett. A Dohánygyár előtt gyerekek játszadoztak, akik a lóvasutat megpillantva a sínek közé futottak. E közben odaért a lóvasút és a gyerekek közül Kohn Béla kilenc éves fiú reá kapaszkodott a kocsihoz. A koci kalauza, Kéri János távol akarta tartani a gyerekeket a kocsitól és rájuk szólt. Erre leugrott a kocsirol az iskolás fiú, előre szaladt és a koci elején akart fölkapaszkodni. E közben megbotlott és a koci alá került, melynek kerekerei keresztül szaladtak a lábán. A szerencsétlenül járt gyereket a kórházban vették ápolás alá. A kalauz jelentést tett a szerencsétlenségről a lóvasút igazgatóságának. A vizsgálat során bebizonyosodott, hogy a szerencsétlenséget a kisgyermek pajkossága okozta.»²⁶

– „A 19. számú lóvasúti koci Szeged pályaudvar felé igyekezett a Boldogasszony sugárúton, amikor a Szivárvány utcából kifutott egy hároméves fiúcska és odaállt a vágató koci elé a sínekre. A ló már teljesen a gyerek közelébe jutott, amikor észrevette a veszedelmet Hodrován Béla lóvasúti kalauz. Gyorsan leugrott a kocsirol, és elkapta a sínek közül a gyereket, kit a másik pillanatban már elgázolt volna a ló. Az életmentő kalauzt mindenki, aki látta tettét, megdicsérte. A kisgyermeket egy rendőr vitte haza a Szivárvány utca 7. szám alatt lakó szüleikhez, Szeles István géplakatoshoz.»²⁷

– „Súlyos baleset történt ma délelőtt a postapalota előtt a 20. számú kocsin. Gyovai László törvényszéki hivatalszolgja leszállás közben oly szerencsétlenül esett el, hogy a haladó koci mellé került, és a koci lépcsője oly súlyosan megsértette a vállán, hogy eszméletét veszítette. A szerencsétlenül járt ember állapota aggasztó.»²⁸

– „Ma reggel a Boldogasszony sugárúton eltört egy lóvasúti koci. A tőle telhető sebességgel futott a Szeged pályaudvar felé, és a Bécsi körút sarkán hirtelen nagy koppanással kiszaladt a kereke. A tengelyen eltört valami vasdarab és ennek következtében esett le a kerék. A koci tele volt utasokkal, akiket másik kocsihoz ültettek át, így szállították őket az induló vonathoz. A kocsit a kitérőbe vontatták, és ott volt, még a kovács annyira rendbehozta, hogy szállítani lehetett a Rókuson levő lóvasúti állomásra.»²⁹

– „Majdnem végzetes kimenetelű szerencsétlenség történt ma délután fél 7 óraker a Jernei-féle ház előtt. A 22. sz. lóvasúti koci elütött egy Herczföld Ilona nevű 5 éves leánykát. A kisgyermek olyan szerencsésen esett el, hogy csak a homlokát sértette meg jelentéktelenül. A rendőrség vizsgálatot indított a baleset okának tisztázására.»³⁰

– „Csalás a lóvasúti jegyekkel. Csaláson fogtak két kalauzt, akik elhasznált lóvasúti jegyekkel károsították a társaságot. Az egyik néhány hete lépett a társaság szolgálatába és mindjárt azzal kezdte, hogy visszaélt a beléje helyezett bizalommal. A másik kalauz vizs-

gáló-ellenőre volt a társaságnak. Ez már hét év óta manipulált. Három évvel ezelőtt már rajtakapták csaláson s akkor el is bocsátották a szolgálatból. Kevés idő múlva azután ismét szolgálatba fogadták, de aztán csak újra kezdte a tilos jövedelemszerzést. Már néhány hónappal ezelőtt feltűnt az igazgatóságának, hogy megcsappant a társaság napi bevétele. Rosenberg Nándor igazgató, aki nagy lelkiismerettel őrködik a társulat vagyona, azonnal arra gondolt, hogy valamelyik alkalmazottja károsítja a társaságot. Nagy vigyázatra hívta föl Vastag György és Weisz Dávid ellenőröket, kik azután erősen megfigyeltek minden kalauzt. Pár napra rá megkerült a csaló, egy kalauz személyében, akit az igazgató azonnal el is bocsátott a szolgálatból.

*A kalauz oly módon csalta a társaságot, hogy az utazóközönség által a kocsiiban eldobott jegyeket összeszedte, és azokat az újonnan érkező utasoknak adta el. Az ilyen jegyek árát saját céljára fordította. A napokban a 14. számú lóvasúti kocsikalauza érte tetten Weisz ellenőrt, aki hasonló visszaéléseket követett el. Ő, aki a kalauzok ellenőrzésével lett megbízva, összeszedte minden alkalommal az utasoktól a lóvasúti jegyeket s azokat újból eladta. Felszállt azokba a kiegészítő kocsikba, amelyeken jegykiadó kalauz még nem volt és az elhasznált jegyeket adta el. Hét év óta volt már szolgálatban, és azt hiszik, hogy ezen idő alatt folyton űzte a manipulációt. Három évvel ezelőtt a társaság pénztárnoka rajta fogta az üzérkedésen és akkor el is bocsátották a szolgálatból. Időközben ismét visszafogadták, s azóta mint ellenőr járta a kocsikat. Most aztán másodszor is megfogták. Balogh Márton kalauz érte tetten éppen akkor, amidőn az ellenőr a kiegészítő kocsiban osztogatta az utasoknak az elhasznált jegyeket. A kalauz nyomban elment Rosenberg Nándor igazgatóhoz és bejelentette neki a fölfedezett üzelmet.*³¹

– „Ismét két hűtlen kalauz bűne foglalkoztatja a lóvasút igazgatóságát. Az egyik kalauz visszaéléseit már két ízben elnézte a társaság. Most harmadszor is rajtakapták, hogy az el-

*használt jegyekkel üzérkedik. A másik kalauz azt a bűnt követte el, hogy elköltötte a jegyekért befolyt pénzt. Az eset az elmúlt vasárnap történt. Az összeg 69 korona, egész havi fizetése a lóvasúti kalauznak. Fogadalmi ünnep volt ekkor, és sokan utaztak a lóvasúton, ezért volt a napi bevétel a rendesnél nagyobb. A pénzzel este egy korcsmába tért be a kalauz és elverte a társaság pénzét az utolsó fillérig.*³²

– „Lóvasúti kocsik a hóban. Tegnap dél óta megint nekilódult a havazás, ennek folytán a közlekedés meglehetősen akadályokba ütközik. Tegnap olyan rohamosan zúdult le a hó, hogy három órákor be kellett szüntetni a lóvasúti közlekedést, mert elakadtak a kocsik a hóban. Ma reggel 70 ember fogott hozzá a hó eltakarításához, ami 9 órára sikerült és attól kezdve újra megindult a közlekedés.”³³

– „Könnyen végzetessé válható baleset történt ma a Dohánygyár környékén, ahol a lóvasút elütött egy asszonyt. A sínek között haladt s nem vette észre a sűrű tiülködés dacára sem, hogy a 20. számú kocsik gyorsan jön utána. Farkas István kocsislegény a fordulónál vette észre az asszonyt, azonnal fékezett is, de már késő volt, mert a ló elütötte az asszonyt, akit könnyebb sérülésekkel azonnal kórházba szállítottak.”³⁴

– „Egy 27 éves szegedi cselédlány tegnap estefelé a Pozsonyi Ignác utca sarkán akart áthaladni, mikor arrafele jött a lóvasút. A lány előbb szeretett volna keresztül jutni a síneken, mielőtt a kocsik odaér. Tóth Pál kocsis észre is vette ezt, fékezett, azonban késő volt, mert a ló elütötte a leányt, aki könnyebb sérüléseket szenvedett a bal karján és a jobb lábaszárán. Azonnal kórházba szállították.”³⁵

– „Húsvét hétfőn délután a Gizella téren egy utasokkal teli lóvasúti kocsik tengelytörést szenvedett és kikiszlott a sínről. Emberben, állatban kár nem esett, mindössze annyi történt, hogy a közlekedés addig szünetelt, míg a romlott kocsit a pályatestről eltávolították.”³⁶

– „Lopás a lóvasúton. Egy vasúti ellenőr ma reggel a rókusi pályaudvarról bejövet észrevette,

hogy a közúti vonaton levő közönség közül valaki ledob az utcára egy pénztárcát. Fölvette és látta, hogy a tárca üres. Mialatt behozta a rendőrségre, özv. Linkóné szegedi lakos jajveszékelve kereste a rókusi állomáson a tárcáját. Utána bejött a rendőrségre és jelentést tett az esetről. A tárcában tíz forint volt, s mikor kifizette a jegy árát, maga mellé tette a lóvasút padjára. A detektívek még délelőtt kinyomozták a két tolvaj asszonyt, akik beismerték a lopást.³⁷

