

ENGI JÓZSEF

A szegedi kényszerpályás tömegközlekedés története

4. rész *A lóvasút villamosításával kapcsolatos tervek, előírások, viták és*



A lóvasút villamosításával és bővítésével kapcsolatos tárgyalások 1904-től tovább folytatódtak, amiről a sajtó rendszeresen tájékoztatta olvasóit. A város dinamikus fejlődés egyre jobban sürgette a helyi közlekedés korszerűsítését: Szeged lakóinak a száma 1890-ben 87410, 1900-ban 102991 fő volt. A lóvasút már az 1890-es évek közepétől nem felelt meg az elvárásoknak, a helyi sajtóban gyakran közöltek gúnyos megjegyzéseket, kritikákat. Átdolgozták a lóvasút menetszabályzatát is, ami a *Szeged és Vidéke* c. napilapban 1904. január 21-én jelent meg.

1.§ Közúti vasútnak neveztetik az a közlekedési jármű a város egyik végétől a másikig, amelyre mindig várni kell.

2.§ A lóvasúti kocsiban joga van mindenkinek helyet foglalnia aki tud. Aki nem tud, az állhat, akinek állni se jut hely, az a szomszédjának a fejére ülhet, de fizetni mindenkinek muszáj.

3.§ A lóvasúti kocsiknak jogukban áll kizökkenni, amikor nekik tetszik. Az utasoknak azonban jogukban áll útjukat gyalog folytatni.

4.§ A lóvasúti kocsikon el kell helyezni olyan feliratú táblát, hogy „Megtelt”, de úgy, hogy ne lássa senki.

5.§ A lóvasúti kocsi után szaladni díjmentesen van joga minden városi adófizető polgárnak. Aki nem fizet adót, annak is.

6.§ Télen, hóesés idején, kötelesek az

utasok minden erejükkel tolni a lóvasúti kocsikat, hogy előbbre jussanak.

7.§ A lóvasúti sínekről a havat elsöpörni büntetés terhe alatt tilos.

8.§ Ha a lóvasúti kocsik kizökkennek a nagy hó miatt, az utasoknak jogukban áll bevárni, míg a nap kisüt és sugaraival felolvasztja a havat.

9.§ A lóvasúti kocsik kocsisait kényelmükben megzavarni tilos.

10.§ A lóvasúti kocsik elé jó lovakat fogni az állatvédelem szempontjából nem szabad.

11.§ A lóvasúti kocsiknak csak megfontolva szabad előre haladni, mert: „Lassan járj, tovább élsz!”

12.§ A lóvasút üzleti elvél kimondatik: „Kis forgalom, nagy haszon!”

1904 januárjában a városi tanács által már korábban kijelölt bizottság ismét napirendre tűzte a villamosvasút ügyét. Érdemben azonban nem foglalkozhattak a témával, mert a város és a légszesztársulat közötti per még nem zárult le. A város azért pereskedett a légszesztársulattal, mert annak a város területén kizárólagos joga volt villamos áram előállítására. A társulat viszont a békés megoldást választotta és bizonyos feltételek ellenében lemondott volna erről az előjogáról, a város pedig akadály nélkül tárgyalhatta volna a villamosvasút ügyét.¹

Időközben a közgyűlésen olyan indít-

vány is elhangzott, hogy a város váltsa meg a lóvasúttársaságnak adott engedélyt és önállóan építse ki a villamosvasutat. A részvénytársaság 788 ezer koronáért „a legnagyobb készséggel” lemondott volna jogáról. Taschler Endre tanácsnok szerint: „ez egy kissé el van számítva...”²²

1904 októberében Dr. Ivánkovics Sándor tiszti főügyész az alábbi memorandumszerű beadvánnyal fordult a tanácshoz és igyekezett tisztázni a szerződés alapjául szolgáló tényeket:

„A közúti társaság engedélye 50 évre szól, amiből 21 év telt el... A villamos akadály az, hogy a közúti társulat magának vindikálja a berendezés kizárólagos jogát. Ezzel szemben mintegy öncáfolatot képez az, hogy csak úgy hajlandó villamossá berendezni, ha 63 évre kap engedélyt... A vállalat kizárólagos jogosítványt még a lóvasútra nézve sem kapott. A társulatnak adott engedély és relatív jogosítvány nem gátolja a városi villamosvasút létesítését.

A szerződés 1. pontja szerint a város engedélyt adott 50 évre Paget A. Edének és jogutódainak, hogy kijelölt vonalakon közúti vaspályát építsenek és azon lóerő vagy gázmotor alkalmazásával teher és személyszállítást eszközöljenek, kijelentvén, hogy azon vonalakon a város másnak a kikötött 50 év alatt közúti vaspályá építésére engedélyt nem ad. A szerződés 3. pontja szerint a város fenntartja magának a jogot, hogy amennyiben időközben valamely vonalat a jegyzőkönyvben felsoroltakon kívül is előnyösnek találná, azt akár maga, akár másnak adandó engedély útján életbe léptethesse. Az engedélyt, ha más előnyösebben nem vállalkoznék, elsősorban a már létező vállalatnak ajánlja fel.

Ezek szerint az engedély kizárólagos jogosítványnak nem tekinthető mert nincs kikötve, hogy kizárólag az engedélyesnek van joga még a megjelölt vonalakon vaspályát létesíteni, és nincs biztosítva, hogy személy-

és teherszállítást díjfizetés mellett egyedül az engedélyes volna jogosult eszközölni.

A 3. pont csak azon korlátozást tartalmazza, hogy ha a város bármely vonalat kiépíteni a városra nézve előnyösnek találná, azt maga eszközölheti ugyan, másnak is az esetben adhatja, ha előnyösebben hajlandó azt létesíteni, mint a vállalat.

Hogy kizárólagos jogosítványról szó sem volt, annak bizonyítéka a Paget A. Ede meghatalmazottja, dr. Lőw Tivadar által aláírt eredeti szerződési ajánlat, melyben kizárólagos jogról szó sem esik...” A főügyész véleménye az, hogy a város maga létesítheti a villamosvonalat, mert a vállalat csak lóerő,



1. ÁBRA A VÁROS TANÁCSA 1900. FEBRUÁR 1-JÉN TÁRGYALTA A SZEGEDI KÖZÚTI VASÚT 1899. DECEMBER 31-ÉN KELTEZETT BEADVÁNYÁT, AMIBEN A LÓVASÚT VILLAMOS ÜZEMRE TÖRTÉNŐ ÁTÉPÍTÉSÉT KEZDEMÉNYEZTE

vagy gázmotor alkalmazása melletti vasútra kapott engedélyt, tehát az engedély villamosvasút építésére nem vonatkozik. A város sem követheti a társulattól, hogy a szerződés alapján villamosvasutat létesítsen, de a társulat nem is szerzett jogot arra, hogy a villamosvasutat csak ő létesíthesse. A főügyész szerint a városnak rögtön meg kell indítani a pert a jogviszony tisztázása végett.³

A főügyész véleményét tiszteletben tartva hangsúlyozni kell, hogy a lóvasúti társaság saját maga javasolta és többször sürgette a villamosvasúttá történő átalakítást, és ez nem rajta múlt, hanem az említett peren.⁴ (1-2. ábra) A Szegedi Napló 1905. április 2-án közölte, hogy „a lóvasúti társaság az előmunkálati engedély újabb meghosszabbítását kérte a kereskedelemügyi minisztériumban, ahol azt további egy évi időtartamra megadták...” A lóvasúti társaság az előmunkálati engedély meghosszabbítását a város és a légszeszgyár között folyó praejudicialis kereset miatt volt kénytelen kérelmezni, nehogy esetleg jogaiban hátrányt szenvedjen.

A város hatósága nem fogadta el azokat a feltételeket, amelyek alapján a társaság a lóvasút átalakítását és bővítését tervezte. A vitás kérdések tisztázása érdekében dr. Lázár György polgármester jú-



lius 2-ára értekezletet hívott össze. A városházán, tartott hosszú tanácskozás ezúttal is csak akadémikus jellegű eszmecserevel végződött, írta Szegedi Napló július 4-én, majd így folytatta: „Még mindig nem tudjuk, hogy elfogadják-e az érdekeltek kölcsönösen a kicirkalmazott feltételeket és főleg azt nem tudjuk, hogy mikor kezdik meg a villamossá való átalakítást...” Más vélemény szerint, ha a körülmények kedveznek, nincs kizárva, hogy a szegedi villamosvasút még életben találja a helybeli legfiatalabb generációt.⁵ (A Szegedi Naplóban július 30-án, egy terjedelmes írásban foglalták össze a villamosítás történetét.)

A városi hatóság a július 2-án tartott ülésen felszólította a lóvasúti társaságot, hogy a villamos üzemre való átalakítás megbeszélte feltételeit írásban nyújtsa be a város tanácsához. A társulat augusztus 4-én tett eleget a felszólításnak. A beadvány külön-külön fejezetben foglalkozott a hálózat leírásával, az engedély tárgyával és tartamával, a vágányokkal, a menettervvel és a menetdíjjal, a közlekedés gyorsaságával, az engedély megszűnésével, a beváltási joggal, a városnak ajánlott előnyökkel és az adómentességgel.⁶ A gyorsabb közlekedés biztosítása érdekében a társaság nem zárkózott el a két vasútállomást összekötő

fővonalon a kettős vágányú rendszer elől, ha a város az ezzel járó áldozatokat méltányolja. A szaktanács hosszas vita után elfogadta, hogy a rendkívül költséges alsóvezetékes áramellátás helyett felsővezeték épüljön. A társaság azt kérte a várostól, hogy a lóvasútra fennálló 30 éves kizárólagos jogát további 30 évvel hosszabbítsa meg.⁷

Taschler Endre 1905. augusztus 7-én terjesztette a tanács elé a lóvasút átalakítására vonatkozó feltételeket, de az ülésen a közlekedési és a jogügyi bizottság több tagja nem jelent meg, ezért a tanács az előadó javaslatára úgy határozott, hogy a beadványt csak szeptember hó folyamán tárgyalják.⁸ Erre az ülésre szeptember 24-én, vasárnap, délelőtt tíz óra-kor a városházán került sor, amire Taschler Endre terjedelmes anyaggal készült, és az alábbiak kimondását kérte:

„A város a vállalatától feltétlenül követeli a vasúti hálózatnak határidőhöz kötendő fokozatos kiépítését: a fővonalon azonnal, a többi vonalon megállapított határidőben kettős sínpár lefektetését, a vállalat megváltásánál a most érvényben levő szerződés alapelveinek épségben tartását. Ennek ellenében a vállalat az egész hálózaton felsővezetékre kap engedélyt, megnyeri az általa kért határok között a kizárólagossági és elsőbbségi jogot, és az üzembe vételtől számított 50 évi engedély időtartamot. Ellenben nem teljesíthető a fővonalon kívüli hálózatnak feltétlenül egy sínpárra való engedélyezése, a városnak már szerzett jogairól kárpótlás nélkül való lemondása és a pótagédkedvezmény iránt való követelés...⁹ Az ülés fontos kérdései voltak:

– a közúti vaspálya 60 évi engedélyezési időt kért, de a tanácsnok 50 évben kívánja megállapítani,

– a társaság a fővonalat a jelenlegi Zrínyi és Kelemen utcából a Kárász és Jókai utcába akarja áthelyezni, a tanácsnok ezzel szemben az újvonalat a Kárász utca helyett az Iskola utcába kívánja építtetni.

