

ENGI JÓZSEF

A szegedi kényszerpályás tömegközlekedés története

4. rész *A villamosvasút megszületése és a lóvasút végnapjai*



A lóvasút villamosításának és a hálózat bővítésének eseményei 1907-ben felgyorsultak. Végre eldöntötték hogy a villamosvasutat a lóvasutat üzemeltető részvénytársaság építi, amely ennek megfelelően átalakult, új alapszabályt fogadott el, és megkapták az építésre vonatkozó engedélyokiratot is. Ebben a részben ennek a nyugalmasabbnak látszó, de vitákban mégsem szűkölködő időszaknak a történetét tekintjük át.

A Szegedi Közúti Vaspálya Részvénytársaság 1907. március 30-án tartotta XXII. rendes közgyűlését, amin jelen volt Dr. Dessewffy Ferenc miniszteri titkár, mint a kereskedelemügyi miniszter úr képviselője, és tizenegy részvényes, 2450 darab részvény képviselőjében. Az ülésről készített jegyzőkönyvben rögzítették, hogy „az igazgatóság előterjesztése alapján a közgyűlés egyhangúlag tudomásul vette és jóváhagyta a város közönségével kötött köztérhasználati szerződést és elhatározta ennek értelmében, illetve a kereskedelemügyi m. kir. miniszter 1907. január hó 18-án 922. sz. alatt kiadott engedélyokirat alapján engedélyezett villamosvasúti hálózat létesítésére szükséges munkálatok foganatosítását, illetve a jelenleg lóüzemben levő, a helybeli MÁV Szeged-Rókus és Szeged állomásait összekötő közúti vonalak villamos erőre való átalakítását és a jóváhagyott tervek alapján a következő új villamos vasúti vonalakkal való kibővítését:

1. a temetői vonal a Dugonics tértől

elágazóan a Kálvária utcán át a belvárosi temetőig: 3,4 kilométer.

2. a közvágóhídi vonal a Dugonics tértől elágazóan a Petőfi Sándor sugárúton át a Közvágóhídig: 2,3 kilométer.

3. a felsővárosi vonal a Széchenyi tértől elágazóan a Vásárhelyi sugárúton át a Gedó mulatóig: 2,6 kilométer,

4. az újszegedi vonal a Széchenyi tértől elágazóan a közúti hídon és az Erzsébet ligeti főfasoron át a Temesvári körútig: 1,4 kilométer.

5. A Tisza Lajos körúti vonal a Gizella tértől kiágazólag a Tisza Lajos körúton át a Kossuth Lajos sugárútig: 1,2 kilométer.”

A közgyűlés felhatalmazza az igazgatóságot, hogy ezen határozat alapján az említett vonaloknak villamos üzemre való átalakítására, illetve újjáépítésére szükséges munkálatokat a hatóságilag jóváhagyott tervek alapján és az engedélyokiratban megállapított befektetési tőke keretében végrehajtsa, illetve hogy azokat annak idején forgalomba helyezze.

A közgyűlés egyhangúan kimondta, hogy a részvénytőkét a kereskedelemügyi miniszter úr 1907. január 18-án 922. sz. alatt kiadott engedélyokmány 8. §-a alapján a régi vasúti hálózat értékéül elfogadott 700 000 Korona és az előbbi pontban elhatározott vonalak átalakítása, illetve kibővítése által felmerülendő és kormányhatóságilag 3 340 000 Koronában megállapított új befektetési, összesen tehát

4040000 Korona alaptőkében akként állapítja meg, hogy ezen új alaptőke a még forgalomban levő régi 4380 darab részvény bevonásával 40400 darab egyenként 100 korona névértékről és bemutatásra szóló részvényre oszlik. Egyszersmind egyhangúlag felhatalmazza a közgyűlés az igazgatóságot, hogy a részvények kibocsátási módját, a befizetésük idejét és módozatait, a címletek mintáját és szövegét saját hatáskörében megállapítsa és azokat végrehajtsa.

A közgyűlésen Dr. Rósa Izsó előadta a teljesen átdolgozott alapszabályok új szövegét, amit egyhangúlag elfogadtak: (kivonat)

1. § A társaság cége: „Szegedi Közúti Vaspálya részvénytársaság”.

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

3. § A vállalat célja és tárgya az 1884. március 10-én és 1907. január 18-án kiadott engedélyokirat alapján engedélyezett és a társaság fennállásának tartama alatt, netán még ezután engedélyezendő vasúti vonalak kiépítése, ezeken a személy és a teheráru forgalom közvetítése, valamint a fuvarozási és szállítási üzlet gyakorlása.

4. § A részvénytársaság az 1885. február 1-jén tartott közgyűlésen elfogadott és 5956/1885. sz. alatt 1885. február 20-án kormányhatározatilag jóváhagyott alapszabályok alapján eredetileg ötven év tartamúra alakult. A vállalatnak ez a tartama a Szeged város közönségével kötött és 1906. december 22-én 132902 sz. alatt jóváhagyott területihasználati szerződés, és az 1907. január 18-án 922. sz. alatt kiadott kereskedelmi miniszteri engedélyokirat alapján további 60 évre meghosszabbított azon naptól számolva, amely napon a Szeged-Rókus és Szeged állomások közötti villamos fővonal a forgalomnak átadatik.

Ezen hatvan év elteltével a vasút és annak összes tartozéka ingyen és tehermentesen mennek át Szeged sz. kir. város tulajdonába

oly módon, amiként azt a várossal kötött területihasználati szerződés 21.§-a megállapítja.

De a vállalatnak ez a tartama időközben is megrövidül, ha Szeged sz. kir. város a részére fenntartott megváltási jogot időközben gyakorolná, másként pedig meghosszabbítható, ha a várossal újabban létesítendő és kormányhatóságilag jóváhagyandó szerződés alapján a közgyűlés a társaság további fenntartását határozná el...

A közgyűlések rendesek és rendkívüliek.

A rendes közgyűlés minden év első negyedében Szegeden tartandó. Rendkívüli közgyűlések a felmerülő szükséghez képest az igazgatóság határozata alapján, vagy pedig az alaptőke egytized részét képviselő részvényesek kérelmére tartandók...

A közgyűlés csak a meghívóban közzétett napirendek felett tanácskozhatik és határozhat. A közgyűlés határozatképességéhez legalább a részvénytőke $\frac{1}{5}$ részét képviselő részvénybirtokosnak, illetve meghatalmazottjának jelenléte szükséges...

Minden 20 darab részvény birtoka egy-egy szavazatra jogosít, de a részvények évégből az egybehívási hirdetményben kijelölt helyeken és időben leteendő, s a letéti jegy a közgyűlésen felmutatandó...

Részletesen szabályozták a közgyűlés kizárólagos hatáskörét. Ilyen például az igazgatóság és a felügyelőbizottság választása, vagy más vasúti társasággal való egyesülés, az alapszabály módosítása, vagy a társaság felszámolása és a felszámoló megválasztása.

Az igazgatóság díjazására évi 6000 koronát állapítottak meg, amit a tagok között az igazgatóság osztott el. A részvénytőke törlesztése a társaság fennállásának tartama alatt a kormányhatóság által jóváhagyott törlesztési terv alapján, vagy a részvények kisorsolása, vagy szabadkézből való visszavásárlása útján történik, de a visszavásárlásra fordított összeg a részvények névértékét nem

haladhatja meg.

A hadsereg, a haditengerészet és a honvédség kiszolgált altisztjeinek alkalmazására vonatkozólag az 1873. II. t. cikkben megállapított rendelkezéseket a részvénytársaság magára nézve is kötelezően elfogadja.

A kereskedelemügyi m. kir. miniszternek joga van kiküldötte által az ügyvitelt és a pálya állapotát, igazgatását megvizsgálni és ellenőrizni... A társaság hirdetményei valamennyi szegedi napilapban tételnek közzé.

A Szeged szab. kir. város területén létesítendő villamos városi vasutat a kereskedelemügyi m. kir. miniszter az 1868. július 8-án 4973. sz. alatt az országgyűlés jóváhagyásával kibocsátott vasúti engedélyezési szabályrendelet alapján az engedélyokiratban felsorolt feltételekkel engedélyezte. (922/1907. III. sz.)

Az 56 oldal terjedelmű, minden részletre

kiterjedő engedélyokirat előírta a vonalak irányát, a közterületek igénybevételének feltételeit, az építési feltételeket, a MÁV vonalainak keresztezésével kapcsolatos teendőket, a pénzügyi fedezetet. (1. ábra)

Az engedélyokirat és a kiegészítő melléklet lényegesebb pontjai az alábbiak:

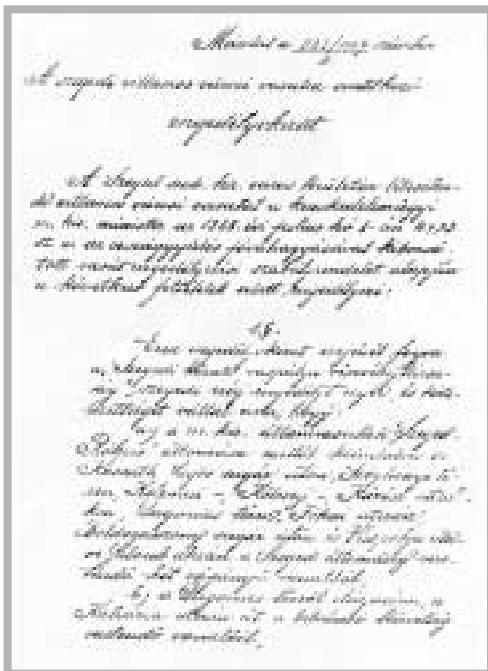
11.§ Engedélyes köteles a jelen engedélyokirat kiadása előtt 30 ezer korona biztosítékot készpénzben vagy óvadékképes értékpapírokban a m. kir. állampénztárnál letenni. A biztosíték csak a pálya műszaki felülvizsgálatának eredményes befejezése után, illetőleg a műszaki felülvizsgálat eredményének a kereskedelemügyi m. kir. miniszter részéről történt helybenhagyása alkalmával adatik vissza. Egyébként e biztosíték a műszaki felülvizsgálat alkalmával megállapított hiányok teljes pótlásáig illetve a jótállási határidők lejártáig, egészben, vagy arányos részben visszatartható...