– „Pütkösd hétfőjén az ünneplő közönség szép déli meglepetésben részesült a lóvasút részéről. A menetrend teljes elforgatásával déltől kezdve vagy félóráig minden kocsi a rókusi állomás felé nyargalt s a szembe törekvő utasok nem tudtak lóvonatra ülni. Végre jött egy kocsi, ez aztán a mulasztást úgy akarta helyrehozni, hogy a megállóhelyeket semmibe véve vágatott ki az állomáshoz. Csak azok tudtak fölugrálni rá, akik éppen a váltóknál kaphatták el. Talán éppen ez a tornászati ügyesség keserítette el annyira a kalauzt, hogy egy 80 éves öregembert a kocsi belsejében, hölgyek jelenlétében, a legcsúnyább szidalmakkal illetett, élénk variálásával a különféle kaszárnyai műszavaknak. Közben a kocsis vágatott tovább, egy fiatal ember látva, hogy nincs megállás, légtornászati fogással élt, de pórul járt, mert orral bukott a kocsiba. A Boldogasszony sugárúton meg csak szaladt a Szatymazra igyekvő közönség a kocsi mellett, bízva abban, hogy tán csak beéri, ha előbb nem, a vasútnál a kocsit. Mivel a lóvasúttársaság már sokszor kimutatta, hogy a közönség kényelmét szem előtt tartja, azt kell hinnünk, hogy a felfordult állapotot csak egy garázda, részeg kalauz idézte elő.³⁸

– „A szegedi lóvasút részvénytársaság kérvényt nyújtott be a tanácshoz, amelyben engedélyt kér arra, hogy a lóvasút hálózatát Szeged ideiglenes állomásig meghosszabbítsa. A hatóság ma tartotta meg az állomáson a helyszíni tárgyalást és az érdekeltek hozzászólása után megadta az engedélyt a hálózat meghosszabbításá-

ra. A közúti vasút részvénytársaság a Galamb utcában fölszedi az ott lerakott síneket és a hálózatot olyképp hosszabbítja meg, hogy az a Tanítóképezde épülete előtt halad tovább a Vaspálya utcán keresztül az ideiglenes vasúti állomásig.³⁹

– „Auer Lajos lóvasúti kalauz panaszt tett ma a rendőrségen Szalkay Mátyás ellen, aki őt késsel megszurta. Szóváltásuk volt egymással ma délelőtt, ahogy a lóvasúti telepen találkoztak, Szalkay bicskát rántott belevágta a kalauz nyakába. Szerencsére vastag télikabát volt rajta, ami a szúrás erejét fölfogta. Így is jelentékenyen megsérült a nyakán. Sebét az orvos bekötötte, a rendőrség pedig megindította a vizsgálatot.⁴⁰

– „Boldogasszony sugárúton tegnap este iszonyú riadalom támadt. Amint a lóvasút elrobogott, hatalmas durranás támadt a nyomában, valósággal megreszkeztette a levegőt. Emberek-

SZEGEDI KÖZUTI VASPÁLYA RÉSZVÉNYTÁRSASÁG.
MEGHÍVÁS.

A szegedi közúti vaspálya részvénytársaság
t. részvényesei tisztelettel meghívotnak a
f. 1886. évi márczius hó 28-án d. u. 4 órakor
Weiner Miksa igazgatósági tag ur
lakásában (Széchenyi-tér városi bérház
I. emelet) tartandó
I. rendes közgyűlésre.

NAPIREND:

1. Az igazgatóság évi jelentése és a zárszámadások előterjesztése.
2. A felügyelő-bizottság jelentése, a zárszámadás megállapítása és a fölmentvény megszavazása.
3. Határozathozatal a tiszta nyereség fölött.
4. A közlekedési tervezet megállapítása.
5. Az igazgatóság és a felügyelő-bizottság választása.

Szavazati jog gyakorlása tekintetéből a részvények legkésőbb márczius hó 27-éig

Bécsben: Dr. Reif Em. társ. elnök urnál (I. Börsengasse 6.) vagy Szegeden: a társulat pénztáránál (Iorgalmi udvarban) térítvény mellett leteendők.)

Az igazgatósági jelentést a részvényesek a társulati irodában megtekinthetik.

Szegeden, 1886. márczius 21-én.

Az igazgatóság.

*) Jegyzés: Az alapszabályok 11-ik §-a így hangzik:
"A részvény tulajdonos egy szavazatot ad; ennekben azonban, hogy a részvények a magánban jelölt helyeken tartózkodnak és hogy a közgyűlés alkalomával a letéti utazta előmutassák."
189

9. ÁBRA AZ I. RENDES KÖZGYŰLÉSEN 2500 RÉSZVÉNY KÉPVISELETE 250 SZAVAZatot JELENTETT

2003/XV. 3-4.

ben nem esett kár, a viccelődő gézengúzoknak még eddig nem akadtak a nyomára.³⁴¹

– „Tegnap egy vásáros néppel zsúfolásig megtelt kocsí haladt a Kossuth Lajos sugárúton, amikor az 52. számú ház előtt megbotlott az eléje fogott ló és a súlyos kocsí tökéletesen szétgázolta a szegény párát. Az elpusztult táltost úgy kellett elszállítani az utcáról. Azt hisszük, gazdasági szempontból is jobb volna a sínek között levő rossz kövezetet kijavíttatni, mint a lovakat elgázoltatni.³⁴²

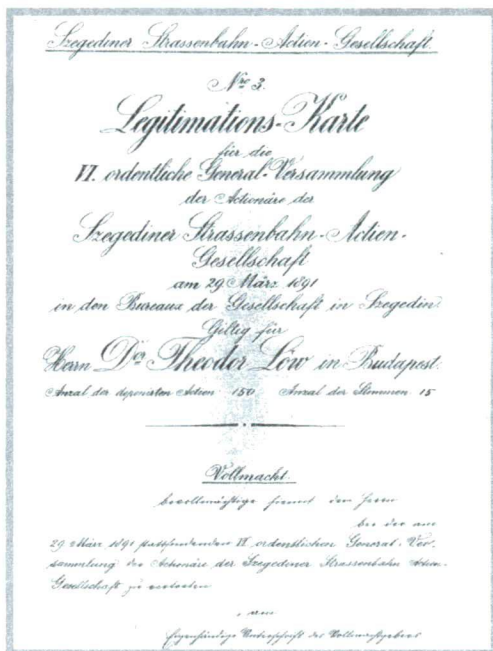
– „Ma délben a Kossuth Lajos sugárúton Lőrincz István kíségető kalauz 6 éves Lajos nevű fia folszállott a lóvasútra, hogy hazavigye az ebédbordó edényt. A Kossuth Lajos sugárút egyik kitérőjénél akart leszállni a gyerek, de olyan szerencsétlenül lépett le, hogy egyik lábán keresztülment a kocsí kereke. A kisfiú fájdalmas kiáltására azonnal megállították a kocsí s édesapja ölében vitte a kórházba. Az orvosok bámulattal konstatálták, hogy a csontja nem tört el, a nehéz kocsí csak könnyebb zúzódást okozott.³⁴³

A részvénytársaság igazgatósága minden évben értékelő, elemző jelentésben számolt be a közgyűlésnek előző évi munkájáról. Az ezekből a jelentésekből válogatott részletek hűen tükrözik a lóvasút életét. (9-11. ábrák)

SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS

– „Az 1888. év nem volt kedvezőbb az előző évnél. A helyi viszonyok, melyek saját intézetünk üzleti forgalmát javították volna, nem javultak. A személyforgalom az első hónapokban a rendkívül sok hóesés miatt hátrányt szenvedett. A forgalom 17 napon át egészen, 21 napon át részben volt akadályozva. A nyári hónapokban átlagosan 712, a téli hónapokban 554 utas volt egy-egy napon.”

– 1899-ben „a személyforgalom emelkedett ugyan, mégsem felelt meg a menetrend sűrítéséhez fűzött reményünknek, és ha a szeptember hóban Szegeden megtartott mezőgazdasági kiállítás nem hozott volna személyforgalmunk javára váratlan bevételelemel-



10. ÁBRA DR. LÖW TIVADAR A LETÉTI NYUGTA SZERINT AZ 1891-BEN TARTOTT KÖZGYŰLÉSEN 15 SZAVAZATTAL RENDELKEZETT

kedést, ez alig emelkedett volna oly mérvben és terjedelemben, hogy a kocsik szaporítása által felmerült költségtöbblet fedezetet talált volna.

A közönség még korántsem jutalmazta meg a menetrend sűrítése által neki nyújtott előnyöket, és a gyorsabb és pontosabb közlekedtetést oly mérvben, hogy az a fokozott üzemköltségeknek megfeleljene, és így csak a közeljövőben fog megválni, hogy a kocsik szaporítása és a menetrend sűrítéséhez fűzött reményünk nem fog-e túlságosan optimistának mutatkozni...

Rendes forgalomban állott a fővonalon 11 egyfogatú kocsí 6 percnyi menetközökben, melyekhez különösen a nyári hónapokban az érkező vonatokhoz a szükséghez és rendelkezésre álló forgalmi eszközökhöz képest, kíségető kocsik rendeltettek ki. A forgalom pontosan és akadálytalanul lebonyoló-

Szegedi közúti vaspálya részvénytársaság.

Meghívás.

200

A szegedi közúti vaspálya részvénytársaság t. részvényesei tisztelettel meghívtnak a f. 1902. évi március hó 11-én d. e. 9 órakor Weiner Miksa igazgatósági tag ur lakásán (Klauszál-tér, keresk. és iparbank épület) tartandó

II. rendkívüli közgyűlésére.

Napirend :

A felügyelő-bizottság kiegészítése.