A bizottság a tervezett időpontban Lá-

zár György dr. polgármester-elnöklete alatt ülésezett. Az elhangzott terjedelmes anyagból érdemes kiemelni, hogy Obláth Lipót szerint „előbb elvi megállapodásra kell jutni a felől, hogy idegen pénzerővel, koncesszió megadásával, monopóliummal létesül-e a villamosvasút, avagy a város akarja-e azt kiépíttetni és üzemben tartani.”

Taschler Endre nem javasolta, hogy a város a megváltás kérdésével foglalkozzon, mert ez esetben a villamos vasút legalább 500 000 koránál többbe kerülne a városnak, mintha azt a társaság építené ki. Obláth Lipót szerint azt is komolyan meg kell gondolni, hogy kiadja-e hatvan évre a város ezt a hatalmas, fontos közlekedési eszközt. Ő nem idegenkedik a megváltástól, mert lehetetlennek tartja, hogy a városnak a vállalatból ne legyen haszna.

Stelczel Frigyes államvasúti üzletvezető javaslata szerint a város nem mehet bele a megváltás rizikójába, mert neki saját terhére kellene befektetéseket tenni. Hangsúlyozta, hogy ő a koncesszió mellett van mert minél hosszabb időre kap a társulat kizárólagos engedélyt annál értékesebb befektetéseket fog tenni, ami annak idején a városé lesz.

Javasolta, hogy a bizottság a tárgyalást a meglévő alapokon folytassa és maga is készíttessen költségvetést, amit a társulat költségvetésével össze lehet hasonlítani.

A bizottság Stelczel Frigyes javaslatát egyhangúlag elfogadta.¹⁰ A bizottság következő ülése szeptember 30-án volt. Az elnöki tisztet Lázár György dr. polgármester töltötte be.

Az ülés nagy része annak a megvitatásával telt el, hogy a bizottság egyes tagjai összeférhetetlenségük miatt részt vehetnek-e a tárgyalásokon, amit egyik szegedi lap boncolgatott. Ennek megvitatása után folytatták a villamosvasút hálózatára vonatkozó tárgyalást. Kimondta a bizottság, hogy a Tisza Lajos körúton a Tiszától a Tiszáig kettősvágányt kell építeni. A társaság ezt a vonalat csak

teherforgalomra szánta, de a bizottság szerint itt személyforgalom is létesíthető. Kimondta még a bizottság, hogy a Tisza Lajos körúti és a gyevi-sorig vezető vonalat egyidőben kell kiépíteni, a gyevi-sorig vezetőt a Vásárhelyi sugárúton át, a Pénzügyigazgatóság és Kass-vigadó mellett, a Wesselényi utcán át csatlakozva a fővonalhoz. Arról is döntött a bizottság, hogy a többi vonal irányát építésük előtt fogják megállapítani.¹¹ Október 10-én Rózsa István dr. megjelent a polgármesternél és bejelentette, hogy ő, Weiner Miksa és Rosenfeld Nándor a hírlapi támadások miatt nem kívánnak részt venni többé a bizottság tárgyalásain. Már a mai ülésre sem mennek el. Szintén lemondott a bizottsági tagságáról Stelczel Frigyes üzletvezető is, akit nem érintett a támadás, de érzékenysége tiltotta, hogy ilyen körülmények között a bizottságban tovább szerepeljen. Ezek után a bizottságban csak a városi tanács tagjai maradtak.¹²

A megfogyatkozott bizottság 1905. október 24-én tartotta utolsó ülését a polgármester elnöklete alatt. Az ülésről 25-én a Szegedi Napló az alábbiakat közölte: (kivonat.)

„A bizottság a fővonalon kettős vágány lefektetését írta elő, a mellékvonalakon ideiglenesen egy vágányt is engedélyez, de a kiterőkk váltóinak automatikusnak kell lenni. A sétaút a vágány lerakására nem foglalható le, hanem mindenütt az úttestre fektetendő. Kiköti a bizottság, hogy ha később épít a vállalat új vonalat, annak engedélyezési idejére az eredeti engedélyezési idő (50 év) nem vonatkozik...

Azt az intézkedési tervet, hogy az engedélyidő letelte után a vállalatot a vonalak üzemben tartása tekintetben elsőbbség illesse meg, nem javasolja a bizottság.

A menetdíjaknál kiköti magának a város, hogy a forgalom bizonyos fokú emelkedése esetén a tarifát revízió alá vehesse.

Az üzem idejét október 1-től március 31-ig az ajánlott 12 óra helyett 14 órában

(reggel 7-től este 9-ig), a többi hónapokban az ajánlott 13 óra helyett 16 órában (reggel 6-tól este 10-ig) állapította meg a bizottság. A fővonalon 5, a mellékvonalakon 10 percenként kell a kocsikat járattatni. A menetsebesség a város belterületén 15, azon kívül 20 kilométer óránként, a teherforgalom csak éjjel eszközölhető...

A város megváltási jogát a társulat akként óhajtja precizírozni, hogy 35 év után, de csak tíz évenként igényelheti a város a villamos megszerzését. A bizottság ezt az időt 30 évre szállította le és a tíz éves turnusokat egyáltalán törölvén, akként határozott, hogy 30 év után a város a villamost bármikor megválthatja. A megváltásnál alapul szolgáló átlagjövedelmet a társulat hét évi átlagos üzleti nyereségből akarja megállapítani, illetve kiszámítani, olyan módon, hogy a legrosszabb két év eredménye figyelmen kívül hagyassék. A bizottság ezt úgy módosította, hogy a legjobb és a legrosszabb üzleti év eredménye hagyandó a számításnál figyelmen kívül. Az így alakult összeg 4%-kal tőkésítendő és a beváltás napján redukált értékben készpénzben kifizetendő. Ez a vételár nem lehet kisebb a befektetett tőkének még nem amortizált részénél, amely összeg még 10%-kal emelkedik ha a vétel a harmincadik és a negyvenedik év között és 5%-kal, ha negyven és negyvenötödik évben eszközöltetik, negyvenötödik év után % emelés nincs.

Ezután többféle módot javasolt a bizottság arra nézve, hogy a régi vasút értéke a megváltásnál a várost ne terhelje...

A városnak kínált a befektetett tőke 6%-kán felül elért tiszta jövedelemben való részesedés helyett a bruttó jövedelemben való részesedést javasolja a bizottság és pedig 20 évig a bruttó jövedelem 2%-kát kérné, ami tíz évenként 1%-kal emelkedik.

Pótadómentességet a város semmi szín alatt nem ad...

A vállalat azt kérte, hogy az üzemhez szükséges áramot maga is előállíthassa és azt

mástól is megszerezhesse. A bizottság azt az álláspontot fogadta el, hogy az áramot a vállalat maga köteles előállítani...

Köztérhasználati díjban addig a lóvasút évi 1000 koronát fizetett a városnak, a bizottság ezt a villamosvasútra is fönt kívánja tartani.

Az új szerződésbe a bizottság bele akarja venni, hogy a város annyiad részben legyen a vállalatnak részese, ahány év az engedélyidőből eltelt. Végül javaslatot tett a bizottság, a városba is bejövő esetleges tanyai vasút peage-ügylete iránt. A sokoldalú javaslat arról szól, hogy a tanyai vasút mily összeget tartozik fizetni a villamosnak amiért ennek a vágányait használja...

A bizottság ezzel befejezte a tárgyalásokat és megszüntette működését. Az ülésen jelen voltak: Taschler Endre, Szekerke Lajos, Fodor Károly dr., Tóth Mihály főmérnök és Csonka Ferenc bizottsági tag.

A Szegedi Naplóban november 1-én olvasható, hogy most előtérbe kerültek a következő kérdések:



Mikor alakítják át a lóvasutat villamos-sá?

Ki építi ki a vasutat? A mostani részvénytársaság-e, vagy egy másik, mostani társaságból alakuló társaság? Avagy konkurenciát bírdet a város az építésre?

S végül; megváltja-e a város a vállalatot?

Ezekre a kérdésekre az októberi közgyűlés után összeülő ad hoc bizottsága fog válaszolni.

A kiküldött bizottság november közepén letárgyalta a közúti vasút által a város elé terjesztett részletes tervet és az eredményt jegyzőkönyvbe foglalta. A terjedelmes jegyzőkönyv az addigi tárgyalások összes anyagát is tartalmazta, amit a tanács sokszorosított és a bizottság tagjainak megküldte.

A bizottság a villamosvasút hálózatát az alábbiak szerint javasolta kiépíteni:

1. a két állomás között,
2. a Dugonics tértől a Petőfi sugárúton át a Vágóhídig,
3. a Dugonics tértől a Kálvária utcán át a belvárosi temetőig,
4. a Kiskőrúton a pénzügyi palotától a vízműtelepig,
5. a Széchenyi tértől kiindulva a Vásárhelyi sugárúton át.

Ez az öt vonal összesen 12 km és 600 méter. Az engedély időtartamát 50 évben határozták meg. A fővonalon kettős sínpárt írtak elő, a többi vonalon ideiglenesen megengedett az egyes sínpár.¹³

A városi tanács november 17-én foglalkozott a villamosvasút építésével és a tervvel kapcsolatban néhány fontos módosítást fogadott el. A Szegedi Napló november 18-án közölte, hogy az egyik módosítás a fővonal iránya. „Ne a Kárász-utcán keresztül építsék ki, hanem a lóvasút jelenlegi helyén a Zrínyi és Kelemen utcákon át a Széchenyi térre. A fővonal a Somogyi-utcán keresztül építendő mellékvonallal jönné kapcsolatba a vágóhíd és a temető felé vezető sínpárokkal.

A fővonal irányát illetően abban állapodott meg a bizottság, hogy Rókus állomástól a Széchenyi téren s a Klauzál téren át a Kárász utcára, illetve innen a Dugonics térre s a Jókai utca és Gizella tér érintésével a Szentháromság utcán át Szeged állomásra menne ki a sínpár. Taschler szenátor ajánlja, hogy a javaslatnak ezt a részét ne fogadja el a tanács, hanem javasolja a közgyűlésnek, hogy a fővonal a közúti vasút mostani irányában, vagyis a Gizella térről a Zrínyi és Kelemen utcákon át menjen a Széchenyi térre. A tanács ezt a javaslatot fogadta el.

A másik kérdés annak eldöntése volt, hogy ha megállapodás jön létre, a város maga akarja-e megcsináltatni az átalakítást, vagy a közúti vasúttársaságra bízza azt, vagy nyílt pályázattal másnak adja ki. A bizottság arra a megállapodásra jutott, hogy a villamossá történő átalakítás ügyében tovább tárgyal a

közúti vasúttársasággal, de ezzel paralel a terveket és a költségvetést is felülvizsgálhatja, hogy számolni tudjon azzal, hogy előnyösnek látja-e, hogy maga a város építtesse ki a villamosvasutat, vagy a közúti vasúttársaság, kezében hagyja...”

Ezek után újabb alkudozások kezdődtek. Taschler Endre szenátor november 21-én 10 órakor nyitotta meg a következő ülést a városházán. Vázolta az előzményeket, majd bejelentette, hogy az ülés célja az, hogy összeegyeztessék a felfogások közötti különbségeket.