Amennyiben engedélyes kiépítési kötelezettségének a kiépítési határidő tekintetében nem tenne eleget, a kereskedelemügyi m. kir. miniszternek jogában áll a biztosítékot akár az állam javára lefoglalni, akár a pálya kiépítésére felhasználni...

13.§ Az engedélyes köteles gyári ipari és egyéb munkásoknak a legelső kocsiosztály díjtétele után számított 33 1/3%-os díjmérsékléssel heti bérletjegyet kiszolgáltatni... Köteles a tanulók részére is, amennyiben ily minőségüket hitelesen igazolják – úgy a magasabb, mint az alsóbb három kocsiosztály berendezése esetén a II. és III. kocsiosztályban az illető kocsiosztály menetdíja alapján ugyancsak 33 1/3%-kal mérsékelt havi bérletjegyet kiszolgáltatni.

Feltétlen köteles engedélyes alkalmazkodni azon határozatokhoz, melyek a hadsereg, haditengerészet és a honvédség kiszolgált altisztjeinek alkalmazására vonatkozólag az 1873. évi II. tc-ben megállapítottak...

16.§ Engedélyes köteles a levélpostát és az azt kísérő, valamint a kézbesítő posta



1. ÁBRA AZ ENGEDÉLYOKIRATRÓL KÉSZÍTETT MÁSOLAT ELSŐ OLDALA. A MÁSOLATOT MINDEN ÉRDEKELT MEGKAPTA

és távírda közegeket, sőt amennyiben a csomagküldemények szállítása a posta és távírda intézet megfelelő berendezésű kocsit bocsát rendelkezésre, azt is a kereskedelemügyi m. kir. miniszter által az engedélyes meghallgatása mellett kijelölendő vonatokkal az engedély egész tartama alatt ingyen szállítani. A vasút üzlete tárgyában az igazgatóság és alárendeltjei vagy ez utóbbiak között váltott szolgálati levelezés a jelen engedélyes tárgyat képező vaspályán a vasúti közegek közvetítésével postabérmentesen szállítandó.

17. § A cs. és kir. közös hadseregnek, valamint a m. kir. honvédségnek, a parancsóri szolgálatban levő altisztjei és katonái használatára köteles engedélyes Szeged sz. kir. város területén levő minden egyes rendes laktanya részére előmutatásra szóló szabadjegyet rendelkezésre bocsátani, mégpedig a csapatoknak kettő jegyet, az intézeteknek pedig egy jegyet.

23. § A kereskedelemügyi m. kir. minisztert megilleti a jog, hogy engedélyest a jelen engedélyokirat és az annak kiegészítő részét képező okmányokban megállapított kötelezettségeknek, úgyszintén a kormány által az engedélyest kötelező törvények, szabályok, utasítások stb. alapján kiadott rendeleteknek teljesítésére 200 koronától 2000 koronáig terjedő rendbüntetés vagy bírság által szoríthassa...

Budapest, 1907. január 18-án.

Kossuth Ferencz s.k.
kereskedelemügyi m. kir. miniszter

Kiegészítő melléklet

A szegedi közúti vaspálya részvénytársaság lóüzemű vonalainak villamos üzemre való átalakítására és villamos rendszerű, új vonalak építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek.

(Kivonat)

I. Általános határozmányok

Engedélyes köteles az engedélyezett vasút számára beszerzendő sínekre és kapcsolószerkezetekre, vashídszerkezetekre és járművekre, valamint az összes gépekre, szerkezetekre és villamos berendezésekre vonatkozó szállítási szerződéseket az illető feltétlfüzetekkel és részlettervekkel felszerelve a kereskedelemügyi miniszterhez jóváhagyás végett még a megrendelés, illetve beszerzés előtt beterjeszteni, továbbá a pálya építésére vonatkozó szerződést is bemutatni...

II. Alépitmény Általában egy vágányúra készítenendő, de a m. kir. államvasutak Szeged-Rókus állomása mellől a belvároson át a Szeged személypályaudvarig vezetett vonal, valamint a Tisza-hídon és annak feljáró lejtőin haladó pályarészen két vágányra létesítendő. A kanyarulatoknak általában véve 20 méternél kisebb félátmérővel nem szabad bírniok, azokon a vonalakon, ahol a rendes nagy vasutak járművei is közlekednek 70 méternél kisebb félátmérővel bíró kanyarulatok nem alkalmazhatók...

Részletesen szabályozták a műtárgyak építését, a vízvezető árkok és áttereszek létesítését is.

III. Felépitmény A pálya 1435 milliméter nyomtávval építendő. A városi vasúthálózatnak a belvárosban vagyis a Tisza Lajos körút övezetén belül vezetett vonalrészén továbbá a Szeged-Rókus-Szeged személypályaudvar közötti fővonalnak a személypályaudvar és Gizella tér közötti szakaszán, végül az újszegedi vonalnak a Tisza-hídon és a feljáró lejtőn haladó részén 33,6 kg-os Phónix-rendszerű, nyomcsatornás felépitmény alkalmazandó, még a vasúthálózat egyéb részein, melyeken a rendes vasutak járművei is közlekedni fognak, kockakő, terméskő, keramit, vagy más ilyen műburkolat esetére 58,0 kg-os Phónix-sínes felépitmény lesz előállítandó, de makadámmal vagy más ilyen kavicsolt burkolattal bíró vonalrészeken, végül ki nem épített

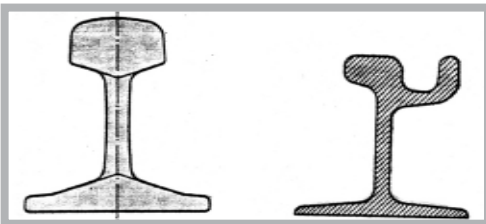
utak mentén, vagy külön pályatesttel bíró vonalrészekben a keresztaltpfa rendszerű Vignol-sínes felépítmény is használatba vehető. (2. ábra.)

A vasút mindazon vonalakon, hol az külön pályatesttel nem bír, az utak, utcák és terek színvonalában fektetendő, az ennek következtében szükségessé váló kiegyenlítések az illető utcák és terek, illetve azok burkolatának megfelelő szabályozásával eszközzendők.

Ahol a közigazgatási bejárás idején utak, illetve utcák nem léteztek, kikötetik, hogy az itt épülő vonalszakaszokon a vasútvonal pályaszíne az illetékes hatóság által meghatározott útszintbe fektetendő.

Az építendő villamos városi vasút hálózaton 1900 méter, a központi áramfejlesztő telepen, pedig 1500 folyóméter állomási mellékvágány követelhető. A jelenlegi lóüzemű vonalak felbontásánál visszanyerendő Vignole-sínek amennyiben azok még teljesen jó állapotban fognak találni – a központi áramfejlesztő és forgalmi telep vágányzatába, úgyszintén útátjáróknál, útkereszteződéseknél és görbületeknél vezető sínek gyanánt újból felhasználhatók lesznek, a talpfáknak és csavaroknak azonban teljesen új anyagból kell lenniük.

Bárminő építési anyag a jelenlegi lóvasút elbontott anyagából más célra csak a mellékvágányokban ideiglenesen használható fel akkor, ha az építés ellenőrzésével megbízott szakközeg által azt gondosan és szigorúan megvizsgálták, és kifogástalannak találta...



2. ÁBRA A VIGNOL ÉS A VÁLYÚS (PHÖNIX)-SÍN KERESZTMETSZETE

A talpfák tölgyfából állítandók elő.

23,6 kg folyóméterenként, 2,20 méter hosszú, alsó szélesség 20 cm, vastagság 14 cm, felső szélesség 16 cm, az alátétlemezes talpfáknál, egyéb talpfáknál 14 cm.

A városi vasút hálózaton a keresztaltpfa rendszerű Vignole-sínes felépítmény beágyazásához zúzott kavics használható, s ezen beágyazásnak a sínek talpa alatt 0,25 méter vastagsággal és a sántalpak magasságában 2,8 méter szélességben kell lenni. A Phönix-rendszerű felépítmény mindenütt betonágyazatra helyezendő. A váltók és keresztezések kavicságyazata a sínek talpa alatt 0,30 méter legyen. A pálya felépítményi rendszerének megfelelően készítendő váltók és keresztezések úgy helyezendőek el és olyan szerkezetűek legyenek, hogy azok a közút forgalmát ne zavarják, ami végből az utcák, terek színe alá süllyesztett váltóállító készülékek legyenek alkalmazva.