Szavazati jog gyakorlás tekintetéből a részvények legkésőbb f. évi márc. 10-ig Bécsben: Dr. Reif Manó, társ. elnök úrnál (I. Annagasse 3.), vagy Szegeden: a társulat pénztáránál, (Kelemen-utca 2.) téritvény mellett leteendők.

Szegeden, 1902. március 3-án.

Íz igazgatóság.

Jegyzet. Az alapszabályok 11-ik §-a így hangzik: Tiz részvény tulajdona egy szavazatot ad; szükséges azonban, hogy a részvények a meghívókban jelzett helyeken letétessenek és hogy a közgyűlés alkalmával a letéti nyugta előmutatassék.

12. ÁBRA 1902-BEN HALÁLESET MIATT KELLETT A FELÜGYELŐ-BIZOTTSÁGOT KIEGÉSZÍTENI

évivel szemben öröndetesen emelkedett. Minden egyes napon 2212 volt a szállított személyek száma. A forgalom ugyan rendesen lebonyolódott, de nem hagyhatjuk figyelmen kívül azon körülményt, hogy fővonalunknak egyes vonalrészeinek aránytalan hossza menetrendünk pontos betartását kedvezőtlenül befolyásolja, és különösen a kocsitalálkozások pontosságát zavarja, miért is néhány kitérő elhelyezését vettük tervbe, melynek keresztülviteléhez hozzájárulásukat kérjük.” (15. ábra)

– 1903-ban „a személyforgalom tovább emelkedett, és remélhetjük, hogy ezen üzletág a célszerűtlenül beosztott kitérők rektifikálása következtében lehetőségessé váló pontos kocsitalálkozások és a forgalom pontos lebonyolítása által tökéletesedni fog. Minden egyes napon 2249 volt

az átlagos utasszám. – A kocsitalálkozások pontos betarthatása végett célba vett kitérők elhelyezése, a folyamatban levő villamossági tárgyalásokra való tekintettel nem foganatosított az elmúlt évben, minthogy azonban ezen tárgyalások várakozásunk ellenére elhúzódnak, és a kitérők elhelyezése különben sem ellenkezik az esetleges villamosüzemre való átalakításból kifolyólag beálló rendelkezésekkel, szándékunk a célszerűtlenül elhelyezett kitérők rektifikálását az 1904. évben eszközölni, mely költségeknek tiszta nyereségből való dotálását indítványozzuk.”

ÁRUFUVAROZÁS

– 1888-ban „az ipar és a kereskedelem pangása kedvezőtlenül hatott az áruforgalomra is. A városi üzemek, a kikötő és a teherpályaudvar viszonylatában 3020, 1889-ben 5820 vasúti kocsit továbbítottak.”

– 1894-ben „az előző évi 2559 kocsival szemben csak 1655 vasúti kocsit továbbítottak. A csökkenésnek az volt az oka, hogy a „Victoria” gőzmalom saját iparvágány építésével közvetlenül csatlakozott a teherpályaudvarhoz, ezért a közúti vasút iparvágányát el kellett bontani.”

– 1899-ben „az előző évi 2754 kocsival szemben 3094 kocsit továbbítottak. A csekély emelkedés ellenére a gazdasági depresszió és az előző évi szűkös gabonatermés egyaránt éreztette hatását. A hajóátrakási forgalom, mely kezdetben az előző évihez viszonyítva kedvező fejlődést ígért, egyszerre megcsappant, úgyszintén csökkent a többi szállítmányozási fél forgalma is.”

– 1900-ban „a kereskedelemben és az iparban tapasztalható depresszió egyre jobban éreztette kedvezőtlen hatását. A teherforgalomban továbbított 3390 vagon számszerűleg némi emelkedést mutat, de az emelkedést nem az állandóan javuló forgalom idézte elő, hanem inkább helyi természetű, véletlen és múló ok. Annak tulajdonítható, hogy szerződészerűen a közraktáraknak fenntartott hajóátrakások nagy része az alacsony vízállás miatt általunk eszközöltetett. Sajnálattal kell felemlítenünk, hogy az évek

óta egyik legnagyobb teherszállítványozási felünk, a Gőzfűrészgár az első félévben üzemét beszüntette.”

– 1901-ben „a kereskedelem és a forgalom meddősege olyan hatással volt a teherforgalomra, hogy ez az üzletág úgy az előző évi, mint az előző tíz évi átlagos bevétellel szemben 40%-os csökkenést mutatott fel. Ezt a csökkenést leginkább a kedvezőtlen aratás és az általános gabonaforgalmi pangás következtében észlelhető kivitelhiány okozta, mely különösen a hajóátrakási forgalmat annyira csökkentette, hogy ez az üzletág fennállása óta a leggyöngébb volt. Összesen 1920 vagon volt a forgalom, ami 1470 vagonnal kevesebb az előző évinél.”



– 1902-ben „a teherforgalom további 20%-kal csökkent. Ez a csökkenés többnyire a hajóátrakási forgalomban beállott apadásban leli magyarázatát. Ez az üzletág csak 127 szállított kocsit mutat fel az előző évi 438-al szemben... Ez az üzletág az elmúlt évtizedben ilyen csekély eredménnyel nem végződött.”

A kocsiforgalom alakulása

	1901. év	1900. év	Különbség
Légszeszgár	853	880	-27
Sóhivatal	172	314	-142
Fűrészgár	–	330	-330
Hajóátrakás	438	1422	-984
Különböző felek	457	444	+13
Összesen	1920	3390	-1470

Év	Utasszám (fő)	Bevétel (korona)*	Árufuvarozás (tonna)	Bevétel (korona)	Üzemi fölőslég (korona)
1900	767511	108741	34984	40989	108
1901	758800	107894	20754	24048	20449
1902	807410	115174	19510	19105	1563
1903	820991	117596	23235	27828	637

* A koronaértéket a kormány 1899. november 1-jén kelt rendelete alapján 1900. január 1-től vezették be.

A közúti személyszállítás története

– 1903-ban „a jó termés ellenére a teherforgalom a várakozás alatt maradt. A kedvezőtlen közgazdasági helyzetben a kiviteli forgalom is pangott. A teherforgalom az előző évi 1901 vagonnal szemben 2014 volt.”

Lóvasútból villamos vasút. Tervek, viták és perek

Az 1890-es években már többször napirendre került a városi közlekedés korszerűsítése. A napilapok rendszeresen beszámoltak ezekről a tervekről, Olyan elképzelés is volt, hogy a lóvasút hálózatát kibővítik, új vonalat építenek a Szeszgyártól a Római, Brüsszeli és Párizsi körúton át a rókusi temetőig. A villamosítással kapcsolatos tervben a hálózat bővítését azért tartották szükségesnek, mert a város északi és nyugati része sem a városközponttal, sem a vasútállomásokkal nem volt összekötöttségben. Az átalakítás és a bővítés módozatairól és feltételeiről Rosenfeld Nándor, a társaság igazgatója egy terjedel-

Szegedi közúti vaspálya-társaság.

MEGHÍVÁS.

A szegedi közúti vaspálya-részvény-társaság

t. részvényesei tisztelettel meghívottnak a f. 1903. évi március 22-én, d. e. 9 órákor társaságunk ülésére: Weiner Miksa ur lakásán (Klausz-tér, kereskedelmi bankház I. em.) tartandó

XVIII. rendes közgyűlésére.**Napirend:**

1. Az igazgatóság évi jelentése és a zárszámadosok előterjesztése.

2. A felügyelő-bizottság jelentése, a zárszámados megállapítása és a fölmentvény megszavazása.

3. Határozathozatal a tisztá nyereség fölött.

4. Az igazgatóság és felügyelő-bizottság vánszátása.

Szavazati jog gyakorlás tekintetéből a részvényes legkésőbb f. évi március 21 ig Beesten: Dr. Reif Manó úrs, elnök úrnál (L. Annagasse 3), vagy Szegeden: a társulat pénztárnál (Kelemen utca 2) térítvény mellett letendők.

Az igazgatóság jelentését a részvényesek a társulati irókában megtekinthetik.

Szegeden, 1903. március 12-én.

Az igazgatóság.

Jegyzet. Az alapszabályok 11. §-a így hangzik:

"Ez részvény tulajdonosa egy szavazatot ad, szükség esetén, hogy a részvények a megállapított helyeken letendessenek és hogy a közgyűlés alkalmával a letéti nyelvet elomuttassák."

A szegedi közúti vaspálya-részvénytársaság

1902-ik ÉVI ZÁRSZÁMADÁSAI.