A közúti vasúttársaság képviselői egyetértettek abban, hogy a vágóhídhöz vezető vonalat azonnal, és ne hat hónap múlva építsék ki, de kérték, hogy a Tisza Lajos körúton az ártézi kúttól a Gizella térig terjedő részt csak teherforgalomra nyissák meg. E helyett hajlandóak azonnal kiépíteni a felsővárosi vonalat, és vállalkoznak az újszegedi vonal kiépítésére is, bár tudják, hogy ez hosszú időn át nem lesz jövedelmező. A város képviselői ragaszkodtak ahhoz, hogy a Tisza Lajos körúton személyforgalom is létesüljön.

A Vásárhelyi-sugarúti vonalat a bizottság úgy akarta építtetni, hogy a Wesselényi-utcán keresztül kapjon összeköttetést. Ha a villamos Újszegedre kiépül, természetesen a Híd utcán kell átmennie, de a társulatnak nincs kifogása az ellen, hogy a vonalat a Wesselényi, vagy a Vár utcán át vezessék.

A fővonalnak a Kárász utcán át való kiépítését a tanács nem támogatta helyette a Zrínyi- és Kelemen utcákon keresztül, a mai vonalon történő vonalvezetést javasolta. Löw Mózes hangsúlyozta, hogy a társulat a Kárász utcai közlekedéshez feltétlenül ragaszkodik és attól nem tér el, így ebben a kérdésben nem történt megállapodás.

Az ülésen arról is tárgyaltak, hogy a felsővezetékhez milyen oszlopokat alkalmaz a társulat. A terv szerint a szűkebb utcákban főleg falba épített tartókon halad a vezeték, a Kiskörúton belül kerek vasoszlopokat, azon

kívül szegecselt vasrács-oszlopokat, a lakott vidéken kívül gyalult faoszlopokat szándékozik felállítani lehetőleg vastalpra, vagy cementbe a társulat. A kiterőkebe önműködő váltókat építenek, a belvárosi vonalakon Phoenix (vályús)-sínek, a teherforgalomra szánt vonalakon Vignol-sínek lesznek.

A személyszállítás tarifáját a társulat úgy tervezte, hogy egy kliométernyi út (például a rókusai állomástól a Gizella térig) legkisebb díja 5 fillér, a legnagyobb díj 10 fillér lenne. Három kilométernyi díj 15 fillérbe, négy kilométernyi 20 fillérbe kerülne. A teherszállítás tarifáját a helyi viszonyoknak megfelelően alakítanák ki.

Ivánkovits főügyész vélemezte, hogy az újszegedi összeköttetés esetén a társulat bizonyos hídvámkedvezményt kér. Véleménye szerint leghelyesebb lenne, ha a villamosjegyek árával együtt szednék be a hídvámot és azt a várossal elszámolnák. Ha a villamosvasút utasai csak 2 fillér hídvámot fizetnek, a differenciát a tömeges közlekedés behozza a városnak.

Az üzemidőre vonatkozólag a társulat a nyári hónapokban naponta 120, a téli hónapokban 100 menetet közlekedtetne. A nap folyamán a menetek számát a forgalom nagyságától teszik függővé, de olyan lesz a megoldás, hogy 4-5 percenként induljon kocsi, Példaként említették, hogy reggel 7-9-ig és este 7-10 óráig tíz kocsi közlekedne, 9 órától este 7 óráig pedig száz menet indulna.

Fontos kérdés volt, hogy a város az engedély lejárta után tulajdonába akarja-e venni a társulat egész berendezését, ingó és ingatlan vagyont. A társulat kikötése az volt, hogy a vállalat folyó tőkéje és azon követele, melyek nem az alaptőkéből erednek, a vállalat tulajdonában maradjanak. Ha az utolsó tíz évben a város beleegyezésével új berendezések üzembe helyezése, vagy más befektetések történnek, azok költségeit a városnak meg kell téríteni. A város megváltási joga a harmincadik évben kezdődik meg.

Ebbe a társulat azzal a feltétellel egyezett bele, hogy a felmondás csak öt évenként két évi felmondási idővel történjen, nehogy fölösleges befektetéseket eszközöljenek. A társulat még elvileg sem egyezett bele abba, hogy a város részesedése a tiszta jövedelem után történjen.

Végül Lőw Mózes felvetette a társulat tervét: a rókusi villamosvonalat szándékukban áll Dorozsmaíg kiépíteni és ezzel együtt a községet villany világítással is ellátni. A város vezetői ezt nem kifogásolták.

A tanácskozást fél egy óraker megszakították és öt óraker folytatták. A délutáni tanácskozás késő este az alábbi megállapodással ért véget:

1. a két pályaház között kétvágányú fővonal lesz, iránya: Kossuth Lajos sugárút–Széchenyi tér–Kelemen utca–Kölcsey utca–a Wagner-háztól a Vészits-házig terjedően, Kárász utca–Dugonics tér–Jókai utca–Gizella tér–Boldogasszony sugárút–Szeged pályaudvar,

2. a kiskörútnak a személyforgalomba való bekapcsolását levették a napirendről és a pénzügyi palotától a vízmű gépházáig gőzüzemű teherforgalomra rendezik be ezt a vonalat. Cserébe a társaság kiépíti a Híd utcán és a közúti hídon át az újszegedi vonalat. Az újszegedi villamos tarifájának a hídvámjövedelemmel való összevonásának a lehetőségét a tanács a jövedelmi hivatallal szakvéleményezteti,

3. a vágánykilométer a két sínre, vagyis a sínparra értendő és így 500 méter egy vágánykilométer. Így számolva az új vonalak kötelező nyersjövedelem fokát 30.000 koronában állapították meg,

4. a fővonal kettős sínparja nem egymás mellett, hanem az útvonal két oldalán építendő,

5. a tanács képviselői hozzájárultak, hogy a koncesszió időtartamát hatvan évben állapítsák meg.¹⁴

A november 23-án tartott bizottsági ülés-

sen a társulat elvállalta, hogy Tisza Lajos körúti vonalat kiépíti és közvetlen személyforgalmat létesít az ártezi kúttól a vágóhídig.

Elvállalta azt is, hogy a két vasútállomás között díszes vasoszlopokat állít fel, a többi vonalon az oszlopok rácsszerkezetűek lesznek. A város küldöttei hozzájárultak ahhoz, hogy a mostani közúti vasút értéke 800 ezer koronával kerüljön át az új vállalatba, de ezt a 800 ezer koronát nem tekinti egyik fél sem olyan összegnek, amely a vállalat mai megváltási ára lenne.

A vasút képviselői kijelentették, hogy a most tett ajánlatot magukra nézve csak 1905. évi december 31-ig tartják kötelezőnek.

November végén Ivánkovich Sándor dr. városi tiszti főügyész tanács elé terjesztette észrevételeit, amelyben előadta, hogy a szerződés szövege számos helyen nem lényegtelen pontot egyáltalán nem tárgyal, sőt a tárgyalt pontok között olyanok is vannak, amelyek a városra nézve sérelmesek. Ezeket részletezve említi a határidő kikötését is, valamint több helyen egyértelmű, pontos megfogalmazásra tett javaslatot.¹⁵

December elején Lázár György dr. polgármester megkeresése alapján Dubszky Alfréd dr. miniszteri főmérnök elvállalta a szegedi közúti vasút villamossá történő átalakításával kapcsolatos tervezett költségvetés tüzetes átvizsgálását. A kiváló szakember december 9-én járt ebben az ügyben Szegeden.¹⁶

December 12-én a villamosítás ügyében értekezlet volt a városházán. A tárgyaláson véglegesítették a szerződés szövegét is és úgy döntöttek, hogy ha a közgyűlés megszavazza, a villamosvasút kiépítését, illetve üzemben tartását a mostani közúti vasúti részvénytársaságra bízzák, rögtön betérjesztik a szerződés szövegét is.

December 19-én olvasható a Szegedi Naplóban, hogy „Dubszky Alfréd dr. miniszteri főmérnök „tüzetes tanulmány tárgyává tette a lóvasúti társaság tervezetét és az ő véleménye az, hogy a villamosvasutat társasági

kezelésbe kell adni...

Dubszky Alfréd dr. a lóvasúti társaság költségirányzatát a kereskedelemügyi minisztériumban elfogadott egységárrakkal hasonlította össze, és kimutatta, hogy a lóvasúti társaság költségajánlata 150 ezer koronával kevesebb. Dubszky Alfréd dr. azt is hangsúlyozta, hogy a villamos városi üzembe vétele azért sem rentábilis üzlet, mert számítása szerint a legkedvezőbb esetben is 72 500 korona deficit mutatkozik évente.¹⁸ December 19-én Taschler Endre vezetésével ülésezett bizottság kimondta, hogy a villamosvasút kiépítésével a közúti vasút részvénytársaságot bízzák meg. A társulatot azért sem mellőzhetik, mert ha más vállalkozót bíznanak meg, a részvénytársaság per útján 788 ezer koronányi megváltásdíjat követelhetne. A főügyész kijelentette, hogy a véleményét a legközelebbi tanácsülésen mondja el.

Ezen az ülésen jelen voltak: Taschler Endre tanácsnok, elnök, Ivánkovich Sándor dr. tiszti főügyész, Szekeres Imre tanácsnok, Tóth Mihály főmérnök Pillich Kálmán, Csányi János, Obláth Lipót, Szarvadi Lajos és Vajda Béla bizottsági tagok és Rosenfeld Nándor lóvasúti igazgató.

December 20-án Taschler Endre tanácsnok hivatalos helyiségében magánértekezletet tartottak a villamosvasút ügyében. Az értekezleten a tiszti főügyész a megváltási ár címén szereplő 788 ezer koronából 88 ezret lealkudott. Mivel a társulat képviselői erre hajlandóak voltak, a főügyész is belenyugodott abba, hogy a villamosvasút építésével a közúti vasút részvénytársaságot bízzák meg.

December 21-én a város tanácsa egyhangúlag arra az álláspontra helyezkedett, hogy „a holnapi rendkívüli közgyűlés elé azzal a javaslattal járul, hogy a villamosvasút kiépítésével a szegedi közúti vasút részvénytársaság bizassék meg... Elhatározta a tanács, hogy ha a javaslatot a közgyűlés elfogadja, javaslatba hozza a szerződéstervezet pontonkénti megtárgyalását is...”

December 23-án arról számolt be a Szegedi Napló, hogy „Szeged város törvényhatósági bizottsága december 22-én kimondta, hogy a villamosvasutat kiépíti, s a munkával és a létesítendő vasút kezelésével a közúti vasúttársaságot bízza meg... A közgyűlés le sem tárgyalta a szerződést, hanem azt és a tanácsi javaslatot csupán Taschler Endre előadó szenátor másfél óras expozéjára támaszkodva a magáévé tette. Hihető, hogy a munka tavasszal megkezdődik és 1907. év tavaszán már villamoskocsik száguldanak Szeged utcáin...”

