

A KÖZÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS TÖRTÉNETE

ENGI JÓZSEF

A szegedi kényszerpályás
tömegközlekedés története6. rész *A villamosvasút mellékvonalainak megnyitása és más üzemi események*

1908. október 1-jén megindult Szegeden a két vasútállomás között a villamosközlekedés és megszűnt a lóvasút. Arról eddig semmilyen feljegyzés nem került elő, hogy az utolsó lóvasúti járatot elbúcsúztatták volna. Minden olyan természetes volt, alig várták, hogy az ócska batárok eltűnjenek. A fővonal átépítése során is csak akkor esett szó a lóvasútról, ha valamilyen „szenzáció”, vagy más üzemi probléma történt.¹ Kár ezért a letűnt korért, hogy alig-alig őrizi emlékét valami. Semmilyen üzemi utasítás, menetjegy, bérletjegy nincs, ne is gondoljunk egy „ócska” kocsira, vagy arra, hogy mi történt a lovakkal és a lóvasút teljes felszerelésével. Eladták, selejtezték és az egészet elfelejtették. Ez egyértelmű. Ahogy eltűnt annak idején az omnibusz, úgy tűnt el a lóvasút is. A fővonal megnyitása után gyors ütemben építették a többi vonalat (mellékvonalakat), miközben kitört a villamosbotrány. (1. ábra)

A Szegedi Híradó több cikkben foglalkozott a szegedi villamostársasággal. A cikkekben többek között azt hangstúlyozták, hogy a villamosvasút létesítése lényegesen kevesebb összegbe került, mint az elszámolt és bejelentett 3340000 korona. A cikkek nyomán Balogh Károly városi tanácsnok a következő előterjesztést tette a tanácsnak: (Kivonat)

„A Szegedi Híradó című napilapban 1909. február 7-én a villamosbotrány cím alatt olyan állítások jelentek meg, melyek

a hatóságot közmegejtésnek tennék ki. A cikkben foglalt állítások a valóságnak nem felelnek meg... Az újszegedi vonal kiépítésére vonatkozó kérelmet a szegedi közúti vaspálya részvénytársaság 1908. március 11-én adta be a város tanácsához 10.060/1908. iktató szám alatt... Időközben a polgármesternél a nagyközönség részéről azon kívánságok jutottak kifejezésre, hogy az újszegedi népkert főfasorában a villamosvasút útirányát változtassák meg. 1908. április 29-én tartott közgyűlésen 270. szám alatt egyhangú elhatározás született az újszegedi vonal útirányának megváltoztatására és a kérelem felterjesztésére a kereskedelemügyi minisztériumba. Ennek folytán az építési engedélyt a részvénytársaság nem kapta meg. A jóváhagyó miniszteri leirat leérkezése után az 1908. október 8-án tartott tanácsülésből lett kézbesítve az építési engedély... Hét hónapig a város közönsége akadályozta a vonal építését.

A közúti hídra vonatkozó állítások sem felelnek meg a valóságnak. A mérnöki hivatal 37.054/1908. szám alatt jelentette a tanácsnak, hogy a sínek lefektetése során esetleg talált korhadt gerendák kicserélésére lesz szükség és e célra kér 1500 korona hitelt. Ez az újszegedi vonal kiépítését nem akadályozta...

A villamosvasút építési költségeit 1906. augusztus 16-án Budapesten Hegyeshalmi Lajos miniszteri osztálytanácsos által felvett



I. ÁBRA RÉSZLET AZ OMINÓZUS CIKKBŐL

jegyzőkönyvben rögzítették... A jegyzőkönyv V. pontja szerint a bizottság III/4. ügyosztály által átszámított költségirányzatot vevé a további tárgyalások alapjául és meggyőződven annak általában megfelelő és gondos összeállításáról, a tervezett városi villamos vasút tényleges építési és üzemeltetési tőkéjének 219736 koronával leendő megállapítását bátorodik miniszter úr önegyméltóságának javaslatba hozni. Az engedélyokirat 7. §-a szerint az engedélyezett villamos városi vasúthálózat és tartozékainak megépítéséhez, illetve a meglévő vonalak átalakításához és üzleti megfelelő berendezésekhez szükséges tényleges tőke 3340000 koronában állapítatik meg. Ezen tényleges tőkéből 50000 korona rendes tartalékképpen, 50000 korona pedig külön tartalékképpen kihalítandó...