VAGYON.		MÉRLEG-SZÁMLA.		TEHER.	
Füzet szám	K	F	Füzet szám	K	F
1	Pénztár-számla: pénzkészlet	34231	1	Részvénytők-számla: 4500 db. illetve tőkötörlesztés előjából történt visszaszámlálás következtében 4380 db, eredetileg 100 ft. lefeljegyzés után 50 ft. egyenkénti növértékű részvény	438000
2	Értékpapír-számla: értékpapírok	754639	2	Tőkötörlesztési-alap-számla	45000
3	Anyag-számla: anyagkészlet	381443	3	Daruházati értéktörlesztési tartalek-számla	15603388
4	Lejár-számla: Lejárások és forgalmi események, a 450,000 ft-os részvény-tőkének 1891-ben lefeljegyzés folytán 225,000 ft-ra törést le-szállítása után	47663085	4	Számlahelyi tartozások	376674
5	Lejár-számla: pótdaruházások	15603388		Nyereség	3706819
6	Fuvar-levelek-számla: készlet	7132			
7	Számlahelyi követelések	3065090			
		6798981			6798981

TARTOZIK.		NYER- ÉS VESZT-SZÁMLA.		KÖVETEL.	
Füzet szám	K	F	Füzet szám	K	F
1	Személyforgalmi költségek	6775029	1	Nyeremény áthozatal 1901-ről	1193188
2	Teher- és hajóutak. forg. költ-ségek	983858	2	Személyforgalmi bevételek	11517440
3	Üzletvezetési és igazgatási költségek	1454777	3	Teher- és hajóutak. forg. bevételek	1910858
4	Pályafenntartási és felügyeleti költségek	596786	4	Kamatok	46512
5	Adó	1029281	5	Külföldi bevételek	79825
6	Nyereség	3706819			
		14747513			14747513

Szeged, 1902. évi december hó 31-én.

Az igazgatóság:

Rosenfeld Nándor s. k.

Dr. Reif Manó elnök s. k.

Weiner Miksa alelnök s. k.

Dr. Löw Tivadar s. k.

Vajda Sándor s. k.

Löw M. s. k.

Baracs Károly s. k.

A könyvelésért:

Wolfner Károly s. k.

Jelen zárszámadosokat megvizsgálám, azokat a könyvekkel és azok adataival mindenben meggyezőnek találtam.

A felügyelő-bizottság:

Dr. Réssa Izse elnök s. k.

Dr. Redlich József s. k.

Oblath Lipót s. k.

300

Nyomtatott a kiadótulajdonosnál. Endr. ény. Imréné Szegeden.

13. ÁBRA A XVIII. RENDES KÖZGYŰLÉS MEGHÍVÓJA ÉS AZ 1902. ÉVI ZÁRSZÁMADÁS A SZEGEDI HÍRADÓBAN JELENT MEG

mes memorandumot készített, melyet előkészítő tárgyalás és az átalakítás engedélyezése céljából 1899. december 31-én nyújtott be a város tanácsához.

A memorandum bevezetőjében az igazgató utal egyéb vidéki városokra, melyek népesség tekintetében messze elmaradnak Szeged mögött, de közúti vasútjuk már régen villamos üzemre van berendezte. Európa területén 142 villamos vasúttal szemben csak 39 vasút üzemel. A szegedi közúti vaspálya forgalma évről évre örvedetesen fejlődik és reményt nyújt arra is, hogy ez a fejlődés fokozódni fog. Kifejti, hogy Szeged helyi forgalmát a két vasútállomást összekötő egyetlen vasútvonal immár képtelen kielégíteni, ezért javasolja:

„Először: a jelenleg személyforgalmat szolgáló fővonal (a két vasútállomás között), valamint a Tisza Lajos körüton fekvő és jelenleg csak áruforgalmat közvetítő vonalrész (az ártézi kúttól a felső tiszai rakpartig és a Gizella tértől az alsó-tiszai rakpartig) a jelenleg elhelyezett síneknek összesen 4,9 km hosszában villamos üzemre való átalakítását.

Másodszor: a közúti vasút mai hálózatának a főhálózattal szerves összefüggésben levő és úgy az egyenes kocsiközlekedést, mint az átszálló forgalmat közvetítő alább leírt villamos üzemű vonalakkal való kibővítését:

1. A Tisza Lajos körüti vonal, mely a m. kir. államvasutak üzletvezetőségi épületénél csatlakozna a jelenleg is létező sínpályához, a Tisza

A szegedi közúti vaspálya kirvingtársaság igazgatóságának évi jelentése az 1902. évi március 15. és 23. ül. tartandó XVII. rendes közgyűlésre.

Tisztelt Közgyűlés!

Mielőtt az elmúlt év üzleteredményéről jelentésünket előterjesztenék, kötelességünknek tartjuk, a közgyűlésnek elégtenni és a múlt évben elhunyt vezetőknek két tagjából részvétel megemlékezni, kik intézetünknek ennek fennállása óta ké támaszai voltak.

November hóban elhunytunk Fleischer Ignác, urban társulatunknak egyik ügyvezetőjéről és alapítóját, aki az annak fennállása óta igazgatóságunk büszke tagja volt; december hóban pedig az é. sz. polgári felügyelő bizottságunk hosszú éveken át volt tagja Vajda János, Jankab Fülöp urat. A boldogultak társaságunk irányában maradandó és érdemeket szerettek, és emlékeiket mindig tiszteltben fogjuk tartani.

Jelentésünk üzleti részére áttérve, nem hallgathatunk fel, hogy az elmúlt év üzleteredménye, — ahhoz, — nem volt kiemelkedő. — A már évek óta tapasztalt közgazdasági válság a múlt évi részben természetesen még inkább növekedett, és a Kereskedelemben és forgalomban kedvező sége által általában észlelhető közgazdasági depresszió különösen teherforgalmunkra oly kedvezőtlen hatással volt, hogy ezen üzletág bevétele így a múlt évi, mint az előző 10 évi átlag bevételeivel szemben 40% al csökkenést mutat fel. — Ezen csökkenést leginkább a Kereskedelm. iránti és az általános rabmagyforgalom pangás következtében észlelhető kiváltságos okokta, mely különösen hajóútakra, Kodási forgalmunkat amennyire csökkentette, hogy ezen üzletág fennállása óta az mennyiségileg a leggyengébb volt.

Sőt a személyforgalom is, — mely tapasztalat szerint évek óta — habár mérsékeltlen, de általában emelkedett, az elmúlt évben 0-8%nyi visszaesést mutat fel, és habár

mint a szintén tervezett sugárúti vonalakhoz és vonalakhoz.

2. A Kálvária utca-temetői vonal a fővonalból a Zrínyi és Somogyi utcák kereszteződésénél elágazva a Dugonics téren az 1. sz. pontban leírt körúti vonal keresztezésével, a belső és külső Kálvária utcán, valamint a m. kir. államvasutak töltésén is át, 3.4 km-nyi hosszúságban a temetőig terjedne. Ez a vonal lenne hivatva Szegednek egész nyugati részét a város középpontjával, valamint a vasútállomásokkal is egybekapcsolni, és egyben a város és a temető között az összeköttetést létesíteni. Ez a vonal a régóta tervezett körúti temető eszméjét is közelebb hozná a megvalósuláshoz.

3. A felsővárosi vonal a Széchenyi téri fővonalból kiágazva a Színházterren és a Batthyányi utcán át a körúti vonal keresztezése után a Szt. György utcán keresztül 2.2 km-nyi hosszban a Vásárhelyi sugárút végéig terjedne. Ez a sugárúton lenne hivatva Szeged északi részét a forgalomnak megnyitni és egyben ama

14. ÁBRA RÉSZLET A SZEGEDI KÖZÚTI VASPÁLYA RT. IGAZGATÓSÁGÁNAK 1901. ÉVI MUNKÁJÁRÓL KÉSZÍTETT JELENTÉSBŐL, AMIBEN MEGEMLEKEZNEK A VEZETÉS KÉT ELHUNYT TAGJÁRÓL

Lajos körúton át a Gizella térig 1.2 km hosszúságban terjedne és itt úgy a már létező fővonalba, mint az áruforgalmat közvetítő sínpályának a gimnázium előtt fekvő részébe torkolna. Ez az 1,2 km hosszú sínbekezelés ily módon lehetővé tenné, hogy a 2 km hosszú belső körúton végig villamos kocsik közlekedjenek, megfelelő átszálló forgalommal a fővonalról és a fővonalhoz, vala-

régen érlelődő tervnek a megvalósítását is előmozdítani, mely a régi „makkos erdő” helyén egy városliget létesítését célozza.

Ezekkel a vonalakkal bővülne a szegedi vaspálya jelenlegi hálózata 11.7 km hosszú hálózattá. Az áramvezető rendszerek közül a tervezet a felső vezetékű rendszer mellett foglalt állást. A teherforgalom a villamos

üzem berendezése után is a mai formában maradna fenn.