Egy évtized ábrándja immár Szegeden a villamosvasút, de radikális komolysággal csak ebben az évben kezdtek foglalkozni vele... Kétségtelen, hogy Szeged város fejlődése megköveteli, hogy az öreges, a régi kort példázó és szépészeti szempontból botrányosnak minősíthető lóvasút eltűnjék Szegedről. A város érdeke megköveteli, hogy a közúti forgalom modern alkalmatosságokkal bonyolódjék le...

Ha majd a fürge villamoskocsik szelik az utcákat, szállítván a közönséget a város egyik fertájából a másikba, mily komfortot fog képezni a csilingelés a mai tülköléssel szemben. A lóvasúti igáslovak eltűnnek, a lóvasúti lovakon nem esik meg, senkinek a szíve...

A villamosvasút létesítése iránt a tanács elé terjesztett ajánlat tárgyalására kiküldött bizottság hosszas és derekas munkát végzett. Az érdem, mely a munkálkodáshoz fűződik, elsősorban Taschler Endre szenátoré, aki ismeri a kérdés legapróbb részleteit is... Bátoran ideírhatjuk, hogy a polgármesteren kívül elsősorban Taschler Endre érdeme, hogy a villamosvasút kérdése eddig elhaladt...

Ivánkovich Sándor dr. tiszti főügyész makacsul és állandóan a város érdekei mellett harcolt. Alig volt pont, mellyel szemben külön véleménye ne lett volna... Hasonlóan szállt síkra a város hatóságának a bizottságban részt vevő minden képviselője is...”

A lap a szerződés lényegét is közölte:

„A mostani szerződés megszűnik s a régi szerződésből folyó jogokat az engedélyes köteles megszerezni 700 ezer koronát meg nem haladó értékkel.

Az üzem szakadatlanul fenntartandó, 30 napi átmeneti idő kivételével. A vonalak kibővítése tíz éven belül nem követelhető. Az egész vonalon felső vezeték alkalmazandó... A társaság a villamos áramot maga köteles termelni. A kizárólagosság és elsőbbség rendszeres és tömeges személyszállításra szól. A vezeték számára a fővonalon a belvárosban csöves, a külvárosban szögecselt oszlopok alkalmazandók. A mellékvonalakon gyalult, festett, betonba ágyazott faoszlopok tartják a vezetékeket.

A társaság az építési engedélyt két hónap alatt köteles biztosítani, az elintézési határidő másfél év. Új találmányok a város beleegyezésével alkalmazhatók, de ezzel semmi új kedvezmény nem jár.

Ha a villamos másfél év alatt nem készül el, napi 100 korona bírságot fizet a társaság, hatvan napon túl a társaság joga megszűnik, s a vasút a városé lesz.

A fővonalon és a Tisza-hídon kettős sín-pár fektetendő le, a váltók önműködőek. A régi vasút anyagából semmi sem használható fel, s csak belföldi anyag használható.

A sínek a kövezzel egy lejt szintbe fektetendőek. Szabályozza a szerződés az üzemet, a gyorsaságot, megállapítja a tarifát, a város jövedelmi részesedését.

A szerződés tartama hatvan év és a fővonal teljes üzembevétele napján kezdődik.

Beszámol a szerződés a háramlási és beváltási jogról. A beváltás harminc év után áll be, két évi fölmondással minden öt évben. A szerződés átruházása csak a város beleegyezésével történhet. Végül a szerződés megszűnését, költségeit, a bírságokat, a bírói illetékességet, a cégjegyzést s a hatályba lépést állapítja meg, a szerződés. Ezek után a közgyűlés azt a javaslatot, hogy a villa-

mosvasút kiépítésével a közúti vasút részvénytársaságot bízzák meg, lelkes éljenzéssel elfogadta.¹⁹

A lóvasúti társulat 1906. január 8-án értesítette a tanácsot, hogy a szerződés aláírására Weiner Miksa elnököt és Lőw Mózes technikai tanácsadót küldte ki, akik felveszik a kapcsolatot a tisztí ügyészi hivatallal. A felek január 9-én Lázár György dr. polgármester hivatali helyiségében írták alá a szerződést, majd közszemlére tették, aminek a határ-ideje január 12-én járt le. Ha ez alatt az idő alatt a szerződés ellen észrevétel nem érkezik, azonnal felterjesztik a bel-, illetve a kereskedelemügyi minisztériumba.²⁰ A szerződés ellen egyedül Becsey Károly dr. törvényhatósági tag adott be fellebbezést, aki közgyűlési szavazás rendetlenségét, valamint azt kifogásolta, hogy a törvényhatóság mellőzte a pályázat kiírását és azt a tervet, hogy maga a város építse ki avasutat.²¹ A belügyminiszter elutasította a fellebbezést és jóváhagyta a szerződést. A jóváhagyás azonban csak a dolog jogi és pénzügyi részre vonatkozott, mert a kereskedelemügyi miniszter beleszólási jogát a közigazgatási bejárás is gyakorolhatja. Bízta abban, hogy akkor sem fog semmi akadály felmerülni.²²

A közúti vasúttársaság 1906 februárjában már arra készült, hogy a tavaszi időjárás beálltával megkezdje a villamosvasút munkálatait és ezzel megindulhatnak a villamosjáratok a két vasútállomás között. A mellékvonalak kiépítését ezt követően tervezték. A társaság a miniszter által is megkívánt előmunkálatok legnagyobb részét ekkor már befejezte.²³ Március közepére elkészültek a villamosvasút építésére vonatkozó tervek, amiről a vasúttársaság értesítette a tanácsot, valamint azt kérte, hogy a tanács az engedélyezési szerződés jóváhagyása és a munka megkezdése közötti időt a belügyminiszter által is javasolt hat hónapban állapítsa meg, annál is inkább, mert a közigazgatási bejárás az engedélyezési tárgyalás és az enge-

délyokirat kiadása úgyszintén a felsőbb hatóságok rendelkezéseitől függ. A tanács a kérelemnek helyt adott.²⁴ 1906. március 29-én közölte a Szegedi Napló, hogy „a lóvasút villamosításának ügye mennyire nem tréfa, már a Kossuth Lajos sugárútnak a rókusi vasútállomáshoz közelebb eső felén tapasztalni lehet. Az történik itt, hogy a pályaudvartól kezdve a lóvasút sínjárával ellenkező oldalon az egyik sor növendék fát, azt, amelyik az úttest belső felét ékesíti, hozzáértő kertészek óvatosan kiemelik, és az így támadt gödröt földdel betömik. Ma délután már a Dohánygyárig haladt ez a munka, holnap talán a Széchenyi teret is eléri a munkások...”

A közúti vaspálya rt. igazgatása április 1-jén nyújtotta be Lázár György dr. polgármesternek a lóvasút villamosvasúttá történő átalakítására vonatkozó végleges és kivitelezésre is alkalmas tervét. A polgármester rendkívüli tanácsulást hívott össze és a terveket azonnal felküldte a kereskedelemügyi minisztériumba, és azt is kérte, hogy a miniszter sürgősen rendelje el a közigazgatási bejárást.²⁵ Április elején a miniszter a villamosvasút előmunkálati engedélyét újabb egy évvel meghosszabbította.²⁶ Április közepén a polgármester a villamosvasút ügyét megsürgette a minisztériumban. A kereskedelemügyi miniszter a kárigazgatási bejárást Halászy László dr. miniszteri tanácsos vezetésével április 30-án 9 órára tűzte ki.²⁷ Szegeden ezen a napon képviselőválasztást tartottak, ezért a miniszter telefonon értesítette a polgármestert, hogy beleegyezik abba, hogy a közigazgatási bejárást május másodikára elhalasszák.²⁸

Május 2-án nagy jelentőségű esemény történt Szeged város közúti forgalmára nézve, írta a Szegedi Napló május 3-án majd így folytatta: „Ma végre megkezdtek a közúti villamos közigazgatási bejárást. A bejárást Halászy osztálytanácsos távollétében Losonczy Lajos miniszteri titkár vezette. Megjelentek Dubszky Alfréd dr. főmérnök

Finály Lajos vasúti és hajózási főfelügyelői biztos és Gállik István főmérnök. A posta részéről Schaden Frigyes műszaki tanácsos, a földművelésügyi minisztérium képviselőjében Reök Iván és Krauspér Pál műszaki tanácsosok, a hadügyminiszter megbízásából Milhofer vezérkari őrnagy vettek részt a bejáráson. A városi hatóságot Ivánkovics Sándor dr. tisztii főügyész, Taschler Endre tanácsnok, Tóth Mihály főmérnök, Bíró Benő helyettes főmérnök, Reiner József főkapitány és Obláth Lipót törvényhatósági bizottsági tag képviselte. A közúti vaspálya társaság részéről Lów Mózes, Weiner Miksa, Rosenfeld Nándor és Rosenfeld Richárd mérnök voltak jelen, az államvasutak részéről Heeger Gyula főfelügyelő, Komjáthy Lajos és Lábas Endre főmérnök jelent meg.

A közigazgatási bejárás délelőtt 9 órakor kezdődött és késő estig tartott. A bizottság ma befejezte a bejárás technikai részét, holnap pedig a végzett munkáról jegyzőkönyvet készítenek...”

Május 3-án elkészült a jegyzőkönyv, a bizottság tagjai aláírták és ezzel véget ért a közigazgatási bejárás. Délután bankett volt a Kass-vigadóban, melyen a bizottság minden tagja részt vett és megjelent Lázár György dr. polgármester is. A polgármester pohárköszöntőt mondott a minisztériumok és a vállalat képviselőire, Losonczy Lajos miniszteri titkár szép beszédében Szeged város jövő haladását jósolta meg. A bankett emelkedett hangulatban sokáig tartott.²⁹

Ugyanezen a napon tartott közgyűlésen már vita tárgya volt az újszegedi villamos vonalvezetése. A Szegedi Napló május 4-én közölte, hogy „a bejárás alkalmával a bizottság, úgy határozott, hogy a villamosvasutat a hídfő újszegedi oldaláról a főfasor melletti jobboldali pázsiton át vezeti a vendéglőig és onnan ki a Temesvári körútig. A társaság képviselői jobban szeretnék a vonalat egyenesen, a főfasoron át kiépíteni...” Szerintünk a drága pénzen fönntartott parkot, de

a gyepet sem szabad ilyen célra használni, hiszen ott van a park mellett, az azzal párhuzamosan elnyúló Szőregi utca, ahol egész sor lakóház is van és az országútról is könnyen megközelíthető. Ez alkalmas arra, hogy a villamos és a kocsik közlekedjenek rajta. Még nem késő gondolkodni...”³⁰

Május 5-én egy olvasó véleményét közölte a lap:

„...A villamosvasút Szőregi úton történő vezetése mellett nemcsak az ott levő lakóházak, hanem az egész vidéken már létező, esetleg a jövőben létesítendő iparvállalatok, az állami gyermekmenhely és végül az újszegedi államvasúti állomás villamosvasúti összeköttetése is bizonytalanságba emelné a forgalmát és jövedelmezőségét. Tehát nemcsak a parknak változatlan épségben tartása, hanem a társulatnak saját fölfogott érdeke szólnak amellet, hogy ezen a néhány száz méteren ne múljon az útirány megváltoztatása...” Ekkor jelent meg az is hogy:

„Szabó Kálmán városi főkertész a mai napon beadványt intézett a tanácshoz, melyben arra figyelmezteti, hogy ha a villamosvasutat az újszegedi Rózsa-ligeten vezetik át, akkor az elveszíti park jellegét, mert a réteket és a virágokat meg kell bontani. Azt javasolja, hogy a villamost a szőregi úton vezessék át, ha pedig ezt a társaság ellenezné, akkor a főfasoron, amely esetben nem kellene a fákat irtani...”