Részletesen szabályozták az útátjárókra, kapubejárókra, általában a hasonló és szerkezetű vasúti átereszekre vonatkozó követelményeket, a vágányok egymástól mért távolságát is.

Az Erzsébet rakparti és a felső Tisza-parti teherforgalmi vonalakon ez idő szerint használatos felépítményi szerkezetek továbbra is változatlanul alkalmazásban maradhatnak addig, még azok megújításra nem kerülnek.

A megállóhelyek a műtanrendőri bejárásnál lesznek megállapítva. A vonalak mentén 5 darab vasból készült várócsarnok építendő. A temetői vonalnak a m. kir. államvasúti vonalakkal való keresztezésénél építendő: szabályos pályaórház, melléképülettel, kúttal, kenyérsütő kemencével és bódé a biztosítóberendezés részére.

A központi áramfejlesztő és forgalmi telepen:

Emeletes iroda és lakóépület 175 m² alapterülettel;

Kocsiszín tisztító gödörrel 1269 m²;

Műhely és szertár 607 m²;

Kétállású mozdonyszín 100 m² alapterülettel;

Gép- és kazánház toldaléképületekkel együtt 916 m², szénraktár 150 m²;

Gyári kémény: 35 méter magas, 1,3 méter felső, belső átmérővel: 1 darab;

Vízcsöves gázkazán, egyenként 132 m² fűtőfelülettel, túlhevítővel, teljes tápfölszereléssel: 2 darab;

Kompaund kondenzációs gőzgép 200 LE teljesítménnyel: 2 darab;

150 KW teljesítményű dinamógép 550 V üzemszültség mellett: 2 darab;

Motordinamó szerelvény az akkumulátor telep részére: 1 darab;

275 elemből álló akkumulátor telep 264 amper/óra kapacitással, kettő órai kisülés mellett: 1 készlet;

Teljes kapcsolótábla a központi telep és a vonalak számára: 1 darab;

Futódaru 7000 kilogramm hordképességre: 1 darab;

Teljes műhely berendezés: 1 készlet;

Hídmérleg 20 tonna hordképességre: 1 darab;

Szabadonálló árnyékszék három üléssel: 1 darab;

Teljes vízvezetéki berendezés és fölszerelés.



Előírták azt is, hogy az épületeket, a kéményt kőből, vagy téglából falazva kell előállítani, a lakó és irodaépületeknek, ha erre a célra csak részben használják, akkor is meg kell felelni a közegészségügyi követelményeknek.

A városi villamosvasút üzeme földfeletti áramvezetésű rendszer szerint rendezendő be, az áram visszatérésére, megfelelő fém összeköttetések létesítése mellett a sínek használhatók fel.

A munkavezeték a pálya mentén felállítandó oszlopokra szerelt egy, illetve kétkarú



3. ÁBRA HELYZETKÉP, VAGY INKÁBB „HELYZETVERS” A VÁROSI KÖZLEKEDÉSRŐL

vasoszlopokra vagy pedig oszlopok közé az utakon átfeszített acéldrótra oly magasan függesztendő fel, hogy a legnagyobb lecsúngés helyén is legalább 5,5 méter magasságban legyen a sínfej felett.

Az oszlopok a Tisza Lajos körúton és az annak övezetén belül eső városrészben, úgyszintén a Szeged-Rókus és Szeged személpályaudvar közötti fővonal egész hosszában csöves vasoszlopok gyanánt állítandók elő, a többi vonalrészeken ellenben rácsos vastartók is alkalmazhatók, kivéve a Tisza-hídon felépítendő tartóoszlopokat, melyek a híd építési jellegének megfelelően díszesebb kivitelben létesítendőek.

Megjegyeztetik, hogy a munkavezeték felfüggesztésére szolgáló keresztvonalok a pálya mentén fennálló vagy létesítendő épületek falára is erősíthetők. A tápláló vezetékek közvetlenül a munkavezetéseket tartó oszlopokra szerelt szigetelőkön vezetendőek úgy, hogy azok legalább a munkavezetékek magasságában fűggenek.

Úgy a tápláló, mint a munkavezetéknél a vezetett áram feszültségének megfelelő szigetelők alkalmazandók és általában a lehető legtökéletesebb szigetelés létesítésére kiváló gond fordítandó.

A vezetékek felfüggesztésére szolgáló oszlopok egymástól csak oly távolra állítandók, hogy az azokra felfüggesztett vezetékek szilárdsága szakadás ellen még legalább négyszeres biztonságot nyújtsanak.

A tápláló vezetékeknek a munkavezetékekkel való összekapcsolásai oly sűrűen alkalmazandók, hogy a munkavezetéken beálló zavarok lehetőleg elkerültsenek, illetve lokalizáltassanak... A munkavezeték kisebb, elkülöníthető szakaszokra osztandó, és minden ilyen munkavezeték szakasz határán, valamint a tápláló vezetéknek a munkavezetékkel való összeköttetésénél is megfelelő kikapcsoló szerkezetek és kiolvasztó biztosítékok alkalmazandók.

A tápláló vezetékek csupán vörösréz kábelekből vagy drótokból, a munkavezetékek pedig keményre húzott rézdrótokból oly keresztmetszeti méretekkel készítenők, hogy az általa vezetendő áramnak feszültségcsökkenése a központi géptelep kapcsolófeszültségének tíz százalékát túl ne haladja.

A tápláló vezeték vörös rézdrótjainak szakítási szilárdsága mm²-ként legalább 24 kilogrammal állapítatik meg, a munkavezeték számára pedig csak oly drótanyag használható, amelynek szakítási szilárdsága mm²-ként legalább 35 kilogramm.

A drótanyagok szilárdsági próbái a budapesti kir. József műegyetem, vagy a m. kir. technológiai iparmúzeum kísérleti állomásain eszközölnők és a kísérletekről kiállított hivatalos bizonylatok a kereskedelemügyi miniszternek bemutatandók.

Az alkalmazandó motorkocsikon oly kapcsoló, illetve szabályozó berendezések lesznek alkalmazandók, amelyek segítségével a motorok tetszés szerint sorosan, párhuzamosan vagy az áramkörrel kiiktatva önfékezésre

is kapcsolhatók és az áram iránya azokban megváltoztatható is legyen. A villamos motorkocsik hathatós kézfékekkel és szabályszerű jelzőlámpákkal is felszerelendők.

A motorkocsikon a belső áramkör vezetékei úgy készítenők, méretezendők és oly módon rendezendők el, hogy azoknak veszélyes melege és rövidzárása lehetőleg elkerültsék. A szabályozó ellenállások a kocsiszekrény alatt helyezendők el és úgy méretezendők, valamint akként burkolandók, hogy az esetleges üzemzavaroknál fellépő nagyobb mérvű melegedés semminemű veszélyt ne okozzon.

A központi telepen fejlesztett áram feszültségének a generátorok kapcsoló tábláján mért 550 Voltot meghaladni nem szabad.

A vezetékekben esetleg fellépő, a központi géptelep rendes teljesítőképességét túlhaladó áramerőségek, valamint a villámcsapás káros hatásainak meggátolása céljából a vezetékek a szükséges önműködő kikapcsolókkal, illetve villámhárítókkal látandók el, a motorkocsikon pedig megfelelő vész-kikapcsolók, kiolvadó ólombiztosítékok és villámhárítók alkalmazandók.

A vasút céljait szolgáló távbeszélő vezetékek a munkavezetékek oszlopain is elhelyezhetők, de ezen nagyfeszültségű áramvezetésektől legalább 1,5 méter távolságban.

A vasúti és villanyvilágítási vezetékek vagy kábelek keresztezésénél létesítendő biztonsági berendezések módját és kivitelét Szeged sz. kir. város hatóságának és az engedélyesnek meghallgatása után a kereskedelemügyi m. kir. miniszter állapítja meg.

Mindazokon a helyeken, ahol a városi villamosvasút vezetékei a közhasználatú városi vagy magáncélú távíró, távbeszélő vagy más villamos jelzővezetékek közelében, azokkal párhuzamosan vezetettek, a kétnemű berendezés szélső huzalai között legalább 2 méter szabad köz biztosítandó.

A távírón távbeszélő és villamos vezeté-

kek mindenütt, ahol azok a vasút vezetőkeit keresztezik, annyira felemelendők, hogy a két rendszer vezetői között legalább 1,5 méter szabad köz maradjon és a kétfajta vezető irányja lehetőleg derékszög alatt metsződjék. A keresztezett távirón távbeszélő és egyéb villamos vezetőekbe az engedélyes költségén kiolvadó biztosítékok kapcsolandók.

Az esetben, ha a villamosvasút üzemébe a táviró, távbeszélő és más villamosberendezés üzemét zavarná, köteles a vasút engedélyese mindazon intézkedéseket megtenni, valamint mindazon munkálatokat és létesítményeket előállítani, illetve az ezekkel járó mindennemű költségeket viselni, amelyek ezen zavarok és azok hatásának elhárítása és teljes megszüntetésére szükségesek.

VII. Pályaelzárás és jelzés. A központi áramfejlesztő és forgalmi telep a szükséghez képest megállapított kiterjedésben és módon lesz bekerítendő, valamint megfelelő szerkezetű kapukkal és ajtókkal ellátandó.

Az engedélyes köteles üzleti távbeszélőt létesíteni, melyen a kitérők és a központi forgalmi telep közötti távbeszélés eszközölhető legyen.