A részvénytársaság az átalakításért cserébe kéri a várostól, város által kijelölendő 2000 méter hosszú lóvasút építése alól mentse fel továbbá a kizárólagossági és elsőbbségi jogot 50 évről 63 évre emelje fel és az első 15 év alatt a községi adók alól mentse fel. Végül a megváltásra vonatkozó feltételeket úgy kéri módosítani, hogy a vállalat csak az engedélyezési idő lejártával szálljon a város ingyenes tulajdonába, és hogy megváltás esetén megváltási ár gyanánt az utolsó 5 év átlagos tiszta jövedelmének 25-szörös összege szolgáljon. Az átalakítás és a kibővítés terv szerint közel kettő és fél millió koronába kerülne.”⁴⁴

A közúti vasúttársaság a cél megvalósítása érdekében megkérte a kereskedelmi minisztertől az előmunkálati engedélyt. A miniszter a kérelmet nyilatkozattétel céljából elküldte a város hatóságának. A hatóságnak tisztázni kellett, hogy a villamosság előállítási joga kit illet, mert a Légszeszgyár a várossal olyan szerződést kötött, amely szerint egyedül neki van kizárólagos joga Szeged szab. kir. város területén villamos vezetéket kiépíteni, másrésről a város a szegedi közúti vasúttal kötött területhasználati szerződése értelmében 17/50-ed részben már a lóvasút tulajdonosa. A miniszter a közúti vasúttársaságnak megadta az előmunkálati engedélyt, de a város ezt csak akkor kapja meg, ha rendezzi a Légszeszgyárral fennálló, elhanyagolt jogviszonyát.⁴⁵ Ezt követően napirendre került a villamos vasút áramellátásának kérdése. Vámos Ármin gépészmérnök terjedelmes gazdasági számításokkal alátámasztott tanulmányban foglalkozott ezzel a kérdéssel, és arra a következtetésre jutott, hogy „városunk érdekében áll, hogy a létesítendő elektromos vasút a Légszeszgyárral egy közös áramfejlesztő telepet tervezzen, sőt, ha egyik vagy másik vállalat, – ami azonban nem valószínű – ezen egyesülést megakadályozná, a város hatóságának a rendelkezésre álló eszközeivel kellene kieszközölni

Vasuti menetrend.						
Az éjjeli órák esti 6 órától reggeli 6.50-ig a percek számjegyeinek aláhuzása által vannak megjelölve.						
Érvényes 1902. évi május hó 1-től.						
1. Szeged-Rókus—Szeged.						
		Személy vonat				
		I. II. III. oszt.				
Szeged-Rókus	ind.	12.27	8.30	11.20	8.85	4.58
Szeged	érk.	12.47	8.87	11.33	8.83	6.10
2. Szeged—Szeged-Rókus.						
		Személy vonat				
		I. II. III. oszt.				
Szeged	ind.	2.27	10.15	2.15	6.06	
Szeged-Rókus	érk.	2.45	10.30	2.33	6.23	

15. ÁBRA SZEGED ÉS SZEGED-RÓKUS VASÚTÁL-LOMÁS KÖZÖTT 1891 ÓTA KÖZLEKEDTEK AZ ÁTSZÁLLÓ UTASOK RÉSZÉRE ÜZEMBE HELYEZETT HELYI VONATOK. TALÁN A VÁROSI KÖZLEKEDÉS VONALVEZETÉSÉRE IS HATÁSSAL LETT VOLNA, HA MÁR 1869-BEN ÜZEMBE HELYEZIK ÖKET

az egyesülést, esetleg a Légszeszgyárnak az elektromos vasút terhére való beváltásával is, mert csak ilyen módon jutna a város közönsége elektromos erőhöz.”⁴⁶

A tanács kiküldött egy nagy bizottságot a lóvasút villamosításának tanulmányozására, Zombory Antal tanácsnokot és Tóth Mihály főmérnököt pedig Budapestre, Szabadkára és Temesvárra küldte a villamos vasutak tanulmányozása céljából.⁴⁷ Nagyon lassan halad a villamos vasút ügye, olvasható a Szegedi Napló 1900. június 29-i számában. „A tanács elásta az ügyet hosszú időre ismét azzal, hogy tanulmányútra küldte Tóth Mihály főmérnököt és Zombory Antal tanácsnokot. Semmi szükség ugyan erre a tanulmányútra, de arra mégis jó, hogy akad ismét egy ok, amellyel pihentetni lehet a sürgős ügyet. A tanácsnokok pedig nem sietnek, először elmennek szabadságra, keresztyülhenyelik a nyarat s majd valamikor novemberben, amikor már az ősz is végét járja, indulnak az útra. A főmérnök ma mondta, a

nyáron semmi esetre, valamikor az ősszel indul a tanulmányútra.”

1901 januárjában lejárt a szegedi villamos vasút előmunkálati engedélye. A társaság elkészítette a tervrajzot és azt már másfél éve benyújtotta a városi tanácshoz. A tervrajz ma is ott fekszik a jogügyi tanácsnok asztalán, olvasható a napilapban, majd így folytatja: „A miniszter az előmunkálati engedély megadásakor felhívta a hatóság figyelmét, hogy legyen a társaság segélyére. A város ennek úgy tett eleget, hogy megakasztotta a munkában a társaságot. A közúti lóvasúttársaság a szegedi légszesz- és villanytelep vezetőségével fogja a villamos vasutat létesíteni oly módon, hogy a villanytelep szolgáltatja a kocsik részére a villamos erőt, a társaság pedig az egész üzemet fogja kezelni. A társaság most megújítja a miniszternél az előmunkálatokra az engedélyt s nyomban hozzáfog a villamos vasúti vonalak kitzűzéséhez.

Rosenfeld Nándor, a közúti lóvasúttársaság igazgatója a napokban a torony alatt járt s Zombory Antal jogügyi tanácsnokkal értekezett a villamos vasút építése ügyében. Az igazgató a társaság nevében kérte a hatóságot, hogy az előmunkálatok keresztülvitelét tovább már ne akadályozza. Engedje meg, hogy a vonalak irányát kitzűzzék s a kitérők helye megállapíttassék. Bejelentette továbbá az igazgató, hogy az esetben, ha a város és a Légszeszgyár között folyamatban levő pör a hatóság javára dől el, ami kétségtelen, úgy a már foganatosított előmunkálatok nyomán azonnal hozzáfog a társaság a vonalak kiépítéséhez. Abban az esetben, ha a bíróság a Légszeszgyár javára döntene, úgy a lóvasúttársaság az előmunkálatok foganatosítása dacára a várostól szerzett összes jogokról lemond.

Arról is hír van, hogy a Légszeszgyár új tulajdonosai beszüntették a pert, mivel a szerződésből látják, hogy a város hatóságának elvitathatatlan joga van a lóvasút társaságnak engedélyt adni a villamos erő előállítására. De ha a per tovább folytatódna is, már az nem hátráltatja a villamos vasút kiépí-

tését, mivel a villamos társaság elhatározta, hogy nem állít föl külön villanytelepet, hanem a szegedi légszesz és villany gyártelepről szerzi be a kocsikat hajtó motorikus erőt.”⁴⁸

Készülhet-e Szegeden valami tanulmányút nélkül? – kérdezi az újságíró, majd így válaszol: „Nem, nem készülhet. Eppen ezért a tanács mai ülésén senkit sem lepett meg, dr. Tóth Pál h. kultúratanácsnoknak ama előterjesztése, hogy a szegedi villamos vasút tárgyában Zombory Antal tanácsnok és Tóth Mihály főmérnök haladékat kérnek tanulmányúti előlegeik elszámolására egészen március 31-ig, mert közbenjött más elfoglaltságuk miatt még nem utazhatták be egészen azon földterületet, amelyet a mappán kiszemeltek. Az utazások javarésze még csak most következik a villamos vasút érdekében. A tanács a kért haladékat megadta, mivel a főmérnöknek már megengedte, hogy a villamos vasút tanulmányát, amelyet újévre kellett volna benyújtania, csak március 31-én adhassa be. Ezen villamos ügyre nézve Ivánkovits főügyész megjegyezte: Kellő lassúsággal folyik!”⁴⁹

A szegedi Légszeszgyár új vezetősége ismételten kijelentette a városi hatóság előtt, hogy semmiféle akadályt nem gördít a szegedi lóvasúttársaság villamos üzemre való átalakítása elé, és a város ebben az ügyben szabadon intézkedhet. Maga a Légszeszgyár óhajtja a legjobban, hogy a közúti vasúttársaságnak az engedélyt kiadják, mert akkor a Légszeszgyár is engedélyt kap a villanyvilágítás kiterjesztésére. Ez a terv a város számára is előnyt biztosítana, mert ha a légszesztársulat a Kosuth Lajos sugárúton kábel helyett a felső vezetéket kiépítheti, ez annyival olcsóbb, hogy a villamos áram árát 7 fillérről 3 fillérré lecsökkenti. A Légszeszgyár a város más részén hajlandó lenne kábelt fektetni. A szegedi közúti vasúttársaság is sürgette a várossal a megállapodást, mert ha nem kap engedélyt az átalakításra, új lóvasúti kocsikat, lovakat szerez be és lemond a villamosítás tervéről. A társaság kérte a tanácstól, hogy a két éve benyújtott beadványát intézze már el

és ne halogassa tovább.⁵⁰ Szeged város közgyűlése 1902 szeptemberében arra kötelezte a tanácsot, hogy a lóvasúttársaság villamos vasút tekintetében beadott kérvényét 30 nap alatt intézze el.⁵¹ A tanács, mely ezt a határozatot ellenezte, nem akart eleget tenni a közgyűlés rendelkezésének, hanem ahhoz a jól ismert módhoz folyamodott, hogy a főügyéssel a közgyűlési határozatot megfölbbeztette. A főügyész a föllebbezésben azal érvelt, hogy *„A város és a Légszeszgyár közötti szerződést magyarázó per van folyamatban s amíg az befejezést nem nyer, a közúti vasútnak villamos üzemre való átalakítására az engedély nem adható ki.”*

A légszeszgyár új tulajdonosai, akik eddig sem vitatták a városnak a szerződésben biztosított jogát, most hivatalosan is értesítették a tanácsot, hogy a per továbbvitelére semmi szükség, ők elismerik a város engedélyezési jogát.