A lakosság se tétlenkedett, hamarosan bekapcsolódtak a mozgalomba. Ezer aláírással az alábbi beadványt terjesztették a kereskedelemügyi minisztériumba:

„Nagyméltóságú Miniszter Úr!

Alulírott szegedi lakosok nagy megütközéssel értesültünk arról, hogy a Szegeden létesítendő közúti villamosvasútnak útiránytervezete szerint, Szeged egyetlen s csupán 25 hold területen levő üdülő helyét, az újszegedi Erzsébet-ligetet, a villamosnak a parkba leendő bevitelével meg akarják csonkítani, rendeltetésében tönkretenni.

Ez a terv nem csak a közegészség tekintetében káros, nem csak a szépezzéssel ellenkezik, de egyenesen a közösség érdekei ellen való, mert hiszen a vasút tervezete csaknem felerészben vágná el az újszegedi parkot az üdülő közönség és a kis gyermekek elől és így egyetlen üdülőhelyünknek egy nagy része a közönségre nézve hasznavehetetlenné tétetnék.

A villamosvasút újszegedi vonala mai tervezetében a parkon kívüli résznek jövő fejlődését sem mozdítaná elő.

Közvetlen a park mellett van a Csanádi-utca, amelyen a forgalom az újszegedi vasúti állomás, az újszegedi gyárak, fűrésztelepek, továbbá az állami gyermekmenhely, a Kálly-liget és Szőreg felé irányul. Ez azon természetes vonal, amelyen s villamosvasút az újszegedi hídfőtől jobbra való kanyarodással, minden igénynek megfelelően tovább vezethető oly módon, hogy a villamos a Temesvári-körútig haladva bekanyarodna a park főfasoráig és az újszegedi villák sora előtt állna meg. Ez volna a villatulajdonosok érdeke is. Fel kell még említenünk, hogy a mai tervezet, amely a park átszelésével a gyermek játszóhely környékét is feldúlja, nem csak a közönség üdülését és nyugalma zavarja, de valósággal kockázatos a sétáló közönség és a játszó gyerekek testi épsége tekintetében. Alázattal kérjük tehát Nagyméltóságodat, hogy méltóztassék az itt előadottakat figyelembe venni, a tervek felülvizsgálata után akként határozni, hogy a villamosvasút az újszegedi hídfőnél, illetve az újszegedi park bejáratnál jobbra kanyarodva, a park mellett a Szőregi-úton és a Temesvári-körúton a főfasorig vezessék.

Kérelmünk megismétlés mellett a Nagyméltóságú Miniszter Úr alázatos szolgálai:

(Következnek az aláírások)

Május végén az újszegedi villamos vonalvezetése még nem oldódott meg. Azt már elhatározták, hogy a vágányok a főfasort fogják átszelni de azt még nem, hogy melyik

oldalán. Biztosabbnak látszott az a megoldás, hogy kiszélesítik a főfasort és a vágányokat a baloldalon helyezik el. Ez ellen az a kifogás merült fel, hogy „a parkot ezzel tönkreteszik, a sétálóknak a villamos járásával, csengetésével örökös nyugtalanságot szereznek... A fák között elhúzódó villamos sodronyokkal a fákat is elsatnyítják...”³¹

Június közepére már elfogyott a közúti vasúttársaság türelme, nagyon szerették volna a munkát megkezdeni, de a villamos ügye a kereskedelemügyi minisztériumban „elakadt”. Elhatározták, ha napokon belül nem érkezik le az engedélyezési tárgyalásra vonatkozó rendelet, küldöttséget menesztenek a miniszterhez.³² A minisztériumban a sürgetésre kilátásba helyezték, hogy pár nap alatt elintézik az ügyet és az engedélyezési tárgyalás határidejét a jövő hónap első napjaira kitűzik.³³ Ezen a tárgyaláson a város hatóságát Lázár György dr. polgármester, Taschler Endre tanácsnok, Tóth Mihály főmérnök és a városi tisztii ügyészség egyik tagja képviselte volna, de a tárgyalás napjának a kitűzése még váratott magára.³⁴

Időközben ismét napirendre került a dorozsmai villamos ügye. Arra kérték a város hatóságát, hogy ötvenezer korona értékben jegyezzen részvényt. A városi tanács júliusi ülésén tárgyalta a kérelmet és úgy határozott, hogy a villamosvasút nemsokára kiépül, és majd akkor foglalkoznak a dorozsmai vonallal.³⁵

Július 24-én közölte a Szegedi Napló, hogy „a villamosvasút terveit a kereskedelemügyi miniszter jóváhagyta, de alternatívákat állít a társaság elé, amiket más érdekelt fórumok, mint például a magyar államvasút oldhatna meg. A társaság most lázas sietséggel tárgyal az érdekeltekkel. Az engedélyezési tárgyalásra várhatóan augusztus első hetében kerül sor a minisztériumban...” A polgármester augusztus 2-án azzal az ígérettel érkezett vissza Budapestről, a kereskedelemügyi minisztériumból, hogy az engedélyezési tárgya-

lásra augusztus 10-15-ike között kerül sor.³⁶ Végül a tárgyalás napját augusztus 16-án csütörtökre 11 órára tűzték ki, és Budapesten a kereskedelemügyi minisztériumban tartották meg.³⁷ A tárgyalás elnökeül ekkor Szterényi József kereskedelemügyi államtitkár volt kijelölve, Szeged várost Taschler Endre tanácsnok, Tóth Mihály főmérnök és Ivánkovich Sándor főügyész, a vállalatot Rosenfeld Nándor, lóvasúti igazgató képviselte. Az eredményről a következő távirat érkezett Lázár György dr. polgármesterhez:

„A villamosvasút kérvényezése kedvezően elintéztetett.”³⁸

Az engedélyezési tárgyaláson Szterényi József helyett Hegyeshalmi miniszteri osztálytanácsos elnökölt, az előadó Dubszky Alf-réd dr. minisztériumi főmérnök volt. A tárgyaláson a vonalak irányát jóváhagyták, csupán Szeged állomás előtt történt módosítás. A kettős vágány végpontját úgy oldották meg, hogy a Boldogasszony sugárúton kifelé haladó villamoskocsi nem a Vaspálya utcán át ér ki az állomásra, hanem a Galamb utcán kanyarodik be, és az állomás a előtt tér át arra a vágányra, amelyről visszaindul a városba. Az újszegedi vonallal kapcsolatban úgy döntöttek, hogy a főfasor baloldalán, közvetlenül a fasor mellett fog vezetni egyelőre a Temesvári körútig.

Az eredeti terv szerint a villamos kiépítése 3 millió 340 ezer koronába került volna, de az al-felépítmény megfelelőbb, szilárdabb módon történő kiépítése, a nagyobb teljesítményű motorkocsik előírása és darabszámának emelése jelentősen megemelte a költségeket. A kereskedelmi kormányzat hozzájárult ahhoz, hogy a társaság a várossal egyetértve megállapított 700 ezer koronával ezt az összeget felemelje, vagyis 4 millió 40 ezer korona tőkeösszeg beszerzése érdekében új részvényeket bocsásson ki teljes névértékben. A tárgyaláson elhangzott, hogy a társaság pár nap múlva kézhez kapja az ideiglenes engedélyt, aminek alapján elkezdhetik

a géptelep építését. A társaság megkezdte a tárgyalásokat a vasgyárakkal is.³⁹

Az engedélyokirat augusztus 25-én, szombaton érkezett Szegedre, amit a hatóság azonnal kézbesített a közúti vasút igazgatóságának, ahol közölték, hogy az építkezést a jövő héten megkezdik.⁴⁰ A felgyorsult eseményekről a helyi sajtó napról-napra beszámolt. Időrendi sorrendben az alábbi lényegesebb események történtek:

– A szegedi közúti vasút igazgatósága már régebben bejelentette Smazsenka Ernő nagyváradai villamosvasút üzletigazgatójánál, hogy tanulmányozzák a vasút működését. E célból Nagyváradra utazott Weiner Miksa kereskedelmi tanácsos, a szegedi közúti vasúttársaság alelnöke, Rosenfeld Nándor társasági vezérigazgató, Rosenfeld Richárd és Willenz mérnökök.⁴¹

– A szegedi villamosvasút érdeklteji nevében a közúti vaspálya részvénytársaság augusztus 29-én terjesztette be a város polgármestere útján a tanácshoz a kiépítendő villamosvasút terveit. Lázár György dr. polgármester rögtön elrendelte a helyszíni szemlét, amit holnap ejt meg a városi mérnöki hivatal, egy kirendelt bizottság közbejöttével. Augusztus 31-én, pénteken a középítészeti tanács tart ülést, hogy a villamosvasút emelendő épületei számára az építési engedélyt megadja.⁴²

– A középítészeti tanács kötelezte a villamosvasutat építő társaságot, hogy a vasúttal rendezze a tűztávlat kérdését. Ez abból áll, hogy a társaság nem kérhet a vasúttól kártérítést abban az esetben, ha a telep épületeit valamely vasúti mozdony felgyújtja, mert a telep nincs hatvan méternyire az állomástól.⁴³

– Fodor Károly dr. adóügyi tanácsnok elnökleivel ülést tartott a javadalmi bizottság és olyan javaslatot hozott, hogy a hídon a villamoskocsi, a kalauz és a villamosvezető nem fizet vámot, ellenben az utasok mind-egyikéért a mindenkori hídvám-tétel 50%-át

fogja fizetni a társaság. A gyalogos ember a hídon 8 fillért fizet, a villamoson tehát 4 fillért fog érte fizetni a társaság. A kezelésre nézve javasolta a bizottság, hogy a hídvámdíjakat az engedélyes részvénytársaság szedje be és szolgáltatassa be a városnak. A javaslatot egyelőre három évre javasolja a bizottság életbeléptetni.⁴⁴

– A város tanácsa rendkívüli ülésen foglalkozott a villamosvasút ügyének még felszínen levő kérdéseivel. Első volt a vonal kérdése. Szeged állomás előtt megszűnik a kettős vágány, aminek a szerződésben is kifejezésre kell jutni. A miniszter nem engedte meg, hogy az újszegedi vonal megkerülhesse a liget jobb oldalát, sem azt, hogy a főfasort szelje át, hanem azt a tervet hagyta jóvá, hogy a vonal az újszegedi hídfőtől indulva a liget baloldalán a főfasoron kívül, de közvetlen a főfasor mellett haladjon a Temesvári körútig. A szerződésben ezt is módosítani kell.