A temetőbe vezető vonalnak a magyar királyi államvasutak Szeged-Rókus és Szeged közötti összekötő, továbbá Szeged-Rókus-Szabadka vonalaival való keresztezésnél a fővonalak mentén az előírandó távolságban előjelzőkkel ellátott karjelzők, a villamosvasút vonalán pedig mindkét irányban vassorompók és karjelzők állítandók fel, melyek együttesen és egymással függőségi szerkezetbe hozandók. Ezenkívül a villamosvasút munkavezetője a keresztezéstől mindkét irányban 200-200 méter hosszban külön szakaszra osztandó oly módon, hogy ezen vonalszakasz megfelelő kikapcsolók segítségével önműködően árammentessé tétessék, amikor a villamosvasút karjelzői „Tilos”-ra állítatnak...

VIII. Üzleti feltételek

a) Engedélyes köteles a szolgálat ellátá-

sára és az üzletbiztonság megóvására szükséges szabályzatot elkészíteni és Szeged szab. kir. város hatóságának bemutatni, mely azt közrendészeti és közigazgatási szempontból netán fölmerülő észrevételeivel együtt a m. kir. belügyminiszterrel egyetértőleg leendő jóváhagyás végett a m. kir. kereskedelemügyi miniszterhez felterjeszteni tartozik.

b) A pálya üzemének kellő ellátására engedélyes legalább a következő járműveket tartozik a szükséges tartalék alkatrészekkel együtt az építési tőkéből beszerezni:

1. Motorkocsi két db. egyenként cca. 20 lóerejű motorral, teljes villamos felszereléssel: 25 darab,

2. Mellékkocsi: 18 darab.

Engedélyes köteles azonban a beszerzendő járművek részletterveit az azok nemét, számszerinti mennyiségét és egségárát tartalmazó kimutatással együtt a kereskedelemügyi miniszterhez átvizsgálás és jóváhagyás végett még a megrendelés, illetve beszerzés előtt bemutatni...

c) Ha ünnepélyek, katonai fölvonulások, temetések alkalmával, vagy csatornákon, esővezetéseken stb. szükséges javítások eszközölhetése céljából az engedélyezett pálya bármely vonalszakaszán a forgalom ideiglenes beszüntetése a hatóság részéről szükségesnek tartatnék, engedélyes a hatóságok erre vonatkozó rendelkezésének minden kárpótlásra való igény nélkül eleget tenni tartozik...

Budapest, 1907. január 18-án

Kossuth Ferencz s.k.
kereskedelemügyi m. kir. miniszter



Az 1907. március 30-án tartott XXII. rendes közgyűlésen kimondták a lóvasút-társaság megszűnését és az új társaság megalakulását, amely a villamosvasút megnyitá-
sáig még üzemben tartotta a lóvasutat. Az

elkövetkező időszak azonban nem volt problémamentes, mert már április 20-án az alábbi indítványt nyújtották be a közgyűléshez:

„A villamosvasút sínjeinek lerakása tárgyában a végleges megállapodás az arányokra vonatkozóan úgy tudjuk, hogy még nem történt meg, hanem hallomásból arról értesültünk, hogy a Gizella térről a Jókai utcán át jön a vágány a Dugonics térre, innen a Kárász utcára és a Kölcsey utcán át a Kelemen utcára és a Klauzál térre. Ezen elhelyezést szerencsétlennek tartjuk, mert a Jókai utca így is nagyon keskeny és forgalmi akadályok ma is gyakran jelentkeznek... A gyakorlat beigazolta már, hogy a Gizella téren és Kelemen utcán át a mostani irány megfelelő, annak nincs magyarázata, hogy a Kárász utcára miért kell bemenni a villamosnak?”

Az indítványt aláírták: Lábdy Antal, Bartucz István, Regdon Sándor, Kószó István, Juranovics Ferencz és még többen.



A közgyűlés április 24-én tárgyalta az indítványt, aminek indokait elfogadták, de többen azt javasolták, hogy lépjen a város érintkezésbe a vasúttársasággal, mások szerint a változtatással csak az idő telik, hagyják meg a tervezett vonalvezetést. Végül 31 szavazat ellen 54-en voksoltak, így a közgyűlés az indítványt mellőzte. Ekkor már a közúti vaspálya társaság megkérte a vágányépítési engedélyt a hatóságtól, amit kiadtak a mérnökségnek azzal, hogy soron kívül gondoskodjanak az elintézéséről. A bizottság május 3-án, pénteken bejárta a két vasútállomást összekötő vonalat, és arra való tekintettel, hogy a sínek lerakása is hamarosan elkezdődik, kijelölték azokat a helyeket, ahol a szükséges anyagot tárolni lehet.

A további eseményeket főként területi okokból villamosvonalanként, a megnyitás sorrendjében mutatjuk be. Ebből a szempontból az első helyen a forgalmi telep és a két vasútállomást összekötő fővonal van,

aminek eseményei időrendben, vázlatosan a Szegedi Naplóból idézve az alábbiak: 1907. május 4.: „A villamos vasút építése. Egyelőre még csak a villamosvasút telephelyén folyik a munka, azaz, hogy ott sem, mert a kőművesek nem dolgoznak...”

– május 5.: „A város pöre a lóvasúttal. A közúti vaspálya társaság szerződésileg kötelezte magát, hogy a városnak úri jog elismerése címén ezer koronát fizet évenként a lóvasút vágányai által a város közterületeiből elfoglalt területek igénybevételeért. A dolog rendben is volt, de amikor a társaság, a rókusai állomásnál a külső telepet létesítette, a várost kérte fel, hogy a telephez szükséges s magánosok tulajdonát képező területet 7200 koronáért szerezze meg, mert a város könynyebben jut ahhoz. A város ezt megtette s abba is beleegyezett, hogy addig, amíg a 7200 korona le nem telik, a társaság az évi 1000 koronát ne fizessen. Az esedékesség idején aztán vita támadt a körül, hogy az ezer korona mikor fizetendő. A vitából pör lett, amit letárgyalt a törvényszék, a tábla, most pedig a kúria. Ez a végső fórum a város javára döntött és a vaspálya társaságot elmarasztalta 1494 korona 32 fillér tőke, valamint 590 korona perköltség erejéig...”

– május 9.: A „szegedi piac egy része heti vásárok alkalmával a Tisza-szálló és a Széchenyi téri park közötti kövezeten van elhelyezve, ahol a lóvasúti sínek is keresztül futnak. Mivel a villamos vonalainak kiépítése alkalmával a kettős sínpár miatt szélesebb úttestre van szükség, a piacot máshova kell áthelyezni. Ez pedig Szegeden nagy gond, mert a piachelyekkel a rendőrhatalóságnak állandó vesződsége van. A hétfői tanácsülésen Rainer József főkapitány érintette ezt a kérdést és a következőket mondta: A piacot onnan ki fogom helyezni a Valéria térre. Szegény főkapitány még azon éjjel meghalt. A kérdéssel leendő utódjának kell foglalkozni. Annyi biztos, hogy a Valéria tér kissé kiesik a hetipiac forgalmából...”

– június 7.: „A szegedi közúti vaspálya részvénytársaság a területhasználati szerződés értelmében a kiépítendő villamosvasútra vonatkozó részletterveket ma bemutatta a város tanácsának. A társaság arra kéri a tanácsot, hogy a részletterveket terjessze fel a kereskedelemügyi minisztériumba a végleges építési engedély kiadása végett...”

– június 19.: „Nemsokára megkezdődik a villamosvasút építése. A Dugonics téren nagy sereg ember dolgozik, török a követ, ami az alapozáshoz szükséges. A vállalat emberei az utcák mentén méricskélnek, vagyis kétségtelen, hogy megkezdik a villamos építését...”

– július 23.: „A szegedi villamosvasút kiépítéséhez a társulat 250 vagon sínt rendelt, amiből egy csomó ma megérkezett és legközelebb új rakomány érkezik. A főbb útvonalakon még e héten megkezdik a sínek lefektetését...”

– július 28.: „A villamos központi telepén épülő gépház és kocsiszín építési tervét a kereskedelemügyi miniszter jóváhagyta és az építkezést megengedte...”

– július 30.: „A villamosvasút központi telepén folyamatban van az építkezés, sőt az már befejezéshez közeledik. Jelenleg már a gőzgépek és a villamos felszerelések szállítása van folyamatban. Ha a Kossuth Lajos sugárúti új csatorna elkészül, akkor a sínek is elhelyezhetők lesznek.”

– augusztus 7.: „A villamos központi épületei már tető alatt vannak. A Kossuth Lajos, Szabadkai és a Vásárhelyi sugárúton és Újszeged felé a talpfák, sínek és zúzottkőanyag kiszállítása már csaknem egészen kész. Az építést Hirsch Mihály fővárosi út- és vasútépítési vállalata eszközli... A céget 1842-ben alapították és azóta a főváros összes közutait és nagyobb utait, csaknem az egész kábelhálózatot és az aszfaltburkolatok nagy részét ezen cég csinálta. Az egész budapesti, nagyszombeni és bécsi villamosvasúti hálózatok, az Andrassy úti földalatti vasút és

az új lánchídi aluljáró is Hirsch Mihály műve. Az árvíz után Szeged főútjainak és Szabadka útjainak legnagyobb részét ő rendezte...”