A belügyminiszter a föllebbezést elutasította azzal, hogy *„A t. főügyész fellebbezésének csak akkor van jogosultsága, ha a törvényhatóság már érdemileg döntött valami közérdekű ügyben és ezen döntő határozatot az ügyész a közérdekre károsnak, avagy éppen törvényellenesnek tartja, mely esetben egyenes kötelessége, hogy azzal szemben a közérdeket megoltalmazza. A jelen esetben azonban nem ügydöntő határozatról, hanem csak annak előkészítésére szolgáló tárgyalások elrendeléséről van szó, amely rendelkezés ellen az annak végrehajtására hivatott hatóságok részéről fellebbezésnek nincs helye, sőt ellenkezőleg, azoknak a kötelessége a rendelkezésnek a lehetőségig érvényt szerezni.”*⁵²

A hatóság, amely eddig folyton halogatta a szegedi villamos vasút építésének ügyét, ez után az erős lecke után, amit a belügyminisztertől kapott, most már kénytelen-kelletlen hozzáfogott az ügy tárgyalásához. Zombory Antal tanácsnok elkezdte tanulmányozni az évek alatt összegyűlt terjedelmes aktacsoport és ígérete szerint ha az ügy tanulmányozását befejezi, azonnal összehívja az ez ügy-

ben kiküldött bizottságot. Ennek a bizottságnak tagjai voltak: László Gyula polgármester-helyettes, Zombory Antal, Fodor Károly dr., Gaál Endre dr. tanácsnokok, Ivánkovits Sándor dr. főügyész, Csonka Ferenc városi vegyész, Csernovita Agenor, Láczaizabó Jenő, Reiniger Jakab, Obláth Lipót, Reöck Iván, Rósa Izsó dr., Stelczel Frigyes, Wagner Károly és Vass Károly törvényhatósági bizottsági tagok.⁵³

Zombory Antal a bizottságot február 9-én, vasárnap délelőtt tíz órára összehívta, de több bizottsági tag más elfoglaltsága miatt az időpontot áttette hétfőn délután négy órára. Ekkor tárgyalták volna a közúti vasúttársaság ismert kérvényét, amit még az előző év őszén 30 nap alatt kellett volna elintézni, de az ülés elmaradt, mert Zombory Antalnak, aki az ülés elnöke lett volna, sürgős, hirtelen közbejött családi ügyben el kellett utaznia. Zombory Antal ötnapi távollét után tért haza Münchenből és február 21-én, hétfőn délután négy órára ismét összehívta a bizottságot.⁵⁴

A Szegedi Napló 1902. február 23-án, vasárnap, erről a várható eseményről terjedelmes cikkben tájékoztatta az olvasókat: *„Végre megkezdik a villamos vasút ügyének tárgyalását. A forgalom maga is megkívánja a modernebb közlekedési alkalmatosságot. Aktuális lett a társaság azon terve, hogy közúti vasúthálózatát kibővítsé és a jelenlegi két pályaudvar közötti fővonal, valamint a Tisza Lajos körúton fekvő s jelenleg teherforgalomra használt vonalrész a jelenlegi síneknek 5 kilométernyi hosszában villamos üzemre átalakíttassék. Kí akarja azután még terjeszteni a villamos vonalat a társaság az üzletvezetőségtől kezdve a Tisza Lajos körúton egészen a Gizella térig, azután megcsinálná a Kálvária utca – temetői vonalat egészen a temetőig, a felsővárosi vonalat a Szechenyi tértől kezdve a Színház téren, Szt. György utcán át a Vásárhelyi sugárúton végig. Minden mellékvonal közvetlenül csatlakozna a fővonalhoz. A kibővített pálya 11.7 km hosszú volna, s rajta menetrendszerűen 25 motoros kocsik közle-*

kedne, a fővonalon 4, a Tisza Lajos körüti vonalon 6, a Kálvária utcai és a felsővárosi vonalon 8 percnyi időközökben. A teherforgalom maradna a mai formában. Az 1884-ben kapott 50 évből már 15 év eltelt, ezért kéri a társaság, hogy a 2 és fél millió korona tőkebefektetést tekintetbe véve 63 éves engedélyezési időt adjon a város, amikor a lóvasúti villamosá alakul.”

A hétfőn délutánra összehívott bizottsági ülésen Zombory Antal elnök ismertette az ügyet és az addigi tárgyalásokat, a Légszesztársulattal folytatott pört, amiben eddig még nincs eredmény, majd áttért a közúti vasút beadványára. Kijelentette, hogy a bizottság érdemileg még nem tárgyalhatja a részleteket. A Szegedi Napló február 25-én az elhangzottakról még ezt írta: „*Polczner Jenő ügy értesült a helyi lapok közléseiből, hogy a Légszesztársulatnak nincs ellenvetése az ellen, hogy a közúti lóvasúti társaság villamosra változtatja át a kocsijait.*

Zombory Antal fölvilágosítással szolgál, amely szerint a Légszesztársulat tett ilyen kijelentést, de hozzájárulásával e pörben elfoglalt álláspontján nem változtat.

A főügyész arra hívta fel a bizottság figyelmét, hogy meg kellene vizsgálni a lóvasúttársaság könyveit és azt keresnie, nem volna-e érdemes, hogy a város megváltsa a jogot és maga létesítse a vasutat. Felolvassa a szerződést, mely szerint a városnak ehhez joga van.

Stelczel Frigyes azt óhajtja, hogy ne vágjunk ilyen messzire elébe az ügynek. Hogy milyen módon küzdhetjük le a nehézségeket, arra később térhetünk rá. Könnyű közlekedés kell, ez egyik feltétele a modern életnek. Obláth Lipót szűkebb bizottság kiküldését kéri, amely tájékozódást szerezne arra, hogy a város kezelésében miként működne a vállalat. Bíró Benő h. főmérnök a tárgyalás menetére nézve Stelczel felfogását pártolja. Minthogy a lóvasúttársaság részletes tervvel állt elő, azt kellene tanulmányozni és tárgyalás alá venni, mely vonalakat kell elfo-

gadni és milyen kivitelben. Csányi János szerint azt kell elhatároznunk, hogy mit akarunk, a közúti vasúttársaság azután megmondja, hogy mennyiért teszi meg. Lichtenberg Mór azt hangoztatta, hogy a lóvasúti társaság pénzt nem kért, csak a koncesszió meghosszabbítását. Zombory Antal ismételtén kérte a bizottságot, hogy térjenek át a vonalak megállapítására. Bíró Benő kéri egy szűkebb bizottság kiküldését, amely felülvizsgálná a beadványt.”

A szűkebb bizottság tagjai lettek: Stelczel Frigyes, Pillich Kálmán, Obláth Lipót, Zombory Antal, Ivánkovits Sándor dr. és Bíró Benő.

A szűkebb körű albizottság március 12-én tartotta ülését, amelyen Stelczel Frigyes még három vonal kiépítését javasolta. Ezek:

1. Felsőváros felől a Stefánia előtt, az Iskola utcán át a Gizella térig.

2. A Széchenyi tértől az Újszegedi Népliget vendéglőig.

3. Az új vágóhidig, bárhol épül fel. Az új vágóhidhoz teherszállításra is alkalmas vágányokat kell lerakni.

Zombory Antal véleménye szerint nem kell összekombinálni az új vágóhidhoz vezető vonalat, mert oda vasúti sínek fognak vezetni. Pillich Kálmán véleménye szerint az utászaktanyáig kellene vezetni a vonalat.

A felső vezeték oszlopaival kapcsolatban a bizottság azt javasolja, hogy a társaság három minőségű oszlop alkalmazására legyen kötelezve: az egyszerűbbtől a csinosabbat át egészen a díszesig.⁵⁵

1903. január 1-jén már annak a reményéről írt a Szegedi Napló, hogy talán dűlőre jut a villamos vasút ügye. „*Erről már három év óta tanácskoznak az illetékesek. Két évig a város és a Légszeszgyár között fennálló per akadályozta az eredményes munkát, az elmúlt évben azonban lényeges előrelépés volt tapasztalható. A lóvasúttársaság tervei szerint a két vasúti pályaházat összekötő mostani sínpáron kívül még a teljes Tisza Lajos körúton, a Kálvária utcán a*

2003/XV. 3-4.

temetőig és a Vásárhelyi sugárúton a felsővárosi temetőig fektetnek le síneket. Ezeket a terveket a hatóság olyan értelemben kérte kibővíteni, hogy a Petőfi Sándor sugárúton a löversenytérig és a közúti hídon át az Erzsébet ligetig is létesítsenek villamos vasutat. Ezt követően semmi nem történt. November 21-én olvasható ugyanebben a lapban, hogy „a késlekedés oka nem a hatóságban van, már régebben megpróbálta az egyezkedést a lóvasúttársasággal, azonban eredménytelenül. A feltételek elfogadhatatlanok a város részéről:

– csak egy sín pár és mindenütt felső vezetékes rendszer,

– kizárólagos engedély 63 esztendőre,

– pótdó-mentesség 13 esztendőre.

Ennek ellenében a város a tiszta jövedelem 25%-ában részesülne. Olyan feltételek ezek, amelyek nem kívánatosak a városnak akkor sem, ha igazán kívánna a közlekedés megkönnyítését. Olyan feltételek ezek, amelyek félreérthetetlenül azt bizonyítják, hogy nem akarásnak nyögés a vége.