A 8.§. szerint engedélyes vasúttársaság jogosítva van a vasút és tartozékainak ez idő szerinti értékét a társaság és Szeged szab. kir.

város között egyetértőleg megállapított és a vasút tőkéjéül elfogadott 700000 koronát a fentebb 7.§-ban az átalakítási munkálatokra, valamint az újonnan építendő vonalakra megállapított 3340000 koronányi tényleges építési és üzemeltetési tőkeösszeggel fölemelni és ezen új 4 040 000 koronányi tőkeösszeg beszerzése céljából a társaság a forgalomba levő címleteinek beváltása mellett új részvényeket teljes névértékben kibocsátani.

A 10.§. szerint a pálya műszaki felülvizsgálatát a kereskedelemügyi m. kir. miniszter rendeli el...

Ezek alapján tisztelettel kérem a tekintetes Tanácsot, méltóztassék ezen ügyet tárgyalás alá venni..."

A beadvánnyal a tanács a február 11-i ülésén foglalkozott és impozáns rövidséggel elintézte. Taschler Endre főjegyző, aki pénzügyi tanácsnok korában kezelte a villamosvasút ügyét, elmondta, hogy a költségek

A közúti személyszállítás története

megállapítása a leglelkiesmeretesebben történt. A villamosársaság még méltányos is volt, mert nem számította fel az őt megillető késedelmi kamatot sem. Nem ajánlotta, hogy a város sajtópert indítson. Szekerke Lajos adóügyi tanácsnok azt a megjegyzést tette, hogy napirendre kell térni a dolog fölött, mert jelen esetben csak kritikáról van szó, amihez bárkinek joga van.

Bokor Pál helyettes polgármester is nehezményezte a Szegei Híradó írásait, de szerinte is foglalkozni kellene az ügyvel, mert a hatóságra nem közömbös, hogy a társaság mennyit költött az építkezésre. A beszélgetésszerű vitatkozásnak az lett az eredménye, hogy a tanács Balogh Károly előterjesztését tudomásul vette és felkérte Turóczy Mihály dr. tisztii főügyészt, adjon javas-

latot, hogy a város hatósága minő álláspontra helyezkedjen a támadásokkal szemben.

A tisztii főügyész részletesen kifejtette véleményét és összegzésül elmondta, hogy sem a Szegei Híradó vezércikkére, sem pedig a hivatalos jelentésre ezúttal semmiféle különleges intézkedést nem tart szükségesnek.² (2. ábra)

Pár nap múlva a közgyűlésen is feltették azt a kérdést a polgármesternek, hogy van-e tudomása a nyilvánosan tárgyalt visszaélésekről, arról, hogy a szegei villamosvasút társaság nem ruházta be a villamosvasútba a 3 340 000 koronát. A polgármester és a tanács nevében Balogh Károly pénzügyi tanácsnok válaszolt az interpellációra, alaposan kifejtette az előzményeket, és azt, hogy a hatóság eddig helyesen járt el. A közgyűlés nem vette tudomásul a választ, mert a villamosársaság meghurcolása miatt világosan akarja látni, hogy a vádak igazak-e, vagy tévesek. Az interpelláló indítványozta, hogy a főügyészt bízzák meg a villamosársaság elleni büntető feljelentés megtételével és a társaság ellen kérjenek miniszteri vizsgálatot, vizsgálják felül a számlákat, amelyekből kiténik, hogy a villamos építése és teljes berendezése mennyibe került.³