– augusztus 28.: „A vasúttársaságot a miniszter egy kis meglepetésben részesítette, mert nem hagyta jóvá a pótkocsik tervezetét... A tervezetet a miniszter hiányosnak tartotta... A szerkezet szilárdságára a vázrajzok semmi tájékoztatást nem nyújtanak, a tengelyek távolsága igen kicsi, nem megengedhető, hogy a pótkocsi csupán kézfékkal, külön fékező által legyen fékezve, szükséges a motorkocsi vezető által szabályozott átmenő fék... Felhívta a miniszter a társaságot, hogy az átdolgozott részletes terveket Szeged város tanácsa útján terjessze fel...”

– szeptember 26.: „Napok óta keringett a panasz, hogy a Kossuth Lajos sugárúton sokkal magasabbra építik a villamosvonalat, mint az utca rendes szintje... Szeptember 25-én a közgyűlésen Szigyártó Albert interpellált és kifogásolta, hogy a villamossínek 32 centiméterrel magasabbak az eszményi nívónál. Balogh Károly tanácsnok szerint nem 32, csak 7-8 centiméterrel magasabbak az utcai nívónál, ami nem baj, mert számítani kell arra, hogy a sínek süllyedni fognak. Ezt az engedélyt s középítési tanács adta a társulatnak...”

Szigyártó Albert szerint az utca majd romlik, a villamos megmarad, a síneken a kocsik át sem tudnak menni, az egész sugárutat újra kell kövezni... Indítványozza, hogy a síneket rakják újra a rendes nívóra... Tóth Mihály főmérnök szerint a sínek emelését több ok vonja maga után. Az utca nívója nem egyenletes, és a vágánytestnek kell, hogy lefolyása legyen... A Kossuth Lajos sugárút kövezése benne van a programban... A közgyűlés 61 szavazattal 28 ellenében nem vette tudomásul a tanács választát. Szigyártó Albert tehát megteszi indítványát, azt, hogy a villamos sínjei szállításának le az utca szintjének magasságáig... Az elnök az indítványt minden hozzászólás nélkül kiadta a város

tanácsának...”

– október 11.: „A kereskedelemügyi miniszter jóváhagyta a szegedi villamosvasút általános terveit, a tanács a miniszter erre vonatkozó leiratát tudomásul vette.”

– október 12.: „Dubszky Alfréd miniszteri tanácsos ma Szegeden időzött és megvizsgálta a villamosvasút építését. A miniszteri szakértő melegezésének adott kifejezést a munka minősége és előhaladottsága fölött.”

– október 13.: „A közgyűlés elhatározta, hogy a Kossuth Lajos sugárúton a villamos sínjeit leszállítja, mert azokat a társaság a nívónál jóval magasabba építette. Mivel híre ment, hogy a társaság ezt a határozatot megfölbbezi, a mai napon Erdődy János, Lendánszky Sándor, Pálffy Béla, Csaba Lajos, Parassin István, Hodács Antal és Kiss Márton rókusai polgárok fölkeresték Szigyártó Albert fa- és fémipariszkolai tanárt, aki a sínek leszállítását a közgyűlésnek indítványozta és megkérték, hogy az ügyet tartsa nyilván és járja ki, hogy a közgyűlési határozatnak érvény szereztessek és a sínek tényleg leszállíttassanak. Szigyártó Albert el fog járni ebben az ügyben...”

– október 19.: „A villamosvasút sínjei a két állomás között innen-onnan már az egész vonalon lerakatnak. A társaság emberei most a rókusai gyógyszerártól befelé építik a Kossuth Lajos sugárúton a villamost. Mivel a sínek éppen a gázvezetékek fölött fognak vonulni, a légszuszgyár igazgatója előterjesztést tett a város tanácsának, hogy ne engedje meg a gázvezetékek fölött a sínek építését, mert gázömlés esetén veszedelem fog előállni.

A tanács legközelebb tárgyalja a beadványt.”

– október 22.: „A villamossínnek leszállítását a Kossuth Lajos sugárúton a közgyűlés szeptemberi ülésén elhatározta. A tanács egy bizottságot küldött ki Tóth Mihály városi főmérnök elnökle alatt és ma délután szemlét tartottak a magasra emelt sínek mentén...

A szemléről jegyzőkönyvet vesznek fel...”

– október 23.: „...A bizottság megállapította, hogy az északi oldalon a sín pár általában 5-19 cm-rel, a délen és például a sugárút 54. sz. háza előtt a sín a végleges járdaszintnél 15 cm-el, a járda szegélyénél 24 cm-el, az utca közepénél 39 cm-el, a kövezet szélén készítenő folyóknál 63 cm-el magasabban van fektetve... Pálffy Béla háza előtt az utca mostani közepénél 44 cm-el van feljebb a sín szintje és a leendő folyóka 68 cm-el marad alatta. A megállapításnál jelen voltak Balogh Károly tanácsnok, Palócz László és Szigyártó Albert törvényhatósági bizottsági tagok, Tóth Mihály és Bíró Benő városi főmérnökök, a vasúttársaság részéről Rosenfeld Nándor igazgató és két mérnök. A társaság a vizsgálat megejtése után megtekintette a villamostelep építését is, ahol szép tágas villamos gép- és munkatermeket és modern kocsiszínkeket találtak...”

– október 25.: „A villamosvasút sínjeinek a kövezett utcákon való lefektetése meglepetést fog okozni a városnak. Ez a meglepetés abból áll, hogy ez a munka igénybe fogja venni az 1908. évi kövezési program egész költségét, sőt elég sem lesz...”

A tárgyalás során derült ki, hogy a kövezett utcákban történő vágányfektetésből a várost terhelő anyagbeszerzés óriási költségekkel fog járni, aminek jórészt a közúti vashíd vágánya az oka... Nagy költséggel jár az utcák kövezetének megbolygatása is...”

– október 29.: „A tanács tárgyalta a légszuszgyár igazgatójának a kérelmét és úgy határozott, hogy a villamosvasút sínjei a gátvezetékek fölött is építhetők, ha pedig baj keletkezne, azért a villamostársaság a felelős és kártérítésre is kötelezhető lesz...”

– november 1.: „Széles vita fejlődött ki a villamos nívójának leszállításával kapcsolatban, ami meddő volt, mert a sínek leszállítására a közgyűlésnek nincs joga, a villamosvasút építésére a miniszter adott engedélyt, és az építés az engedély alapján

történt... Másfél óras vita után megszületett a döntés: a közgyűlés nem avatkozik a miniszter dolgába, annál inkább, mert az építő társaság magától hajlandó a síneket 6,87 centiméternyire leszállítani.”

– november 27.: „A város tanácsa ismét foglalkozott a villamosvasút vágányainak szegélyével és arra az álláspontra helyezkedett, hogy a Nagykörúton belül minden vonalhoz ad követ, hogy az építő társaság a síneket erős szegéllyel vehesse körül. Így mintegy 44 ezer darab köre van szükség, ami a városnak 18-20 ezer koronába kerül...”

– november 29.: „A villamosvasút és a telefonvezetékek... A telefondrótok sok helyen veszedelmes közelségben lennének a villamosvasút áramát szolgáló dróttal, ezért a telefondrótokat az utcákban párhuzamosan fogják vezetni a villamos áramvezetékekkel, természetesen a házak tetején...”

A keresztezéseknél telefonkábeleket vesznek igénybe...”

– december 12.: „A kereskedelemügyi miniszter a győri vagon- és gépgyár által betervezett motor, villamos és mellékkocsik terveit jóváhagyta és e terveket megküldte a szegedi közúti vaspálya részvénytársaságnak is. A társaság a terveknek megfelelő villamos kocsit fog beszerezni, s a terveket bemutatja a város hatóságának is...”



– 1908. január 17.: „A szegedi villamosvasút nyáron nyitott kocsikkal fogja a közönséget kiszolgálni. A miniszter már meg is engedte a társaságnak, hogy ilyen nyitott kocsikat beszerezhessen...”

– január 18.: „A villamosvasút irányát Kuzman József dr. és társai megfőllebezték a minisztériumban. A vita afölött alakult ki, hogy a villamosvasutat a Kárász utcán és a Széchenyi téren, vagy a Kárász utcán, Kölcsey és Kelemen utcán át építsék a posta épülete felé. A miniszter elutasította a fellebbezést és jóváhagyta a közgyűlés határozatát...”

– április 1.: „A mostani lóvasúti alkalmazottakat mind megtartja a társaság a villamoskocsik számára is, csak néhány kocsivezetőt hoz idegenből, hogy az itteni embereket betanítsák a kocsik szakszerű vezetésére...”

– április 8.: „A jövő héten megkezdik a villamosvasút Boldogasszony sugárúti vonalának építését is. Egyelőre a Dugonics tér és a Szeged állomás között levő vonal sínjét építik ki...”

– április 10.: „A villamosvasút végállomása a rókusai állomás mellett lesz. A tanács fölhívta a vasút igazgatóságát, nyilatkozzék, hogy az állomás mellett levő Búvár-tóból mekkora területre lenne szüksége...”

– április 23.: „Lassan bár, de csak épül már Szegeden a villamosvasút... A jövő hónapban már megérkeznek az új villamoskocsik is. Mint értesültünk május közepén 21 villamoskocsit szállít Szegedre a Győri Wag-gon és Gépgyár...”

– május 12.: „A Kossuth Lajos sugárúton most szedik fel a régi lóvasúti síneket, a lóvasút itt már a lerakott villamosvasúti síneken közlekedik...”