Az előzmények azt mutatják, hogy ezzel a társulattal nem fog a város dűlőre jutni.

A társaság ma előterjesztést adott be a tanácsnak, kifejtve a maga álláspontját. A beadványban kijelenti mindenekelőtt, hogy a kiküldött albizottság álláspontja szerint az eredeti terv egyes vonalrészeinek kiépítése egyelőre elhagyható. Felsorolja ezeket az elhagyható vonalrészeket, köztük a Vásárhelyi sugárúti és a Kálvária úti vonalrészeknek a temetőig tervezett vonalát, mivel ezek kiépítését a forgalom érdekei egyelőre nem igénylik. Azután a vasúttársaság bemutatja azt az építési programot, amely szerint a vasút régi vonalait villamos üzemre lesznek átalakítandók. A részvénytársaság a hálózat kiépítését és átalakítását négy építési időszak alatt tartja megvalósíthatónak:

Az első időszakban átalakítaná a mostani személyforgalmi vonalat, mely a rókusi állomást a Szeged pályaudvarral köti össze. Az ártézi kúttól a Gizella térig terjedő vona-

lat folytatná a Tisza Lajos körúton vezetendő új vonal. A második építési időszakban kiépítendőnek tartja a kiskörúti vonalrészlet a Tiszáig, vagyis egyfelől az ártézi kúttól a Ferencz József rakpartig, másfelől a Gizella téren át az Erzsébet rakpartig, továbbá a Ferencz József rakparttól a Széchenyi térig vezetendő új vonalat.

A harmadik építési időszakban kiépítené a Kálvária utcai új vonalat a Kálvária térig, vagy a Kordás-sorig és a Szabadkai sugárútig a Tisza Lajos körúttól a Vámház térig terjedő részét (új vonal), de csak azon esetben, ha a közbűgőhíd a Vámház téren épül fel.

A negyedik építési időszakban kiépítené a Kálvária úti új vonalat a központi temetőig és a felsővárosi vonalrészlet a Gedó-féle mulatóig. Az utászaktanyához vezető vonalat elejtették, de elejtették az újszegedi vonal kiépítését is, mert a forgalom csak ünnepnapokra szorítkozik.

Egyébként a kiépítés sorrendjén a tárgyalások folyamán még változtathatnak.”

Kijelenti az előterjesztés, hogy a társulat az összes vonalat egyvágányúra, felső vezetékes rendszerrel építené ki, feleslegesnek tartja a két sín pár lefektetését, mert a 4 percenkénti menetrenddel, pótkocsik alkalmazásával, kellő számú kiterőkkel a leggyorsabb forgalom is lebonyolítható.

A részvénytársaság az építés részleteit és a költségvetést csak akkor mutatja be, ha a létesítésre nézve legalább elvi álláspontra jut a várossal. Az előterjesztés szerint a közúti vállalatba eddig 528016 forint 94 krajcárt fektetett a vállalat. Arra nézve, hogy mily módon óhajtaná a közúti vasutat villamossá változtatni, és a szükséges pénzműveleteket megoldani, a következő proposíciót teszi:

„I. A megkötendő szerződés alapján részünkre kizárólagos engedély volna adandó arra, hogy Szeged város belterületén villamos üzemre berendezett vonalat építhessünk és üzemben tarthassunk.

2. Az engedély tartama 63 évben lenne megállapítandó.

3. A vállalat részére 15 év pótdómentességet kér.

4. A pálya egy sín párral, megfelelő kitérőkkel és felsővezetékkel építendő.

5. A város az évi mérlegben kitüntetendő és a részvényesei között felosztandó tiszta jövedelemben, amennyiben ez az alapszabályszerű leírások és a terv szerint eszközöndő törlesztések után a befektetett tőke 6%-át meghaladja, ennek a 25%-a erejéig részesülne.

6. Szeged város polgármesterének vagy az általa kiküldendő megbízottnak szavazati és tanácskozási joga lenne a társulati üléseken.”

A Szegedi Közúti Vaspálya Részvénytársaság évi rendes közgyűléseire összeállított igazgatói jelentésben a villamosítással kapcsolatban az alábbiak szerepelnek:

XV. rendes közgyűlés

(1900. március 25.)

„Szeged szab. kir. város forgalmi érdekeinek állandó figyelemmel kísérése arra indított minket, hogy a villamos üzem kérdésével bővebben foglalkozzunk, és ha sikerülne az engedély jóindulatú és méltányos revízióját kieszközölni, és az által, ha csak némileg is intézetünk jövőjéhez nélkülözhetetlen előfeltételeket biztosítani, nem fog részünkről az áldozatkészség hiányozni, a villamos üzemre való átalakítás és ezzel kapcsolatosan hálózatunk kibővítése által a szükséges igen tetemes befektetéseket eszközölni, mint a város hatóságánál és azon reményünknek adunk kifejezést, hogy intézetünk törekvése a város közlekedési szükségét szolgálja, és illetékes helyeken a jogosan megérdemelt előzékenységgel fog találkozni.”

XVI. rendes közgyűlés

(1901. március 31.):

„Üzemünk villamos erőre való átalakítása és a hálózat kibővítése iránt még a múlt évben megindított eljárásunkról még nem jelenthetünk eredményt, azonban minthogy

a városi tanács a bekért adatokkal most már rendelkezik, reméljük, hogy ezen ügy elintézése ezután gyorsabban fog előrehaladni.”

XVII. rendes közgyűlés

(1902. március 23.):

„Hálózatunk villamos üzemre való átalakítására vonatkozólag a tárgyalások Szeged szab. kir. város tanácsával immár folyamatban vannak és minthogy ebbeli tervünk általános rokonszenvvel találkozik, reméljük hogy annak megvalósulása sikerülni fog.”

XVIII. rendes közgyűlés

(1903. március 22.):

„Hálózatunk villamos üzemre való átalakítására vonatkozólag van szerencsénk jelenteni, hogy ebbeli tárgyalásaink még eddig befejezést nem nyertek és Szeged szab. kir. város tanácsával még folynak.”

XIX. rendes közgyűlés (1904. március 25.):

„A villamosági tárgyalások várakozásunk ellenére elhúzódnak.”

Ez a megállapítás az 1903. évre vonatkozik, amikor már-már valóban megcsillant a remény, hogy a villamosítás ügye elmozdul a holtpontról. El is mozdult, csak erre később került sor. Ennek eseményeit a következő részben foglaljuk össze.

FELHASZNÁLT IRODALOM

Csongrád Megyei Levéltár iratai.

JATE Egyetemi Könyvtár és a Somogyi Könyvtár folyóirat-gyűjteménye.

APRÓ FERENC: *Szegedi képeslapok*. A képeslapok Szegedje. Szeged, 1999.

PÉTER LÁSZLÓ: *Szeged utcanevei*. Szeged, 1974.

TERHES SÁNDOR – NAGY ISTVÁN: Lófejűek, pöfögők a vaspályán. *Városi Közlekedés*. 1985/1.

ENGI JÓZSEF: *Szeged közlekedéstörténete*. *Városi Közlekedés*, 1983/2., 4. sz.

2003/XV. 3-4.

JEGYZETEK

¹ *Szegedi Napló*, 1987. január 29.

² *Szegedi Napló*, 1897. július 18.

³ *Szegedi Napló*, 1896. szeptember 10.

⁴ A bérkocsik állomáshelye mindig vita tárgya volt. 1901. szeptember 27-én jelent meg a *Szegedi Napló*ban, hogy a „rókusi állomásnál a lehető legrosszabb helyen állnak a fiákkerek, terjesztve a szennyet és a bűzt. A rendőrség a köztisztaságra való tekintettel most átíratot intézett az üzletvezetőséghez, hogy készíttessen az állomás előtt megfelelő aszfaltburkolatot szennyelvezető csatornával együtt a fiákkerek számára.”

1902-ben Rainer János főkapitány már szükségesnek tartotta a bérkocsi-szabályzat átdolgozását. Szükségesnek tartotta továbbá azt is, hogy a bérkocsi-tulajdonosokat kötelezzék arra, hogy zárt kocsit járassanak, tisztességes ruházatú és a városban tájékozott kocsisokat alkalmazzanak. Legfontosabbnak tartotta, hogy végre egyfogatú kocsik is legyenek Szegeden. (*Szegedi Napló*, 1902. november 23.)

1903. november 1-én közölte a *Szegedi Napló*, hogy „A mai nappal érdekes újítás lépett a közönség szolgálatába. Gottlieb és Schwimmer vállalkozók a régi Szeszgyár helyén berendezték nagy telepüket. Egyelőre csak nyolc egyfogatú kocsit vonult ki, de azok számát ötvenre egészítik ki. Az új kocsik magyar gyártmányúak és főként szegedi iparosok kezemenkái. A kocsikat ifj. Hodács János kocsigyáros, a lószerszámokat Benedek Imre szegedi szíjgyártó készítette. A vállalkozók a konflisok bakjaira takaros, magyar ruhás kocsisokat ültetnek. A magyar kocsisruha dolgában kikérték Beck István tanácsát és útbaigazítását. Ennek alapján a viselet pörgekalap, Hunyady-dolmány, kivarrt cifra szűr és csizma volt. Az egyfogatú kocsik mátol kezdve mérsékelt viteldíjakkal állnak a közönség szolgálatára.”