– A tanács a javasolt hídvámkedvezményben nem jutott egyhangú megállapodásra, többen egyenesen a kedvezmény ellen szóltak. Ők arra az álláspontra helyezkedtek, hogy a villamoson utazó közönség hídvámkedvezménye a gyalogosok rovására történik. Akinek ugyanis nem jut villamosra, az 8 fillért fizet a hídon, aki villamoson is utazhatik, azt csak 4 fillér erejéig sarcolják meg. A tanács ettől függetlenül a javadalmi bizottság javaslatát viszi a rendkívüli közgyűlés elé és annak jóváhagyása után módosítják a szerződést.⁴⁵

– A rendkívüli közgyűlés szeptember 13-án a szerződés módosításait egyhangúlag elfogadta, de az elsőbbség kérdésénél kemény és meddő vita volt. Azt vitatták, hogy a villamostársaságnak hatvan esztendőre adnak olyan előnyt, hogy Szeged város területén, tehát másfél-százézer holdnyi földön kizárólagos jogot nyer arra nézve, hogy ezen a területen ez alatt a hatvan esztendő alatt ha mások villamost szándékoznak létesíteni, akkor az építésre nézve a társulat az elsőbbség. Taschler Endre előadta, hogy a társulat elsőbbségi joga

csak a helyi forgalomra vonatkozik, amennyiben olyan villamosvasút akarna létesülni, amely például Martonosig menne, arra nem vonatkozik a társaság elsőbbségi joga.

Szijjártó Albert véleménye szerint a kizárólagossági jogot hatvan évre nem adjuk oda! Az elsőbbség a külső forgalmat is lebonyolító vállalattal szemben még akkor sem áll fenn, ha az a fő irányon kívül eső városi vonalakat létesít és azokat villamos erővel tartja fenn. A kizárólagosság csak addig terjed, hogy idegen vonal ugyanabban az utcában, amelyben a közúti villamosnak vonala van, az utca teljes hosszában, vele párhuzamosan nem haladhat, de joga van két megállóhely között ugyanazon utcában személyforgalmat lebonyolítani. Végül a vezetékek és az oszlopok, a menetrend és a menetsebesség kérdését tárgyalták meg a tanács előterjesztése szerint. A háramlási idő lejártával pedig olyan megállapodás érvényesül, hogy a villamosvasút új tulajdonosa az üzemre nézve új engedélyokiratot köteles szerezni. A közgyűlés a hídvámkedvezményt megszavazta.

A rendkívüli közgyűlés megbízta a polgármestert, hogy az új szerződést írja alá és terjessze fel a bel- és kereskedelemügyi miniszterhez.

A villamosvasút szerződésének a kérdését ezzel a hatóság letárgyalta.⁴⁶

– A középítési tanács a szegedi villamosvasút épületeinek építésére vonatkozó engedélyt jóváhagyta és azt a belügyminiszter is engedélyezte.⁴⁷

– Október 15-én aláírták a polgármesteri hivatalban a hivatalos közegek a város és a közúti vasúttársaság között létrejött szerződést. A város nevében, Lázár György dr. polgármester, Ivánkovich dr. tiszti főügyész, Taschler Endre tanácsnok, a társaság, részéről Lőw Mózes és Weiner Miksa igazgatósági tagok írták alá a nevezetes szerződést.

A két vasútállomás között a vonal kiépítését hamarosan megkezdik.⁴⁸

– November elején a rókusi vasútállomás

mellett nagyszabású munka vette kezdetét. Az első ásonyom már formát adott a fundamentumnak s nagy területen jelzi a kiépítendő telep helyét. A telep összes költségei 250 ezer koronára rúgnak, a vasút kiépítése pedig hárommillió koronába kerül. A telepet Ligeti Béla vállalkozó-műépítész építi.

A telep négy nagyobb főépületből fog állni. Az első 72 méter hosszúságú, vasúti indóházszerű hatalmas remiz épület a kocsik számára, javító műhelyekkel. A másik a nagy gépház, kazánok, gőzgépek és elektrotechnikai gépek részére. A harmadik a nagykiterjedésű mozdonyszín. Ez azért szükséges, mert a társaság a tehervontató üzemet gőzgéppel folytatja. A negyedik főépület az igazgatóság számára épül és részben a munkások lakásául fog szolgálni. Ezek lesznek a telep főépületei, de számos melléképület is kerül a telepre.

A villamossínek lerakása és az elektrotechnikai gépek felszerelése később kezdődik, de ami a fő, mind magyar gyártmányú.⁴⁹

– 1906. december végén a kereskedelemügyi és a belügyminiszter a város és a közúti vasúttársaság között kötött szerződést egyetértőleg jóváhagyta.⁵⁰

– A villamosvasút engedélyokirata 1907. január 25-én érkezett a kereskedelemügyi minisztériumtól Szegedre. Az okiratot Kossuth Ferenc kereskedelemügyi miniszter írta alá. A polgármester az engedélyt át fogja adni az építő közúti vaspálya társaságnak, amely már szabadon intézkedhet az építésre nézve.⁵¹

A szegedi villamosvasút magyar anyagból épülne, de a magyar gyárak nem tudják a síneket határidőre leszállítani, ezért az építő részvénytársaság kijárta a kereskedelemügyi miniszternél, hogy a síneket külföldi gyáraktól szerezhesse be.⁵²

–A tanács április 3-án terjesztette a közgyűlés elé a közúti vasúttársaság arra vonatkozó kérelmét, hogy a Petőfi Sándor sugárúton a vonalat a sugárút baloldali fa-

sorában vezethesse. A Petőfi Sándor sugárút elég széles arra, hogy a villamosvasút mellett a kocsik is elhaladhassanak és kitérhessenek az út közepén. A fasor közötti villamos zavarná a házak lakóinak a nyugalma, és a közbiztonságnak sem felel meg. A szép fasor maradjon meg gyalogos közlekedésre.⁵³

1907. március 31-én közölte a Szegedi Napló, hogy:

Megszűnt a lóvasút-társaság, megalakult az új társaság!

A lóvasutat fenntartó Szegedi Közúti Vaspálya Rt. március 30-án tartotta meg utolsó XXII-ik évi rendes közgyűlését Weiner Miksa alelnök elnöke alatt. A közgyűlés iránt nagy volt az érdeklődés, 2450 részvény volt képviselve. (3-4. ábra) A részvényesek figyelemmel hallgatták a lóvasút „hatytyúdalát” és a villamosvasútra vonatkozó már előrehaladott munkákról szóló jelentést. Megválasztották az új igazgatóságot, amelynek tagjai lettek: Weiner Miksa kereskedelmi tanácsos, Vajda Sándor földbirtokos, Weisz Gyula dr. ügyvéd, ők hárman Szegedről, Baracs Károly vasúti főfelügyelő, Budapestről, Lőw Mózes építész Bécsből, Cassel Leó és Löwenthal Lajos bankárok, valamint Cicogna Károly és Heineman Dannie mérnökök Brüsszelből, Kann Miksa Gyáros Teplicből. A felügyelő bizottság tagjai lettek: Rósa Izsó dr., Rédlích József, Obláth Lipót dr. Guastalla Oszkár brüsszeli bankigazgató és Janlett Lucian brüsszeli mérnök.

Az új társaság alaptőkéje 4400000 korona, amely 40400 darab százkoronás részvény között oszlik meg. Ennyit fektet be az új vállalatba a brüsszeli pénzcsoport, amely a várossal a villamosvasút létesítésére szerződött. Az új villamostársaság megalakulása nemcsak a vasútépítő tőkések belső ügye, hanem a közvéleményé is.

A közgyűlésen döntöttek a cég nevééről, ami változatlanul Szegedi Közúti Vaspálya Részvénytársaság maradt, elfogadták a teljesen átdolgozott, új alapszabályt, amit a vil-

lamosvasútra vonatkozó engedélyokirattal együtt sorozatunk következő részében mutatunk be.



JEGYZETEK

¹ Szegedi Napló, 1904. január 17.

² Szegedi Napló, 1904. július 5.

³ Szegedi Napló, 1904. október 9.

⁴ Szegedi Napló, 1905. április 2. A Szegedi Közúti Vaspálya Rt. 1905. március 21-én tartotta XX. közgyűlését, amin az előadó arra is kitért, hogy: „hálózatunk villamos üzemre való átalakítá-



3. ÁBRA IGAZOLVÁNYOK A LETÉTBÉ HELYEZETT RÉSZVÉNYEK-RŐL

sa iránti tárgyalások folynak a város hatóságával s miután ezen tervünk úgy a közvéleményben, mint a sajtóban rokonszenves érdeklődéssel találkozik, reméljük, hogy a tárgyalások immár gyorsabban fognak előrehaladni. Ezen feltevéseinkben az idén még függőben hagytuk a szóba vett kiterők elhelyezését.” (A Csongrád Megyei Levéltár irataiból.)

⁵ Szegedi Napló, 1905. július 1.

⁶ Szegedi Napló, 1905. augusztus 5.

⁷ Szegedi Napló, 1905. augusztus 6.

⁸ Szegedi Napló, 1905. augusztus 8.

⁹ Szegedi Napló, 1905. szeptember 23.

¹⁰ Szegedi Napló, 1905. szeptember 26. Stelczel

Frigyes 1905. augusztus 26 - 1908. november 30-ig a MÁV szegedi üzletvezetőség vezetője volt.

¹¹ Szegedi Napló, 1905. október 1.

¹² Szegedi Napló, 1905. október 11.

¹³ Szegedi Napló, 1905. november 15.

¹⁴ Szegedi Napló, 1905. november 22.

¹⁵ Szegedi Napló, 1905. november 28.

¹⁶ Szegedi Napló, 1905. december 10.

¹⁷ Szegedi Napló, 1905. december 13.

¹⁸ Dubszky Alfréd dr. minisztériumi főmérnök a kereskedelemügyi minisztériumban elfogadott egységárrakkal hasonlította össze a lóvasúti társasága ajánlatát. Számítása alapján:

I. Általános kiadások: előmunkálatok, -tervezés, építési felügyelet stb.: 48000 korona;

II. Kisajátítás: Tekintve, hogy az útvonalakat, valamint a villamos telephelyét a város ingyen átengedi, a kisajátítás nem kerül semmibe. Fizet azonban a társaság évenként úri jog címén 1000 koronát.

III. Alépítmény: burkolatok, cementezés, aszfaltozás stb.: 215000 korona;

IV. Felépítmény: sínek, váltók, görbületek stb.: 845000 korona;

V. Magasépítmény: igazgatósági épület, gépház, kazánházak, műhely, kocsiszín, raktár, várakozó bódék a közönség számára: 255000 korona;

VI. Pályaelzárás és beosztás: 16000 korona;

VII. Házi telefon: 15000 korona;

VIII. Pályaberendezés és felszerelés: 21000 korona;

IX. Forgalmi eszközök: 27 motorkocsi és 12 mellékkocsi. (Egy motorkocsi 14500, egy mellékkocsi 7100 korona.) Pálya és szerelő kocsi stb.: 505000 korona;

Item	Cost (Korona)
Általános kiadások	48000
Kisajátítás	0
Alépítmény	215000
Felépítmény	845000
Magasépítmény	255000
Pályaelzárás	16000
Házi telefon	15000
Pályaberendezés	21000
Forgalmi eszközök	505000
Összesen	2500000

4. ÁBRA A XII. KÖZGYŰLÉSEN FORMÁLISAN MEGSZÜNT, DE A VILLAMOSVASÚT MEGNYITÁSÁIG TOVÁBB ÜZEMELT A LÓVASÚT-TÁRSASÁG. (VALAMENY-NYI ÁBRA FORRÁSA: CSONGRÁD MEGYEI LEVÉLTÁR IRATAI)

X. Gépészeti berendezés: Gőzkazánok, gőzgépek 25000 lóerőre, dinamógépek, világítás, mozdonydinamó stb.: 270000 korona;

XI. Vonatfelszerelés: oszlopok, áramvezető, sodronyok, szigetelők, transzformátorok stb.: 322000 korona;

XII. Mindezekhez hozzáadandók a fölépítési időre járó kamatok: 48000 korona.

A társaság által ugyanilyen tételek szerint készített költségelőirányzat csupán 2462000 koronát tesz ki, vagyis 148000 koronával előnyösebb. A minisztériumi költségvetés szerint az éves üzemi kiadások az alábbiak:

I. Általános kiadások: személyzet 16200 korona, iroda 3.500, különféle adók, illetékek, biztosítás, kártérítés 40000 korona.