– május 13.: „A város közgyűlése 18 ezer koronát szavazott meg e villamosvasút vágányaihoz szükséges szegélykövek beszerzésére, amit a beltügyminiszter jóváhagyott...”

– május 21.: „A villamosvasút sínjeit a Galamb utcában rakják le, ahol tudvalevőleg kört képez a villamos. A Galamb utcát a sínek lerakása folytán magasabb nivóra emelik...”

– május 28.: „A közúti villamos munkálatai ismét azt a reményt keltik a közönségben, hogy a rozoga „lófejú” kocsik, melyeken a járás igen sok kellemetlenséggel van egybekötve, múzeumi tárgyakká lesznek... A villamosvasút építői azzal biztatnak, hogy augusztus elsejével megindul a közlekedés a két állomás között...”

A társaság a sínek lefektetésénél a diósgyőri vashámortól a fordulásokba beillesztendő görbe sítarabokat várja, melyek ha kellő időben megérkeznek augusztus

elsejével a két állomás között villamos kocsik közlekednek...”

– május 30.: „A mérnökség javasolja a város tanácsának, hogy a Gizella téren a villamossínek lerakásával egyidejűleg rendelkezék el a tér rendezését is. A mérnökség, a rendezést akként tervezi, hogy a Jókai utca a téren át közvetlenül összeköttetést nyerjen a Boldogasszony sugárúttal...”

– május 31.: „Hétfőn megkezdik a villamosvasút sínjeinek a lerakását a Kelemen utcában is. Az építés ideje alatt az utcát az Oroszlán utcától a Kölcsey utcáig elzárják a forgalom elől...” – június 3.: „A Gizella tér rendezésével kapcsolatos rendkívüli tanácsülés másfél órás vitájának az lett a vége, hogy a villamosvasútnak a Gizella téri és Jókai utcai vonalára egyelőre a tanács nem adta ki az építési engedélyt, mert a Jókai utcában egymás mellé fektetett sínek mikénti szétválasztását a Gizella téren meg kell vizsgálni...”

Egyes vonalszakaszokon annyira előrehaladt a villamossínek lerakása, hogy már a kocsikat kellene azokon elindítani...”

– június 6. és 10.: „A Jókai utcai háztulajdonosok azzal a kéréssel fordultak a város tanácsához, hogy a villamosvasút vágányait az utca közepén, ne pedig annak két oldalán vezettesse... A tanács a kérelmet nem tárgyalta, mert a villamos sínjeit az eredeti hatósági engedély szerint az utca közepén vezetteti...”

– június 11.: „Az épülő villamosvasút vágányait holnap fektetik a Szeged-csongrádi Takarékpénztár előtt is, tehát a villamos bejön a Széchenyi térre is. A kettős síneket egyenesen vezetik a törvényszék épületéig, ott a sínek megtörnek és a törvényszék előtt haladnak a Tisza-szálló mentén a lóvasút mostani irányában... Így a legközelebbi napokban a Széchenyi tér parkjai szimmetrikusak lesznek...”

– június 24.: „A Széchenyi téren és a Kölcsey utcában hetek óta fel van durva a kövezet ott, ahol a villamossíneket le fogják

rakni... Az érdekelt kereskedők arra kérik a város tanácsát, hogy az útvonalon három nap alatt állíttassa vissza a régi rendet, mert ezt az állapotot nem tűrhetik tovább...”

– június 26.: „...A tanács felhívta a mérnökséget, hogy hasonló munkák végrehajtásánál legyen gondja arra, hogy a forgalom hetekig ne zavartassék.”

– július 7.: „Megkezdtek a Széchenyi téren a villamossínek lefektetését...”

– július 8.: „A villamosvasút vágányait nemsokára lefektetik a Széchenyi tér és a Klauzál tér között... A Széchenyi tér délkeleti részén a villamos vágányok miatt a villamos ívlámpákat két méterrel közelebb helyezik a parktűkörhöz. A városi vasút a teherszállítást legközelebb már a kiskörúti villamossíneken eszközözi. A személyforgalom a rendes vonalon marad, azonban csak az egyik sínen.”

– július 12.: „A villamosvasutat építő társaság engedélyt kért a város tanácsától, hogy a Dugonics tér északi oldalán - a Kálmán-, Vajda-, Lichtenegger- stb. féle házak előtt vezetendő villamos vágányt lerakhassa. A tanács az építési engedélyt nem adta ki, mert a Kölcsey utcai kanyarulat oly nagy, hogy onnan a régi Vészits-féle házig a Kárász utcán szintén nagy kanyarulatot kell a sínpárnák leírni... A Vészits-háztól a Dugonics tér északi vonalába torkoló új vágány ismét nagy kanyart képezne és a kiépítéssel az új aszfaltgyalogjáróból egy széles sávot le kellene vágni...”

A tanács javasolja az építő társaságnak, hogy a vágóhídi és a temetői vonalat kösse össze a Kölcsey utca folytatásában, a kézművesbank háza és a Reöck palota között, a kiskörútra ágazólag a fővonallal... A társaság még nem adott választ a javaslatra...”

– július 17.: „A villamossínek lerakása után a Kölcsey utcában a Kárász utcáig és a Kelemen utcában a Klauzál téréig aszfalt réteg kerül az úttestre... Javasolták, hogy a Kelemen utcai aszfaltozást a Széchenyi téréig terjesszék ki, ennek dacára e rövid szakaszon

kőburkolat fog éktelenkedni... A kövezés ismert szegedi tempóban halad.”

– július 21.: „A Boldogasszony sugárúton és a Széchenyi téren fejköveket alkalmaznak a villamosínek mellé. A város korláti bazaltbánya részvénytársaságot bízta meg a szállítással...”

– július 29.: „A tanácsi engedély alapján a villamosvasutat építő társaság a jövő héten, hétfőn megkezdí a villamos kábelek lefektetését, a kábelek mentén transzformátorállomások lesznek...”

– július 30.: „Ma megérkeztek a bazaltkövek... Egyes vonalokon már sok munkás dolgozik. A jövő mondja meg, hogy rohamosan, vagy az eddigi tempóban épül a villamos...”

– augusztus 5.: „Nagy a sürgés-forgás a belvárosban. Tépik fel a lóvasúti síneket az egész vonalon, hogy lefektessék a villamos vágányait. A lóvasúti közlekedés sok helyen csak átszállással történik, oly serény a munka. Ma Szegeden járt Dubszky Alfréd kereskedelemügyi miniszteri főmérnök és megsejmlélte a villamos építését...”

– augusztus 7.: „Most az a jelszó Szegeden, hogy augusztus 20-án próbamenetet rendeznek a villamossal. Ezt egyelőre még elképzelni is bajos, hiszen úgy fel vannak forgatva az utcák, hogy ez szinte lehetetlen... Hétfőn megkezdik a Kelemen utca kiaszfalozását, azután másfél hónapra elzárják a Kárász utcát a forgalom elől... Ott az aszfaltot fel kell bontani és a vágányok lerakása után újra kell aszfalttal burkolni... A fővonalon kilenc kocsí közlekedik majd, az indulás minden öt percben fog történni... Ma megállapították a villamosmegállóhelyeket is.

A fővonalon megállóhely lesz a Rókusi vasútállomásnál, az Ilna, Damjanich, Tavasz utca sarkán, a Kórház előtt, a Rókus téren, a Párizsi körút sarkán, a Török, Vadász, Püspök, Bocskay utcák sarkán, az ártézi kút előtt, a Tisza-szálló és a Posta előtt, a Klauzál téren, a Kölcsey utca közepén, a Somogyi és Kárász

utcák sarkán, a Gizella téren, a Demke előtt, a Boldogasszony sugárút sarkán, a Zerge utca sarkán, a Bécsi körút sarkán, a Galamb utcában és az indóház előtt.

– augusztus 12.: „A villamosvasút munkálatai a nagy esőzések miatt néhány napi késést szenvedtek... Nem kezdték meg a Kelemen utcában az aszfalozást sem és a Kárász utcát sem bontják fel addig, míg el nem készül...”

– augusztus 18. „A Kárász utca egy részén ma kezdték meg aszfaltburkolat felbontását... A járművek csak a Kölcsey utcán és a kiskörúton keresztül juthatnak a vasútállomás felé...”

– augusztus 28.: „A villamosvasútnak az üzletvezetőség elől a Tisza Lajos körútra való kikanyarodása maga után vonná a gyalogjáró levágását. Ezt a város nem engedí meg, a kanyarodót ezért a másik oldalon fogják létesíteni...”

– augusztus 30.: „Dubszky Alfréd miniszteri osztálytanácsos ma Szegedre érkezett, és megvizsgálta a most épülő villa-mosvonalakat. Az osztálytanácsos direktívákat adott a felsővezetékek elhelyezésére, a vonalakat pedig rendben levőnek találta...”

– szeptember 4.: „A Jókai utca közepe aszfalozva van, két oldalt pedig a gyalogjáró szegélyéig kövezve. A villamosínek lefektetése után alig marad aszfalt az utcán, mert a négy vágány mellé 16 sor kockakő kerül, s így a sínek között éppen hogy marad néhány aszfalt szalag. Az utca háztulajdonosai az egész utca kiaszfalozását kérték...” Ugyanitt: Tanítják a villamos kocsivezetőket. A rókusi vasútállomás tőszomszédságában levő villamos telepen vígan szaladgálnak már a villamos kocsik. A fővárosból hozott gyakorlott kocsivezetők szorgalmasan tanítgatják a társulat alkalmazottait a kocsivezetésre, hogy azt a megindulás idejére végleg elsajátítsák...”