A kereskedelmi minisztériumban március végén tárgyalták a szegei villamos ügyét és azt minden vonatkozásban rendben találták.⁴

A lakosság részéről több javaslat érkezett a villamosközlekedéssel kapcsolatban. Volt, aki azt kifogásolta, hogy a villamos-társaság a villamos forgalmát teljesen a belváros területére korlátozza. A villamosvasút forgalmának emelése céljából az újszegei vonalat a szőregi országút mentén Szőreg községen keresztül Deszk községig, a Gerliczy-féle kastélyig lehetne vezetni. A fővonalat a Szegei-Rókus állomástól kezdődően Dorozsma községen keresztül a fürdőig kellene építeni, és végül a Tisza partján a felsővárosi vámházig meglévő vágányt Tápéig kellene kiépíteni.



2. ÁBRA RÉSZLET A TISZTI FŐÜGYÉSZ 1909. FEBRUÁR 17-I JELENTÉSÉBŐL (1-2. ÁBRA: CSONGRÁD MEGYEI LEVÉLTÁR IRATAIBÓL)

A közúti személyszállítás története

Célszerű lenne kiépíteni egy vonalat a Tisza Lajos körüti artézi kúttól a Szent István téren, Csongrádi sugárúton, Sándorfalván át a szatmazi vasútállomásig.⁵

Az új közlekedési eszközzel együtt új problémák is jelentkeztek, amelyekből az alábbi válogatás a Szegedi Naplóban jelent meg:

- „A villamosvasút társaság a két állomás között vezető vonal mentén öt várótermet akar létesíteni. A termék azonban olyan kis méretűre vannak tervezve, hogy a városi mérnökség nem javasolja megadni az építési engedélyt, hanem azt akarja, hogy a várótermek legalább 21 ember befogadására legyenek alkalmasak, mint ahány ülőhely van a kocsiiban... A városi tanács erről értesítette a társaságot.”⁶

- „A mérnökség bejelentette a tanácsnak, hogy a villamostársaság a villamosvasút néhány megállóhelyénél nem létesítette a kötelező várócsarnokot és nem köveztette ki a megállóhelyek közvetlen környékét, aminél fogva ott nagy a sár. A város tanácsa csütörtöki ülésén felhívta a villamostársaságot, hogy tizenöt nap alatt köveztesse ki a megállóhelyeket és állítsa fel a várócsarnokot. Utasította a mérnökséget, hogy amennyiben a társaság nem tenne eleget a felhívásnak, akkor a társaság költségére hajtassa végre a munkákat...”⁷

- „A rendőrség javaslatára a városi tanács felhívta a villamosvasút társaságot, hogy egyes megállóhelyeknél kavicsmokkal töltesse be a rossz, éles kövezetet. Több megállóhelynél ugyanis annyira kiállnak a földből a kövek, hogy a közönség kénytelen a gyalogjárón várni a villamost, amely így sokszor elfut előle a feltételes megállóknál.”⁸

- „A város tanácsa engedélyt adott a villamostársaságnak, hogy a villamos mentén, a tereken várócsarnokot létesítsen...”⁹

- „A villamos megállóhelyei gondozatlanok, egyik sem lévén kikövezve, esős időben hozzáférhetetlenek. A vonalak mentén a

megállóhelyek a legtöbb helyen a lovagló sorban vannak, vagyis ott, ahol kövezet nincs. A villamostársaság ezeken a helyeken kavicsot szórattott le, ami alkalmatlan, a megállóhelyeket rendes kövezettel kell ellátni...”¹⁰

- „A villamosvasút mentén a társaság több új megállóhelyet akar csinálni. A középítészeti tanács a terveket nem hagyta jóvá és utasította a társaságot, hogy módosításokat eszközöljön...”¹¹