II. Pályafenntartás és felügyelet: személyzet 10 600 korona, anyagok 13000 korona,

III. Szállítás és vonatszolgálat: személyzet: 44510 korona, anyagok 3000 korona

IV. Forgalmi és vontatási szolgálat: személyzet a központi telepnél 10320 korona, anyagok 45600 korona, fenntartás 5000 korona, személyzet a vontatásnál 48400 korona, anyagok 15500 korona, fenntartás 25000 korona.

V. Műhely: személyzet 3840 korona, szerszám-ellátás 5000 korona, fenntartás 8000 korona

VI. Az anyagok kopása és fogyasztása után leírandó százalékok: 55000 korona.

A lóvasút ajánlata itt is előnyösebb, az csak 310000 korona. A főmérnök által megállapított összes tőkeszükséglet 3400000 korona a lóvasúti társasági számítása szerint pedig csak 3250000 ko-rona.



¹⁹ A törvényhatósági bizottság 1905. december 22-én tartott rendkívüli közgyűlésén 806. szám alatt tárgyalta a villamosvasút ügyét.

Az elfogadott szerződés az alábbi volt:

(Jelen közlése kivonatos.)

Szerződés

Mely egyrészről Szeged szab. kir. város közönsége képviselőjében Dr. Lázár György polgármester, másrészről a szegedi közúti vaspálya részvénytársasági engedélyes között a szegedi közúti lóvonatú vasút hálózatának villamos üzemre leendő kiépítése, valamint újabb kiegészítő villamos vonalak létesítésére és a villamos közúti vasút céljaira szükséges városi területek átengedése iránt következő szerint kötött:

1.§

Eddigi szerződés megszüntetése.

Jelen szerződés jogérvényes megkötésével a mostani lóvonatú vaspályára vonatkozólag 1881. szeptember hó 5. napján kötött és 4273/1881. kir. biztosí szám alatt jóváhagyott közúti vasúti szerződés, valamint az 1898. március 12-én kötött 12132/98. sz. tan. végzéssel jóváhagyott pótszerződéssel nyert jogosítvány hatályaon kívül helyeztetik... Fennmarad engedélyes azon kötelezettsége, hogy a most létező vonalon a lófogatú

vasúti üzemet a villamos üzem megkezdéséig a megszűnő szerződések értelmében az átmeneti időszakban legfeljebb egy havi szünetelés kivételével akadálytalanul fenntartsa...

2.§

A terület átengedése...

3.§

A vezetékek:

4.§

Az építési szabályok... Feljogosítatik a város, hogy késedelem esetén szükséges munkát engedélyes költségére elrendelje ...

5.§

Közutak használata, fenntartása és átépítése... A villamos közúti vasútépítéséhez igénybe veendő városi közterületek abban az állapotban és lejt szint magasságban bocsáttatnak engedélyes használatába, amelyben azok a vasútépítés idején léteznek. Köteles tehát engedélyes a fölegyengedést, feltöltéseket vagy beásásokat mindenütt, ahol ezen munkálatokat az építkezés céljából most és a jövőben szükségesek, saját költségén teljesíteni...

A közúti vasút sínjei az utak, utcák és közterek szintjeihez képest mindenkor a kövezettel egy lejt szintben fektetendők... Engedélyes köteles a pályatestet folyton jó karban tartani és tisztíttatni, a sínek közötti, valamint a sínektől jobbra és balra 0,5-0,5 méternyire terjedő burkolatokat javíttatni, a forgalmi akadályokat eltávolítani és azt a rendőrkapitány által kijelölendő helyre hordatni... A vasút mentén levő elő fáknak a vasút akadálytalan forgalma céljából szükséges megnyeséséről a város gondoskodik halaszthatatlan szükség esetén azonban az engedélyes is teljesítheti...

6.§

A közúti vasút üzeme... A közúti villamosvasút a személy- és teherforgalom közvetítésére szolgál, utóbbi célból jogosítva van, hogy ott, ahol a kanyarutai viszonyok megengedik, a rendes vasutak teherszállító kocsijait a városba is bevontathassa. A város hatósága a teherforgalmat a hét bizonyos napjain, bizonyos órákban és rendkívüli esetekben bizonyos vonalakra ideiglenesen korlátozhatja.

A személyforgalom csak csatornák építése, légszesz, villany vagy vízvezetékcsövek fektetése vagy más rendkívüli ok miatt, tömeges kivonulás,

díszmenetek, ünnepélyes fogadtatások és hasonló okok miatt szakítható meg, de ilyen esetben lehetőség szerint átszállással tartandó fenn... A személyszállító kocsik vontatására engedélyes csupán villamos erőt, s teherszállításra villamos és gőzerőt alkalmazhat. (...) Minden egyes motor-kocsi kocsifékező készülékkel látandó el. Amennyiben később jobb fékezők találtnak fel és máshol eredményesen alkalmaztatnak, engedélyes is köteles olyanokat jelen vállalatánál alkalmazni. Minden kocsi elől-hátul jelzőlámpával és számmal, továbbá az útirányt jelző magyar feliratú táblával látandó el. A lámpák a különféle irányokhoz képest különféle színűnek legyenek... A közúti vasúton csak olyan forgalmi eszközök tarthatók forgalomban, melyek a jelen szerződésben kikötött követelményeknek megfelelnek.

Engedélyes köteles gondoskodni, hogy vállalata a közönség szükségletének és kényelmének mindenkor megfeleljen.

Köteles a vállalat elegendő számú, és szolgálatra képesített, magyarul beszélő személyzetet tartani. A kalauzok, fékezők stb. összes személyzet egyenruhát és számot tartozik viselni. A személyzet a közönség irányában udvariassággal tartozik viselkedni és elbocsátandó, ha a köteles tisztelet ellen vét, vagy szolgálata teljesítésére képtelennek bizonyul. A kocsik túltömése tilos lévén, azokra az utasok csakis a meghatározott számban bocsáthatók...:

Köteles engedélyes a forgalom igényeihez képest a forgalmi eszközöket szaporítani. A személyszállító kocsik naponként a menetrendben meghatározott időben állandóan üzemben tartandók...

A fővonalon október 1-től március 31-ig 7 órától este 9 óráig 14 óra, április 1-től szeptember 30-ig 6 órától este 10 óráig 16 óra. Ez alatt az idő alatt köteles engedélyes a két vasútállomás között naponta a nyári félévben legalább 130, a téli félévben legalább 115 kocsit indítani a forgalom szükségleteihez mért beosztással.

A többi vonalon az üzemidő a téli hónapokban 12 óra, nyári hónapokban 14 óra. Ezekben a vonalakon télen 40, nyáron 60 kocsi indítandó. A temetőhöz és újszegedre vezető vonalon a hatóság a vállalattal egyetértőleg időközönkénti meghatározása szerinti számban és időben közlekedő járatokat köteles fenntartani.

Jogában áll engedélyesnek bármely vonalán bármikor a közlekedést sűríteni, vagy a közleke-

dési időt meghosszabbítani... A kocsik a belváros területén 15, a belvároson kívül 20 kilométer óránkénti sebességgel közlekedhetnek.

7.§

Díjszabás... A villamosvonalak menetdíjait kilométerenként 6 fillérben állapították meg, de 12 fillérnél olcsóbb menetjegyet nem adtak ki. Ez az alapár leszáll 5, illetőleg 10 fillérre a villamosüzem megnyitásának napjától eltelt 5 évre következő január hó 1-én, és 4, illetőleg 8 fillérre abban az esetben, ha a társaság 3 egymásután következő évben legalább 8% osztalékot fizet.

Ezek szerint

I. Egy vonalszakasz, vagyis két kilométernyi rész 12 fillér,

II. Két vonalszakasz, vagyis három kilométernyi rész 18 fillér,

III. A két vasútállomás közötti vonal díjtétele 24 fillér,

IV. A legnagyobb díjtétel 30 fillér.

Az első 5 év lejáratot követő január hó 1-től 10-15-20-25 fillér, a harmadik esetben pedig 8-12-16-20 fillér lesz a maximális díjtétel. A forgalom könnyítése végett ugyanazon díjtételekért átszálló jegyek adhatók.

1,30 méter magasságon alóli gyermekek a viteldíj 2/3-ad részét fizetik, ölbe való gyermekek pedig díjmentesek. A városi rendőrség és a tűzoltóság szintén díjmentes.

A közönséget kényelmében nem zavaró poggyászok után díj nem szedhető, ellenben nagyobb poggyásért darabonként tíz fillér fizetendő. Ezen tarifa maximális lévén, szabadságában áll a vállalatnak ezen díjtételeket ideiglenes vagy véglegesen leszállítani. A vállalat bérlet- és diákjegyeket is kibocsáthat, köteles továbbá a városnak hivatalos közzegei számára húsz darab állandó szabadjegyet rendelkezésére bocsátani, mely jegyek a város polgármestere által lesznek évről-évre a jogosítottak nevére kiállítandók.

A teherszállítás maximális díjai időről időre a város tanácsával egyetértőleg állapítandók meg. A város közönsége részére szállítandó tárgyak után 30 % szállítási kedvezmény biztosítatik. Később létesítendő vonalakra a személy és teherszállítás díja az engedélykiadása alkalmával fog megállapítani.

Köteles engedélyes üzleti mérlegét hivatalos alakban évenként megtartott rendes közgyűlése után 15 nap alatt a viteldíj revidiálhatása végett a város

tanácsának bemutatni...

8.§

A vállalat jövedelméből a városnak biztosított előnyök... A város némely közegének biztosított ingyenes viteldíjon túl a város a vállalat üzleti jövedelméből következőképpen részesedik: azon években, melyekben a vállalat adóköteles tiszta jövedelme a m. kir. kereskedelemügyi miniszter úr által engedélyezett és a jövőben esetleg engedélyezendő építési és szerzési tőke 6%-át meghaladja, a 6%-on felüli tiszta jövedelem 25%-át kapja a város. Ebből a jövedelemből való részesedés az első 15 évben sem követelhető. Ezen jutalékot engedélyes mindenkor az üzleti mérlegének közgyűlési megállapítása után 30 nap alatt, legkésőbb azonban az üzletét követő április hó végéig köteles a városi főpénztárnál befizetni, egyben az előző év üzleti mérlegét hiteles alakban a városi tanácsnál benyújtani.

Köteles továbbá engedélyes a neki átengedett városi telkek és közterületek használatáért és a város úri jogának elismerésül évenként január 2-án 1000 koronát a szerződés egész tartama alatt befizetni.