– szeptember 6.: „Hivatalos jelentés szerint szeptember 15-én megindul a villamos. A két állomás között a fővonalon egyelőre csak

Szeged állomástól a Jókai utcáig s a rókusi állomástól a Klauzál térig fog közlekedni, mert a Jókai-, Kárász- és Kölcsy utcákban az építési munkák még folyamatban vannak. A megszakítás nélküli közlekedés csak október elején kezdődik.”

– szeptember 11.: „A szegedi villamosvasút kedden megnyílik a fővonalon. A villamosvasút kocsijai már készen állnak a vil-lamostelepen. A kocsi szép sárga színű és húsz személyre van benne hely. Az ülések oldalt két-két személyre és hosszában nyolc személyre vannak elhelyezve. A kalauzok teljesen ki vannak képezve, különösen arra, hogy miképp kezeljék a villamost a kanyarulatoknál. Ez nagyon fontos, mert talán nincs az országban villamosvasút, amely annyi kis utcába és éppen a város legnépszerűbb utcáiba olyan sokszor kanyarodnék, mint a szegedi villamos...”

– szeptember 13.: „A villamosvasút megindulása megint szenved vagy tíznapos késedelmet, de erről nem a társaság tehet. A posta- és távíró műszaki felügyelőse a kerékkötő, mert a beindulás előtt be akarja fejeztetni a távíró- és telefonvezetékeket biztosító összes munkálatokat... A villamost építő társasának ezt meg kell bocsátani, de azt nem, hogy a síneket behozták a Kárász utcába, még pedig olyan tört, olyan görbe vonalban, hogy hasonlót a jó Isten maga is aligha látott.

Kiugrik, beugrik, jobbra, majd balra kanyarodik a vágány. Néhol veszedelmes közelségben érinti a gyalogjáró szélét. A Somogyi utca és Kárász utca kereszteződésénél a sín-erdő valósággal úgy fest, mintha onnan a szélrózsa minden irányába hódító körútra akarna indulni a villamos. Pedig csak egy körútra megy: a Tisza Lajos körútra, hogy onnan kapcsolatot nyerjen a temető és a vágóhíd felé menő vonalakkal...

Mikor a villamosvasút irányát tárgyalták az építő társaság mit sem akart tudni arról, hogy a két vasút állomás között a régi helyen:

a Kelemen utcán és a Zrínyi utcán keresztül legyen meg az összeköttetés... Ha akkor a főmérnök a sarkára áll, talán a részvénytársaság letett volna a Kárász utcai sínlerakás eszméjéről... Egyetlen ember sincs, aki meg ne csóválná a fejét, mikor meglátja, hogy a Kárász utcáról, illetve a Kölcsy utcai keresztezéstől a Gizella térig vezető kettős sín pár a beléje rakott váltók és elágazó vonalak miatt mennyire feldarabolta Szeged kedvenc sétahelyét, a hosszú aszfaltos utat, melyen a Takaréktár utca elejétől a Jókai utca végéig olyan passzió volt le s föl barangolni. A Kölcsy utcánál most megszakad ez a pompás sétaút, villamosok jönnek-mennek, ezek közt bérkocsik, társzekerek hajtanak... Ugyan kinek van kedve ilyen forgatagban reszkirozni testi épségét?”

– szeptember 15.: „A posta- és távíró műszaki főfelügyelőség Budapestről távirati úton kérte a szegedi rendőrséget, hogy a villamosvasút próbajárait szüntesse be, mivel a pályatesztet keresztező távíró és telefonvezetékek még nincsenek biztosítva... Ma azonban Sípos Adolf m. kir. táviráda építész jegyzőkönyvi nyilatkozata alapján ezt úgy módosították, hogy a közúti vasútnak megengedhető, hogy az áramfejlesztő teleptől a Szeged-csongrádi Takaréktár épületéig és vissza próbautakat közlekedtessen...”

Ugyanitt: „Több helyen békétlenkednek a közúti villamos útvonala miatt... Az államvasutak üzletvezetősége a palotája előtti közel fekvését kifogásolja a villamosnak, de a tanácsnak már nincs módjában változtatni a helyzeten, mivel az útvonal bejárásánál az államvasút is képviseltette magát s akkor nem emelt kifogást a villamos közelsége miatt...”

– szeptember 16.: „Nagy szenzációra gyűltek össze szeptember 15-én délelőtt tíz órakor a korzó végén sétáló emberek. A Szeged-csongrádi Takarékpénztár előtti síneken megjelent az első villamoskocsi, mely a társulat rókusi telepéről kiindulva

futotta be az útvonalat. A takarékpénztár előtt megállt, egy ideig csodáltatta magát a hirtelen összeszaladt publikummal, azután pedig élénk csilingelés között visszafordult és rövid pár perc alatt eltűnt a messzeségben... A sárgára festett vadonatúj villamos, amely maholnap felváltja a lóvasút ócska batárjait, a város középpontjában való első megjelenésével érthető feltűnést keltett. A külső részeken, az állomás körül, késő este száguldottak már eddig is a villamosok, hogy a személyzet betanulja a kocsivezetést, de beljebb még nem bátorkodtak, legfeljebb a dohánygyárig kalandoztak el. S ettől a rövid úttól is eltiltotta őket a kapitányi hivatal, mert a postaigazgatóság nem akart hozzájárulni a próbamenetek tartásához sem addig, amíg a társulat az egész vonalon föl nem húzatja a telefon és távíróvezetékek áramkörét biztosító dróthálókat... A csinos kocsit száz és száz ember vette körül... Apróra megnézték, megbámultak annak minden alkarészét és konstataálták, hogy egészen takaros alkotmány, pláne most, hogy új még s nem oly ütött-kopott, mint a kivénhedt lófejűek. A publikum abban a hitben volt, hogy az első kocsinak ez a váratlan megjelenése a villamosüzem rendes megindulását jelenti. Egész rakás ember törtetett a sínekhez, hogy helyet kapjon a kocsiban, részese lehessen az első útnak. A kocsivezető azonban kíméletlenül visszautasította a felmenni akarókat:

Nem látják kérem – kiabálta – ,hogy ez különvonat? Erre nem szabad feljönni! csakugyan ott villogott a kocsi elején és hátulján a 15-ös szám alatt a piros betűkkel festett tábla: Külön vonat.

A kocsin a villamos társulat mérnökei, néhány kocsivezető és egyéb alkalmazott képezte a külön vonat utazó közönségét. Mondani sem kell, hogy az említett urak méltóságuk és fontosságuk teljes tudatában „domborítottak” a még festékszagú ülőhelyeken. Egy megfigyelést már tettünk. Azt, hogy a „lófejű” elé fogott paripák

ugyancsak ijedeznek az új kartárstól. Amint a kitérőknél megállott előttük a villamos – tudnivaló, hogy ma még lóvonatok közlekednek – az első csengőszóra olyan rugkapalódzást, nyihározást és oldalugrást rögtönöztek, egyébként fáradt gebék, hogy az még a verseny-istállók dédelgetett kedvenceinek is becsületére válna...

Uramisten, mi lesz, ha a csengetés a jobb kosztal tartott, tüzezebb vérű tanyai lovakat fogja úton-útfélen megriasztani. Pedig nem is éles a csengő hangja...”

– szeptember 16.: „A szegedi villamosvasúton ma reggel megtörtént az első szerencsétlenség... A villamosvezeték feletti drótháló magas létrakocsik segítségével feszítik ki. A létrakocsi elé ló van fogva, s az húzza a sínek között a jó magas faalkotmányt, melynek a tetején egy fiatalember foglalatoskodik... Ma reggel nyolc óra tájban a Gizella téren egyik létrakocsi felső rácsa beleakadt az összekötő drótbba, s mivel a kocsi ment tovább, a toronyszerű kolosszus hátradőlt. A fent álló legény hasra vágódott, de szerencsére belekapaszkodott a rácsba, különben lezuhant volna a kövezetre. A megsérült létrát felállították, megerősítették és ezzel az első villamos baleset szerencsésen véget ért.

– szeptember 17.: „A villamos fékvizsgálata. A szegedi villamosvasút fék- és kocsivizsgálatát ma tartották meg, A vasúti és hajózási felügyelőség képviseletében Korom-zai Gusztáv felügyelő, a hatóság nevében Szalay József dr., helyettes főkapitány és Temesváry Géza dr. rendőrkapitány jelentek meg. Ott voltak továbbá a társaság és a város mérnökei. A bizottság a kocsik fékjeit és általában az egész berendezést megfelelően rendben találta. Próbautakat tettek a kocsikkal a Kosuth Lajos sugárúton és a gépszervezetek jól működtek...”

– szeptember 19.: „Csilingel a villamos. Szeged és Szeged-Rókus állomások között csilingelnek a villamos kocsik. A fővonal egész útján 18-án megindult a próbame-

net, minthogy úgy a vonalfektetéssel s az út burkolatával készen lettek. A 7-es számú villamoskocsi pénteken járta meg első ízben - délutántól késő estig többször - az egész fővonalat. A 7-es szerencsés szám s így ellensúlyozza a babonás pénteket. Az aszfaltozással is csaknem készen lettek... A Kárász utcától a Dugonics téren és a Jókai utcán. át közlekednek már a bérkocsik is a vasúti állomásokra..." A Szegedi Napló vasárnapi melléklete, Hüvelyk Matyi is többször foglalkozott a villamosvasúttal: (3. ábra)

Hüvelyk Matyi átkozódásai: Úgy görbülj meg, mint a Kárász utcában a villamos.