1903 végén a bérkocsi szabályrendelet több pontját revízió alá vette a Rainer József főkapitány elnöklése alatt összeült bizottság. Nem javasolták a bérkocsi számának csökkentését, mert az egyfogatú kocsik száma már húsz fölött volt, de a kétfogatúak száma közel ennyivel csökkent. Azt viszont előírták, hogy október 1-től május 1-ig csak zárt kocsikat lehet közlekedtetni. (*Szegedi Napló*, 1903. december 17.)

⁵ A jellemző problémák:

a) „Az alföldi metropolis nagyon rászolgált már egy másik titulusra, lehetne már az építkezési botrányok városának is nevezni. A belvárosi óvoda alig tíz esztendősen épülete inog, repedezik, állítólag azért, mert Szécsi Ede új házának a tűzfalát szabályellenesen az óvoda tűzfalához építették, ami nagy terhével ráncbezedik az óvodára. Ha a Szécsiféle ház felépül, az óvodát, ami végtelen hanyagsággal és könnyelműséggel alap nélkül épült, alá kell falazni, különben összedől.” (*Szegedi Napló*, 1903. október 22.)

b) „Végére járunk már az esztendőnek, de azért még mindig csak papíron végzik az idej utcafeltöltéseket. A közgyűlés még a tavasszal kimondta a Kossuth Lajos sugárút és a Laudon utca (*ma Mikszáth Kálmán utca és Károlyi utca*) közötti városrész idén történő feltöltését, de először az érdekelt városrész lakossága tiltakozott ellene, most amikor végre belenyugodtak az érdekelték a feltöltésbe, nincs rá pénz.” (*Szegedi Napló*, 1903. november 22.)

⁶ *Szegedi Napló*, 1899 április 1. – A vidéki városok előfizetőinek száma: Arad 436, Temesvár 435, Zágráb 417, Pozsony 411, Szeged 360.

⁷ Szegeden a Telefonhírmondó szervezése 1898-ban kezdődött. A Kaszinóban február 23-án nagy érdeklődés mellett bemutatót tartottak. Később a háromszáznál több szegedi érdeklődő többször sürgette a Hírmondó kiépítését, de arra mindig csak ígéretet kaptak, végül 1900. június 3-án közölte a *Szegedi Napló*ban, hogy „nem lesz Telefonhírmondó Szegeden. A kereskedelmi miniszter értesítette a hatóságot, hogy Szeged város a területére nem kap helyi Telefonhírmondót. Az a részvénytársulat ugyanis, mely vállalkozott a Budapest–Szeged–Szabadka–Temesvár közötti fővonal kiépítésére, nem nyert a városokban elég helyi előfizetőt, ezért a miniszter sem kötelezheti a társulatot a helyi Telefonhírmondó berendezésére.”

⁸ *Szegedi Napló*, 1899. október 22. – a szegedi posta forgalma 1898-ban az alábbi volt: érkezett 2975 128 levél és levelezőlap, 135 798 csomag, 8 008 pénzes levél, 17 862 utánvétel, 206 467 utalvány, 4 337 megbízás, 78 225 távirat. Feladás: 176 826 ajánlott levél, 170 846 csomag, 17 794 pénzes levél, 56 472 utánvétel, 111 383 utalvány. Távbeszélés 638 597 esetben történt. A feladásra került levelekről és levelezőlapokról nincs adat.

⁹ *Szegedi Napló*, 1900. január 19., 21. és 25.

¹⁰ *Szegedi Napló*, 1900. február 14.

¹¹ *Szegedi Napló*, 1900. június 1. Ezen a napon nyitották meg az új postahivatalokat.

¹² *Szegedi Napló*, 1900. május 29. Arról tudósít a lap, hogy „biciklit adnak a sürgönyhordók alá, hogy a szolgálat gyorsabb legyen. A postaigazgatóság három kerékpárt bocsájtott a posta és táviráda rendelkezésére. Az újítás néhány napja lépett életbe. Az igazgatóság már hónapokkal ezelőtt fölhívta Gulyás Ferencz főfelügyelő-postafőnököt arra, hogy azon ideiglenes szolgálatra alkalmazott távirat-kézbesítőt, aki egy hónap leforgása alatt nem tanul meg kerékpározni, bocsássa el a szolgálatból. Ma már valamennyi kézbesítő biztosan ül a biciklin.”

¹³ *Szegedi Napló*, 1896. május 6.

¹⁴ *Szegedi Napló*, 1896 július 18.

¹⁵ *Szegedi Napló*, 1897. július 8.

¹⁶ *Szegedi Napló*, 1897. szeptember 20.

¹⁷ *Szegedi Napló*, 1897. november 16.

¹⁸ *Szegedi Napló*, 1898. március 31. Anna utca,

ma Pozsonyi Ignác utca.

¹⁹ *Szegedi Napló*, 1898. április 12.

²⁰ *Szegedi Napló*, 1898. április 14.

²¹ *Szegedi Napló*, 1898. június 22.

²² *Szegedi Napló*, 1898. október 14.

²³ *Szegedi Napló*, 1898 november 2.

²⁴ *Szegedi Napló*, 1898. november 3.

²⁵ *Szegedi Napló*, 1898. november 13.

²⁶ *Szegedi Napló*, 1899. december 5.

²⁷ *Szegedi Napló*, 1900. április 21.

²⁸ *Szegedi Napló*, 1900. április 22.

²⁹ *Szegedi Napló*, 1900. április 28.

³⁰ *Szegedi Napló*, 1900. június 24.

³¹ *Szegedi Napló*, 1900. július 6.

³² *Szegedi Napló*, 1900. augusztus 12.

³³ *Szegedi Napló*, 1901. január 31.

³⁴ *Szegedi Napló*, 1901. február 7.

³⁵ *Szegedi Napló*, 1901. február 24.

³⁶ *Szegedi Napló*, 1901. április 9.

³⁷ *Szegedi Napló*, 1901. május 15.

³⁸ *Szegedi Napló*, 1901. május 28.

³⁹ *Szegedi Napló*, 1901. szeptember 7. – A római katolikus tanítóképző és internátus 1894 őszétől 1923-ig a Boldogasszony sugárút 57. szám alatt az Allemann-házban volt. A Vaspálya utca ma Szent Ferenc utca. Szeged állomás régi felvételi épületét az Osztrák–Magyar Vasúttársaság építette az akkori igények szerint. Az 1890-es években már az átmenő utasokat nem számolva, naponta 3000-3500

utas vette igénybe az állomást. A város vezetőinek kitartó szorgalmazására került sor a régi felvételi épület elbontására, és a helyén egy sokkal nagyobb méretű új felvételi épület építésére. (*Szegedi Napló*, 1901. március 10.) Az építkezés időtartamára az állomás rendező pu. felőli oldalán ideiglenes utasforgalmi épületet építettek, a régi felvételi épület elbontása 1901. május 17-én kezdődött. (*Szegedi Napló*, 1901. május 17. és 18.).

Szeged rendező p'lzaudvaro a személy I., és személy II. sz. vágányokat, amelyeken a személyszállító vonatok ma is közlekednek, 1901. december 11-én adták át a forgalomnak. Ekkor történt a személy- és tehervonatok forgalmának szétválasztása. A személy- és gyorsvonatok ettől a naptól nem álltak meg a rendező pályaudvaron.

⁴⁰ *Szegedi Napló*, 1901. október 27.

⁴¹ *Szegedi Napló*, 1902. május 7.

⁴² *Szegedi Napló*, 1902. július 29.

⁴³ *Szegedi Napló*, 1903 július 31.

⁴⁴ *Szegedi Napló*, 1900. január 11.

⁴⁵ *Szegedi Napló*, 1900. augusztus 19. A lap arról ír, hogy bajos dolog lesz a közúti vasúttársaságnak villamos üzemre való átalakítására az engedélyt megadni, mert a városnak 40 évre terjedő szerződése van a Légszesztársulattal, amely szerződés kizárólagos jogot biztosít a Légszesztársulatnak a város területén villanytelep felállítására. Az ügyet tanulmányozó bizottság kilátástalannak tartja a per esélyét. Ezt a „mumust” állítják most a terv kivitele elé.

⁴⁶ *Szegedi Napló*, 1900. február 18.

⁴⁷ *Szegedi Napló*, 1900. február 2.

⁴⁸ *Szegedi Napló*, 1901. január 20.

⁴⁹ *Szegedi Napló*, 1901. február 1.

⁵⁰ *Szegedi Napló*, 1901. szeptember 1.

⁵¹ 423/1901. IX. 18. sz. közgyűlési határozat.

⁵² *Szegedi Napló*, 1902. január 10.

⁵³ *Szegedi Napló*, 1902. január 15.

⁵⁴ *Szegedi Napló*, 1902. február 9., 11., 16. és 21.

⁵⁵ *Szegedi Napló*, 1902. március 13. – Március 28-, 29- és 30-án Stelczel Frigyes háromrészes tanulmánya jelent meg a Szegedi Naplóban. Részletesen elemezte az üzemmódokat, a vonalvezetést, a vonalak kiépítését, az egy- és kétvágányú pályákat, az áramvezetés lehetőségeit és az üzemköltségeket, Stelczel Frigyes ekkor a MÁV szegedi üzletvezető-ség helyettes-vezetője, 1905–1908-ig a vezetője volt.