A város azoknál a sín- és utcakereszteknél, ahol vezető és Phönix-síneket fektettek, a legjobb kőanyagból tervezte a szegélyt lerakadni. E sínek mentén belülről két sor, kívülről egy sor kockakő képezte volna a tervezett szegélyt. Ott, ahol Vignole-síneket fektettek, szintén kockaköveket tervezett a város szegélynek. Az egész hálózatra 420 ezer darab kockakőre lett volna szükség, ami 176400 koronába került volna. A mérnöki hivatal ezzel szemben azt javasolta, hogy csak a Kiskörúton belől, a két vasútállomás vonalának a szegélyét készítsék ilyen kockakőből, ami 63 ezer koronába kerülne. Az aszfaltos utcákban a felbontott aszfaltot használják fel újból a szegély elkészítéséhez. Azokban az utcákban, amelyek nincsenek rendes kőanyaggal ellátva, a meglévő kőanyagot kell szegélyként felhasználni.¹²

A megrendelt szegélykövek nem érkeztek meg időben, ezért kénytelenek voltak egyes helyeken a régi, de még használható köveket lerakni a sínek mellé.¹³

1909 tavaszán a Kárász és Jókai utcában a felbontott és újra leöntött aszfalt, illetve a szegélykövek vonalában kátyuk keletkeztek, aminek a helyreállítását a közlekedés biztonságára való tekintettel a rendőrkapitány elrendelte. A villamosvasút igazgatósága erre a munkára három napot kapott. A villamos részvénytársaság a munkát azonnal elkezdte.¹⁴

1909 áprilisában újabb probléma jelentkezett. Április 20-án arról számolt be a Szegedi Napló, hogy „a szegedi közúti

vaspálya villamos vezetéke tegnap délután és ma reggel elszakadt a fővonalon. Tegnap a Csongrádi Takarékpénztár irodája, ma a Tisza szálló előtt. A huzal elszakadásának valószínű az az oka, hogy nagyon meg volt feszítve... Az összeköttetést rövidesen helyreállították, de közben baleset is történt. Lehóczky Mihály szerelő, mikor az elszakadt huzalokat javította, a tolólétráról lezuhant és sérülést szenvedett. A mentők kórházba vitték, állapota nem veszélyes.¹⁵ Április végén már a negyedik alkalommal szakadt el a vezeték, 21-én éjjel a Kárász utca és a Kölcsey utca sarkán történt ilyen eset.¹⁶

A villamosvasút építésekor a társaság azt tervezte, hogy az áramvezető oszlopokat rózsza alakú, sokszögű díszítő elemekkel, ún. rozettákkal díszíti. Ilyen rózsákat a Kállay Albert utcában, Kazinczy utcában, Dugonics téren, Kálvária utcában, Széchenyi téren, Kelemen, Kölcsey, Kárász, Somogyi, Jókai utcában, a Boldogasszony sugárúton s a Szeged és Szeged-Rókus állomások előtt terveztek díszítésként az oszlopokra elhelyezni. A tervet a tanács kiadta a mérnökségnek véleményezés végett.¹⁷

1909 augusztusában Lázár György dr. polgármester átírt a villamostársasághoz, hogy az áramvezeték tartó oszlopokon alkalmazzon virágdíszítést. Weiner Miksa, a villamostársaság elnöke arról értesítette a polgármestert, hogy a társaság hajlandó az áramvezető oszlopokat virággal díszíteni.¹⁸

A villamosvasút megnyitásakor még nem volt jóváhagyva a díjszabás, ezért „csak Isten nevében szedték a kalauzok a menetdíjat” írta a Szegedi Napló 1908. október 21-én, majd így folytatta: „a mai naptól a kormány jóváhagyásával szed a kalauz egyik állomástól a másikig 24 fillért, illetve kisebb útért kevesebb összeget. A kereskedelemügyi kormány az árudíjszabást csökkentette, a teherárúnál a felére, a poggyász díjtételénél 12 fillérről 10 fillérré.” A belügyminiszter sem hagyta jóvá a villamosvasút árudíjszabását, hanem