Egy Jókai utcai háziúr sóhaja: Milyen régen jár már ez a villamos és még nem történt baleset...

Önbiográfia: Egyik jeles szegedi író a lóvasútnak villamossá való átalakítása alkalmából megírta az utókor részére megőrzendő önbioográfiáját, amelynek címe: Egy lóvasúti állat feljegyzései. A Próféta előtt:

Egyik úr: Nem tudja kérem, miért húzták a villamosvasút vezetéke fölé ezt a sok fene drótot?

Másik úr: Dehogyan nem. Azért, hogy ha majd megindulnak a léghajók, le ne pottyanhassanak a földre.

- szeptember 20.: „A villamosvasút igazgatósága bejelentette a város tanácsához tarifatervezetét. Az első távolság két kilométer és ez 12 fillérbe kerül, a két állomás közötti jegy ára 24 fillér, a bérletárak is jóval kedvezőbbek, mint eddig a lóvasútnál voltak.”

- szeptember 22.: „A büszke lófejű. Bekerült a Kárász utcába. Az ócska múlt és a reményteljes jövő vasárnap óta egy úton halad. A múlt: az ütött-kopott, viharedzett, sáros és poros zöld batár, a jövő: a ma még friss festésű sárga kocsi, vagy ha jobban tesszük: a lóvasút, meg a villamos. Az a csoda történt ugyanis, hogy a két vasútállomás között kiépülvén a villamos sín pár, ismét üzembe hozták a jó ideje már csak egyes szakaszokon ballagó, buttogó lófejűt. A kocsik végigmennek Szegedtől Szeged-Rókusig az egész vonalon átszállás nélkül... Mivel pedig rendőrhatalósági engedellyel a villamos is szaladgál, hogy próbameneteinek számát



4. ÁBRA A 21-ES SZÁMÚ VILLAMOSKOCSI NYÁRI PÓTKOCSIVAL A SZEGEDI PÁLYAUDVAR ELŐTT

a személyzet kitanítása érdekében mentől sűrűbben szaporítsa, így esik meg, hogy most Szegeden hol villamost, hol lófejűt lát az ember a szédületesen görbe útirányú síneken felbukkanni.

Szóval: a lófejű bekerült a Kárász utcába, a város legszebb, legforgalmasabb utcájába. És ezzel minden korabeli lóvonatú gebének legfőbb vágya teljesült: végig cipelheti az ócska, zöld batárt aszfaltos úton, a Kárász utcában, Dugonics téren és a szűk Jókai utcán keresztül... Amint a villamos műtanrendőri bejárására az engedély megérkezik, a sárga kocsik végérvényesen leszorítják a sínekről a zöldet...

Most a gyerekek kilesik, hogy mikor kocog a lófejű, s kővel meg miegymással ütögetik a villamos vezetékeket tartó vasoszlopokat, ami éppen olyan hangot ad, mintha a villamos csöngetne... A közönség meg bosszankodik, mikor a modern csöngetésre pókoslábú lovat lát kibukkanni a szöglet mellől a zöld ócska kocsival egyetemben... Hát most ez a szórakozás Szegeden..."

– szeptember 25.: „A kereskedelemügyi minisztertől végre megjött a várva várt értesítés, mely szerint október elsején megtartják a műtanrendőri bejárást, ami után közvetlenül megindul a személyforgalom is... Csak aztán az öröm borúra ne váljon, mert a villamos elől kissé nehezebb lesz kitérni..."

– szeptember 29.: „A bejárást a vasúti és hajózási főfelügyelőség vezeti. A bizottság találkozási helye a városi széképület tanácsterme, ahonnan délelőtt 9 órakor indulnak el. A műtanrendőri bejárás a várost Somogyi Szilveszter dr., Balogh Károly és Tóth Mihály, vagy helyettese képviseli... A főkapitány ma a következő figyelmeztetést bocsátotta ki: „A villamosvasút megindulása alkalmából figyelmeztetem a közönséget, hogy úgy a kifizített, mint a leszakadt villamos huzalhoz hozzányúlni életveszélyes. Tilos és életveszélyes a mozgó kocsira fel, vagy arról leszállni. Ha a kocsin a „Megtelt” jelzőtábla



5. ÁBRA A 6-OS SZÁMÚ VILLAMOSKOSCI 1925-TŐL PÓTKOSCIKÉNT KÖZLEKEDETT, 1940-BAN SELEJTEZTÉK

lebocsáttatott, tilos a kocsira a felszállás. Az utca keresztezéseknél és kanyarulatoknál a villamos is lassítja ugyan menetét, de ily helyeken különösen ajánlom a vigyázatot. Igen súlyos, öt évig terjedő fegyházzal büntetendő bűncselekményt képez, ha valaki követ, kavicsot vagy más tárgyat helyez a villamosvasút vágányára. Az ilyen cselekmény különösen közveszélyes is, azért a vágányokat a közönség oltalmába ajánlom. Akinek ideges, vagy nyugtalan, félénk vérű lova van, az a villamos közelébe a lovat ne vezesse. Ezeket ajánlom a T. közönség figyelmébe.

Szeged, 1908. szeptember 28. Somogyi Szilveszter dr. rendőrkapitány."

– 1908. október 1.: „A két vasútállomás között október elsején megindul a villamosközlekedés... A régi lóvasúti kocsik nem dísztelenítik többé az utcákat, s a szegény lóvonati lovak nyugalomba mennek, amit igazán megérdemelnek... A fővonalon egyelőre kilenc kocsik fog közlekedni a szükséghez képest kellő számú mellékkocsikkal..."

– Október 2.: „Október elsején ejtették meg a villamosvasút műtanrendőri bejárását Komorzay Frigyes vasúti és hajózási főfelügyelő, miniszteri biztos vezetésével, aki kijelentette, hogy a szegedi villamosvasúti mű berendezéséhez örömmel gratulál, mert azt példaképpen lehet állítani a fővárosi villamosművekhez is..."

A Szegedi Közúti Vaspálya Részvénytár-

óság 25 motorkocsit (1–25. psz.), hat zárt, a motorkocsikkal azonos szerkezetű (51–56. psz.) és nyolc nyári pótkocsit (101–108. psz.) helyezett üzembe. A kocsikat a Győri Vagongyár készítette. (4–5. ábra)

A motorkocsikba Siemens D-54 típusú és gyártmányú 25 lóerős motorokat építettek be. Ez a motortípus azonban a pótkocsi vontatására nem volt alkalmas, ezért 1910-ben négy pótkocsit /53–56. psz./ nagyobb teljesítményű motorkocsivá építettek át.

A villamosvasút üzembe helyezését követően kitört a városban a „villamosláz” (6. ábra.), és nagy ütemben folytatódott a többi vonal építése is.

(Folytatása következik)

FELHASZNÁLT IRODALOM

Csongrád Megyei Levéltár iratai.

JATE Egyetemi Könyvtár és a Somogyi Könyvtár folyóirat-gyűjteménye.

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

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

VÉGH DEZSŐ: Történeti áttekintés a szegedi villamosvasút járműveiről. *Városi Közlekedés*, 1976/2. szám.

— Villamos-láz. Ma még újragondolnánk meg- Szegeden a villamos, persz lehet felhöz eméle- keni azon, hogy megjelölés nyomában a vil- lamos-láz. Ma Szegeden mindenki villamoson alart utazni, csak én, akik soha lófejűre nem álltak. Délutáni magánéleti a műveletelőj be- járni a miután hiro kelt, hogy annak befe- jecte után nyomban utasnak a villamoson a kékesség is, persze pénzért és nem ingyen, mint a hivatalos személyek: az első utas- kait felbuktatóként kimondtam ember várta a kékítő leglátnak) ingaként az Szeged meg- dő helyeken. Mindenki arra alart felkapas- kodni, hogy elmondhassa: én ültem az első villamoson. Dő alant, délután is lett, de a villamos csak nem jött. Már kimentek röve- getni, hogy a hivatalos bejárni nem állni rendben másként a ezért a megújítás kö- vetésére azaz, mikor egy a óra felé meg- rók állni az első kocsi. Tulaj felzáróla- ni alart befeje a városi állomás felől: a tetején felrót, hanna tudomány valaha ál- lott a megújított az kórus, alátva újajta, azies nyomán üvegyűjtemény. A kocsi köze- rülégek állította. A ki csak lehetne, felho- paszkodni a „utazni”, ha lehet, ha kell. “Ól persz mára jött a másik kocsi és alrt egyaránt alant még több, alig győzve fel- szelni az utasokat. Így azaz az első utas, jövet-menel. A vendégségbe alátva az al- taró alant végülével, haldogó állította a kocsi a olyan formán nyitóként, hogy nem lehet, ha minden nap enny passz lenne a villamosnak. Deikke, az első nap jő be- tőnt. Hisszük, hogy a következő napok alnt nem lesz passz a társaságok, még alart nem, ha már alant a villamos-láz.

6. ÁBRA AZ ELSŐ NAPON AZOK IS VILLAMOSSAL AKARTAK UTAZNI, AKIK A LÓFEJÜRE SOHA NEM SZÁLLTAK FEL