9.§

Szerződési biztosíték... Engedélyes köteles ezen szerződés aláírásával egyidejűleg húszezer korona óvadékot készpénzben helybeli intézetek takaréktári betétjében vagy óvadékképes értékpapírokban a városi főpénztár mint letétpénztárnál elhelyezni, mely óvadék jelen szerződésbeli összes kötelezettség teljesítésének biztosítékául, egyzersmind a kötbérek, valamint esetleg kirovandó bírságok fedezetéül is szolgál.

Mihelyt a villamosvasút az engedélyokiratnak megfelelően teljesen kiépítve és forgalomba helyezve lesz, az eredeti óvadék fele engedélyesnek visszaadatik, ellenben tizeder korona a szerződés egész tartamára a városi letétpénztárban kezeltetik, annak időközi kamatai félévenként engedélyesnek kiadatnak.

Amennyiben kötbér, vagy szerződéses bírságok levonása folytán az óvadék összege csökkenne, köteles engedélyes az óvadékot mindenkor tízezer korona értékre a városi tanács felhívására 15 nap alatt kiegészíteni, amit ha elmulasztana jogositva van a város az óvadéknak kiegészítését a szegedi kir. járásbírósnál sommás szóbeli eljárás útján

szorgalmazni.

A szerződési óvadék a város közönsége javára átszáll, ha a szerződés tartama alatt a vállalat csődbe jut. De átszáll az alaptókéből vett szerződési óvadék a város közönségére akkor is, ha az engedélyi idő lejártával a városnak háramlási joga beáll.

10.§

A szerződés tartama...

Az engedély tartama hatvan évre terjed és kezdetét veszi azon a napon, amikor engedélyes a két vasút közötti fővonalon villamos üzemét tényleg megkezdi... A szerződésnek a megállapított időtartamon túl való meghosszabbítását engedélyes sem a vállalatban időközben történő pótkerükházások, vagy alaptókéjének törleszthetlensége, sem egyéb bármiféle indokból nem követelheti, sem az engedélyi időtartam kiterjesztését semmi okból nem igényelheti.

11.§.

A város háramlási joga...

12.§

A város beváltási joga...

13.§

A város egyéb jogai és engedélyes egyéb kötelességei... Szeged szab. kir. város közönsége részére kiköttek és biztosítatik az a jog, hogy jelen szerződés egész tartama alatt a vállalat eljárását, üzletét üzemét és igazgatását ellenőrizze és az ellenőrzés által szerződéses jogaira felügyelhesen. Az ellenőrzés és a felügyelet azonban akként teljesítendő, hogy ez által az üzletmenet lehetőleg ne zavartassék meg és meg ne akadályoztassék. Jogositva van Szeged város közönsége és tanácsa hatósági közegeit bármikor helyszíni szemle és vizsgálat végett engedélyeshez kiküldeni avégből, hogy a város közönsége a villamosvasút, a személy és teherszállítási forgalmi eszközök, menetfelszerelések és egyéb berendezések, valamint a vasútüzlet illetve üzem folytatására szolgáló ingatlanok jó állapotban, tisztán és megfelelő mennyiségben vannak... Engedélyes köteles a város küldötteinek a kívánt felvilágosítást mindenkor megadni...

14.§

A szerződés átruházása... Engedélyes a vasút tulajdoni vagy üzleti jogát egészben vagy részben harmadik személyre csupán a város beleegyezésével és a m. kir. kereskedelemügyi miniszter úr engedélye alapján ruházhatja át, magát a vasút üze-

mét pedig közvetlen kezeléséből másnak, mint a város közönségének kezelésébe csak saját feltétlen és teljes szavatossága és felelőssége mellett adhatja. A szerződés átruházását saját szempontjából a város közönsége az esetben nem tagadhatja meg, ha az új vállalkozó minden tekintetben megbízható és a jelen szerződés feltételeit magára nézve kötelezőnek elismeri, továbbá a szerződési óvadékot a kikötött feltételek mellett leteszi.

15.§

A szerződés megszűnése...

16.§

A szerződés költségei... Jelen szerződés megkötésével járó, valamint annak alapján bármikor felmerülő bélyeg- és illetékdíjakat és költségeket engedélyes egyedül a sajátjából tartozik fizetni.

17.§

Bírságok. Ezen szerződésben megszabott kötelezettségek nem teljesítése, vagy késedelmeskedés esetén, amennyiben az előző pontokban külön rendelkezés nem tétel, engedélyes esetről-csetre ötven koronáig terjedő bírsággal sújtható... Amennyiben engedélyes a bírság kirovását jogtalanak tartja az ellen bírói úton kereshet orvoslást.

18.§

Bírói illetékesség. Jelen szerződésből keletkező minden peres kérdés elbírálására mindkét szerződő félre nézve a szegedi kir. bíróságok illetékessége megállapítottatik... (Forrás: Csongrád Megyei Le-véltár iratai.)



²⁰ Szegedi Napló, 1906. január 10.

²¹ Szegedi Napló, 1906. január 11.

²² Szegedi Napló, 1906. február 2.

²³ Szegedi Napló, 1906. február 8.

²⁴ Szegedi Napló, 1906. március 14.

²⁵ Szegedi Napló, 1906. március 31.

²⁶ Szegedi Napló, 1906. április 14.

²⁷ Szegedi Napló, 1906. április 18.

²⁸ Szegedi Napló, 1906. április 27.

²⁹ Szegedi Napló, 1906. május 4.

³⁰ Szegedi Napló, 1906. május 4.

³¹ Szegedi Napló, 1906. május 29.

³² Szegedi Napló, 1906. június 16.

³³ Szegedi Napló, 1906. június 22.

³⁴ Szegedi Napló, 1906. július 8.

³⁵ Szegedi Napló, 1906. július 17.

³⁶ Szegedi Napló, 1906. augusztus 3.

³⁷ Szegedi Napló, 1906. augusztus 15.

³⁸ Szegedi Napló, 1906. augusztus 17.

³⁹ Szegedi Napló, 1906. augusztus 18.

⁴⁰ Szegedi Napló, 1906. augusztus 26.

⁴¹ Szegedi Napló, 1906. augusztus 24.

⁴² Szegedi Napló, 1906. augusztus 30.

⁴³ Szegedi Napló, 1906. szeptember 1.

⁴⁴ Szegedi Napló, 1906. szeptember 4.

⁴⁵ Szegedi Napló, 1906. szeptember 12.

⁴⁶ Szegedi Napló, 1906. szeptember 14.

⁴⁷ Szegedi Napló, 1906. október 2.

⁴⁸ Szegedi Napló, 1906. október 16.

⁴⁹ Szegedi Napló, 1906. november 11.

⁵⁰ Szegedi Napló, 1906. december 30.

⁵¹ Szegedi Napló, 1907. január 26.

Kossuth Ferenc kereskedelemügyi m. kir. miniszter 1907. január 18-án írta alá a szegedi Villamosvasút építésére vonatkozó engedélyokiratot. (Szegedi polgármesteri iratok 1890/1880. Ikt. sz.)

Szeged sz. kir. város területén létesítendő villamos városi vasutat a kereskedelemügyi m. kir. miniszter az 1868. évi július hó 8-án 4973 sz. alatti az országgyűlés jóváhagyásával kibocsátott vasútenge-délyezési szabályrendelet alapján a következő feltételek alatt engedélyezi.

1.

Ezen engedélyokirat erejénél fogva a Szegedi Közúti Vaspálya Részvénytársaság, engedélyt nyer, és kötelezettséget vállal arra, hogy:

a) a m. kir. államvasutak „Szeged-Rókus” állomása mellől kiindulva a Kossuth Lajos sugárúton, Széchenyi téren, Kelemen, Kölcsey, Kárász utcákon, Dugonics téren, Jókai utcán, Boldogasszony sugárúton és Vaspálya, illetve Galamb utcán a Szeged állomásig vezetendő kétvágányú vonalból,

b) a Dugonics térről elágazóan a Kálvária utcán át a belvárosi temetőig vezetendő vonalból,

c) a Dugonics térről a Petőfi Sándor sugárúton a Közvägőhidig vezetendő vonalból,

d) a Széchenyi térről elágazóan Kállay Albert-, Bástyá-, Batthányi- és Szent György utcákon a Vásárhelyi sugárúton a Gedó mulatóig vezetendő vonalból,

e) a Kállay Albert vonalrészéből elágazóan

a közúti vashídon keresztül az Erzsébet ligeti főfasorral párhuzamosan, a főfasoron kívül, annak baloldalán vezetendő egyvágányú vonalból, és végül

f) a Gizella tértől kizárólag a Tisza Lajos körúton a Kossuth Lajos sugárútig vezetendő vonalból álló és részben lóüzemre berendezve jelenleg, is meglévő villamos városi vasutat az alábbi feltételek alatt megépítse, illetve villamos üzemre átalakítsa és azt a jelen engedélyokirat tartama alatt a személy és áruforgalom közvetítésére szakadatlanul üzemeltesse. Jogot nyer és kötelezettséget vállal továbbá az engedélyes részvénytársaság arra, is, hogy a Tisza Lajos körúton és azon kívül levő

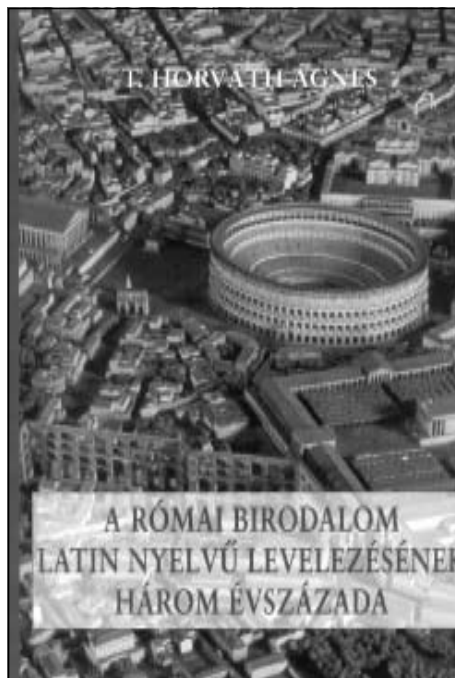
vonalrészeken a teherforgalmat gőzüzettel is fenntartsa, hasonlóan gőzüzettel fenntartható a jelenlegi Ferenc József és Erzsébet rakparti vonal, valamint a villamos üzemre való átépítéssel kapcsolatban a Zrínyi és Takaréktár utcákon átvezető vonalak üzemét felhagyhatja.

Az engedélyokirat 5.§-a előírja, hogy a társaság az engedély kézbesítésétől számított egy és fél év alatt köteles a munkát befejezni és a villamosvasutat a közforgalomnak átadni. Az okirat további részleteit a következő részben mutatjuk be.

⁵² *Szegedi Napló*, 1907. március 17.

⁵³ *Szegedi Napló*, 1907. március 31.

MÉG KAPHATÓ korábbi



Megrendelhetők a szerkesztőség címén személyesen, levélben vagy telefonon: 6725 Szeged, Boldogasszony sugárút 6. Az interneten: belvedere@jgytf.u-sze-ged.hu Honlapunk: www.belvedere.meridionale.hu Telefon: 06 62/544-759