felszólította annak módosítására. Az átdolgozott díjszabást a társaság a városi tanács kétszeri felszólítására sem terjesztette be, ezért a harmadik felszólítás alkalmával kilátásba helyezte a tanács, hogy ha a társaság a díjszabást mielőbb nem terjeszti be, feljelentést tesz ellene a belügyminiszternél.¹⁹ A villa-mostársaság ezt a felszólítást már komolyan vette és az újonnan kidolgozott személy-, poggyász- és árudíjszabást beterveztette a tanácshoz. A tanács az új díjszabás három példányát felterjesztette a kereskedelmi miniszterhez, egy példányt a levéltárba tett, egyet pedig átküldött a kereskedelmi és iparkamarához.²⁰

1908. november végén leérkezett a kereskedelemügyi miniszter jóváhagyásával a fővonal október elsején tartott műtanrendőri bejárásának jegyzőkönyve. December végén eltávozott Szegedről Willenz Alfréd, aki a műtanrendőri bejárás alkalmával készített jegyzőkönyvben a villamosüzem felelőseként lett megnevezve. A város tanácsa átírt a társasághoz, hogy közöljék, a jövőben ki lesz a felelős a villamos üzemért.²¹

1909 szeptemberében Kelemen István ügyvéd feljelentette a tanácsnál a villamosvasúti vállalatot. A feljelentésben az szerepel, hogy Kamarásról és Horgosról Szegedre utazó iskolásgyerekeket csak akkor engedik fel a kalauzok a villamoskocsira, ha a „rendes” utazóközönség már felszállt és esetleg még maradt hely. Több ízben az is előfordult, hogy a kalauzok elvették a fiúktól a bérletjegyeket és csak többszöri felszólításra adták vissza. Az ügy előadója, Balogh Károly pénzügyi tanácsos bejelentette, hogy ebben az ügyben megkereste a vállalat vezérigazgatóját és figyelmeztette az eljárást jogtalan voltára, mégpedig arra, hogy az eljárás szerint azért illeti elsőbbség az utasokat, mert azok többet fizetnek, mint a diákok. A tanács utasította a vállalat igazgatóját, hogy a jövőben hasonló eset ne forduljon elő, mert a társaság a várossal kötött szerződés értelmében az iskolás

fiúkat mérsékelt áron tartozik szállítani, így ez nem szívesség, hanem kötelesség.²²

A villamosvasút ellen több más panasz is érkezett a város tanácsához. A panaszokat úgy lehet összefoglalni, hogy kevés kocsit járat a társaság, a kalauzok némelyike nem felel meg az elvárásoknak, udvariatlan az utasokkal szemben. A város tanácsa megbízta Balogh Károly tanácsnokot, hogy tartson vizsgálatot ebben az ügyben és tegye meg a javaslatát.²³ Időközben már minden vonalon nagy ütemben haladt a munka, rakták a síneket, tárgyalták az újabb problémákat, észrevételeket, amiről bőven olvashatunk a napilapokban. A „mellékvonalak” történetét azonban egy rendkívüli esemény is színezte: még 1907 júniusában eltűntek a tervrajzok. A Szegedi Napló június 29-én közölte, hogy „a szegedi villamosvasutat szokatlan baleset érte, 28-án, pénteken ellopták a hálózat összes részletterképét, miket fáradtságos, nagy munkával, hosszú időn keresztül állítottak össze a társulat mérnökei és az arra felkért műszaki közegek. A lopás a vasút öt alkalmazottjának a jelenlétében, fényes nappal, a város legforgalmasabb útvonalán, a Tisza híd mellett, a Kállay utca betorkolásánál történt. Pénteken reggel az építést vezető főmérnök két mérnökkel és két szolgálával az Újszegedre és a Vásárhelyi sugárút irányába vezető vonalat akarta fölmérni, kikarózní. A munka nagy buzgalommal folyt. A főmérnök a mérnökökkel a lejtmező csöbe kukucs-kált, a szolgálak pedig a piros és fehér karókkal álltak a hídon, majd a Bástya utca vonalában. A fölméréshez szükséges műszerek a földön feküdtek, ugyanott hevert széles, kemény borítékba téve az egész villamoshálózat részletrajza. Javában folyt a munka, amikor a főmérnök odaszólt az egyik szolgálának, hogy hozza el neki a részletterveket. A szolgál letette a karót és egész nyugalommal ment a műszerek közé, ahol a térképet hagyták. Elhűlve tapasztalta, hogy az értékes anyag nincs sehol. Kereste, kutatta a másik szolgál,

majd a főmérnök is, de eltűnt, nem volt sehol. A szörnyű esetről jelentést tettek Ro-senfeld Nándor vezérigazgatónak, aki talpig izzadva futott a hídfőhöz, s haját tépte dühében, mikor megbizonyosodott arról, hogy az összes részlettervet, kivétel nélkül ellopták. Szemrehányóan mondta a mérnököknek, hogy: „Ugye figyelmeztettem az urakat, hogy ne vigyék magukkal az összes detailokat, csak azt, amelyiken épp dolgoznak. Most kezdhetjük előlről a munkát!”

Az épülő vonalak főbb sajtóhírei a műtanrendőri bejárásig az alábbiak voltak:

Vásárhelyi sugárúti vonal: (Ma József Attila sugárút)

- „Nagyon praktikus tervvel foglalkozik a villamosvasutat építő társaság. A Bástya utcai vonal helyett a Vörösmarty utcán át a Széchenyi térig akarja kiépíteni a vágányokat és így a Gedó és a vágóhid között közvetlen összeköttetés létesül...”²⁴

- „A júniusi közgyűlés elfogadta Szigyártó Albertnek azt az indítványát, hogy a Vásárhelyi sugárúti villamost a körtöltésig építsék ki. A város tanácsa átírt a villamos-társaságnak, hogy erre vonatkozólag mielőbb tegyen előterjesztést...”²⁵

- Október 13-án arról írt a Szegedi Napló, hogy „a villamos Batthyány utcán, Kiskörúton és a Szent György utcán a Gedóig vezető szárnyát most építik...”²⁶

Petőfi Sándor sugárúti vonal

- „Az új vágóhid közelében új ipartelepek létesülnek, mivel a villamosvasút kiépítése is aktuális stádiumba lépett. A villamosvasút igen közel hozza a városhoz a vágóhidat és a Petőfi sugárút végén levő szabad terület kiválóan alkalmas új ipartelepek létesítésére.”²⁷

- „Most az az igény merült fel, hogy a Petőfi Sándor sugárúton át vezetett villamosvasutat vezessék be egészen az új vágóhid telepére. A tanács mai üléséből Lázár György dr. polgármester vezetése alatt bizottságot küldött ki, hogy ebben az ügyben tegye ma-

gát érintkezésbe a vasúttársasággal...²⁸

• „A közúti vaspálya társaság kérelmére a közgyűlés megengedte, hogy a villamosvasút sínjeit a Petőfi sugárútnak a Nagykörúton kívül eső részén a lovagló helyén, a két faszor között vezessék ki a vágóhídra. Ezt többen megföllebbezték, de hiába, mert a miniszter jóváhagyta a közgyűlés rendelkezését...²⁹

• „A lóvasút társaság annak idején bemutatta a város tanácsának az épülő villamosvasút Petőfi Sándor sugárúti sínjeinek hossz- és keresztoszelvénységét a nívó megállapítása végett. A tanács az aktákat átküldte a mérnökséghez, amely a keresztoszelvénység terveit átdolgozta. A tanács azonban nem fogadta el a mérnöki terveket, hanem visszaadta újabb átdolgozás végett.³⁰

• „A fák és a villamos. A Petőfi Sándor sugárúton számos fát ki kellett venni a villamossínnek építése miatt. Ezek közül hét fát a főkertész a Kossuth Lajos sugárúton újból elültetett. A Petőfi Sándor sugárúton szükséges új fákról a vaspálya társaság köteles gondoskodni...³¹

Kálvária utcai vonal

• „A Kálvária sugárúti villamos az utca közepén fog haladni. A küszöbön levő kegyeletes ünnepekre való tekintettel a városi mérnökség megsürgette a munkát, hogy a temetőbe járókat, valamint a koszorúkat vivő kocsikat a munka ne akadályozza. A sínek fektetése gyors tempóban halad, s az utca hamarosan rendes állapotba jut.³²

• „A villamos vesződelőm. Deputáció a polgármesternél. Előrelátható volt, hogy a villamosvasút nem lesz kedvére a tanyai lakosoknak. A tanyaiak sohasem gyalog, hanem mindig kocsin jönnek be a városba, és attól tartanak, hogy a pusztá csendjéhez szokott lovaik lépten-nyomon meg fognak bokrosodni a villamoskocsiktól. Még meg sem indult a villamos, máris nagy tanyai deputáció járt a polgármesternél, megkérve őt, hogy segítsen a bekövetkezendő bajon. Az alsótanyaiak különösen nehéz állapot elé néznek, mert

a temetőhöz vezető villamos hosszú úton azon a vonalon halad, amelyen ők a városba jönnek. Pap Ferenc és Földi Ferenc törvényhatósági bizottsági tagok vezetésével az alsótanyaiak száztagú küldöttsége járult ma délelőtt a polgármester elé... Arra kérték az alsótanyaiak nevében a polgármestert, hogy a részükre gondoskodjon más útról, amelyen a városba jöhetnek, ahol nem fenyegeti őket a villamos vesződelőm...” A polgármester megígérte, hogy megvizsgálja az ügyet. A küldöttség megnyugodva távozott.³³

• „Akit szomorú kötelessége arra kényszerít, hogy valamely végtiszesség alkalmával a Kálvária utcán végighaladjon, arra a megdöbbenő tapasztalatra jut, hogy ott az úttest kellő közepére helyezték a villamosvasút sínjeit. Nem tudom, kinek az akaratából történt ez a nevezetes művelet, azt sem tudom véges eszemmel felfogni, hogy mi volt erre az indító ok, annyi bizonyos, hogy azt Abderában sem tudták volna szebben megcsinálni.³⁴ Hát hogy akarják ott a közlekedést lebonyolítani? Hogyan térjenek ki az egymással szembe kerülő kocsik? És ha alkalomadtán a villamos belecsöndít majd a szembejövő, vagy akár előtte haladó temetési menetnek, mi lesz akkor? Ezt a dolgot képtelenség így hagyni és sürgősen figyelemztetem a hatóságot azokra a botrányos körülményekre, melyek ebből származni fognak. Tessék intézkedni, még nem késő!” Írta K. F., a lap régi olvasója.³⁵

1908. október közepén kötötték be a fővonalba a Somogyi utcában a temetői és a vágóhídi vonalat, a gedói vonal építésével pedig a Színháznál tartottak. A temetői vonalon 17, a gedó-közvágóhídi vonalon 20 megállóhelyet létesítettek. A kereskedelemügyi miniszter ekkor arról értesítette a várost, hogy a három mellékvonal műtanrendőri bejárását október 30-án délután kettő órára tűzte ki. Várhatóan a forgalom ezen a napon meg is indulhat. Az újszegedi vonal kiépítése ekkor még folyamatban volt, az eddigi események

az alábbiak voltak:

- „Az újszegedi villamos vonalának fektetése kormányhatósági jóváhagyást nyert, de a közönségnek aggodalma van az irány ellen. A villamosvasutat kiépítő társaság hajlandó a villamost a baloldaltól a főfasor jobb oldalára átvinni és létesítene a cukrázda és a vigadó között egy kitérőt is, de csak akkor, ha a gyermekjátéshelyet máshol jelölik ki és a villamos a mostani gyermekjátéshelyen át mehet ki a Temesvári körútra.”³⁶

- „A villamosvasutat építő társaság azzal a kérelemmel fordult a város tanácsához, hogy az újszegeden dolgozó munkások részére engedje el a közúti hídon a hídvámot. A város a kérelmet teljesítette, a munkások szabadon fognak a hídon közlekedni.”³⁷

- „A szegedi villamosvasút építőit a miniszter által jóváhagyott engedély bír arra, hogy a villamosvasút újszegedi vonalát a hídon túl a főfasor baloldalán vezesse a Temesvári körútig. A polgármester elnöklete alatt tartott ülésen az újszegedi lakosok ez elleni kifogását tárgyalták. A társaság hajlandó az újszegedi vonalat a főfasoron kívül és attól jobbra, a vigadó mögött a körútig elvezetni...”³⁸

- „Újszegeden is felső vezetékű lesz a villamos. A tervek a város tanácsa jóváhagyás végett felterjesztette a kereskedelemügyi minisztériumba. A miniszter esztétikai és közbiztonsági okokból a tervet nem engedélyezte, hanem új tervek készítésére kötelezte az építő társaságot.”³⁹

- 1908. október közepén az újszegedi vonal már be volt kapcsolva a fővonalba, de a híd vizsgálata miatt a sínek lerakását szüneteltették.⁴⁰

A polgármester felhívta a főkapitány figyelmét arra, hogy a hídon a villamosvasút kiépítésével új helyzet áll elő, ezért új közlekedési szabályrendeletet kell kidolgozni. A tanács a tervezet elkészítésével megbízta a főkapitányt. Az a kérdés is felmerült, hogy a közforgalmi és közbiztonsági igények

kielégíthetőek-e a közúti híd mai állapotával. A tanács felhívta a mérnökséget, hogy a kérdést tegye tanulmány tárgyává, és műszaki véleményét kilenc nap alatt tegye meg.⁴¹

A három mellékvonal tervezett műtanrendőri bejárása péntek délután helyett szombaton reggel történt meg. Pénteken délután kettő órakor már népes volt a városháza, ott voltak mindazok, akiknek dolguk volt a műtanrendőri bejárásán, írta október 31-én a Szegedi Napló, de csak négy órakor tudták meg, hogy nem lesz semmi a műtanrendőri bejárásból, mert nincs itt a miniszteri küldött. Weiner Miksa társulati elnök telefonon értesült arról, hogy a bejárás szombaton reggel fél kilenc órakor kezdődik a városi székhelyben tartandó értekezlettel. A halottak ünnepe miatt a temetői vonalon már szombat délután nagy volt a forgalom, vasárnap pedig akkora, amilyenre maga a villa-mostársaság sem számított, pedig erősen készültek arra, hogy az első temetői út zavartalanul bonyolódjon le. A déli órától kezdve állandóan ezer és ezer ember tolongott a Dugonics téren, ahonnan az óriási sokadalom villamoson akarta megtenni a hosszú utat. A részletekről a Szegedi Napló november 3-án így számolt be: „A kocsikba való feljutás körül valóságos harc és életveszélyes tolongás fejlett ki s isten csodája, hogy baleset nem történt. A kocsikban hering-módon összezsúfolva szorongtak, bosszankodtak, sőt civakodtak is a kegyeletes temetőlátogatók, akik közül egy-egy hevesebb vérmérsékletű úrnak holmi tyúkszemtaposások miatt lovagias afférja is támadt. A hölgyek sikongtak, jajveszéltek s összenyomott kalapjaikat sajnálták. De így is boldog volt mindenki, aki rettentő küzdelem után helyet szoríthatott magának akár a kocsi belsejében, akár a szellős, légvonatos, jéghideg peronokon. Visz-szafelé hasonló jelenetek játszódtak le. Így ment ez késő estig, amikor ritkult a forgalom s némiképp kényelmesebben lehetett a temetőbe villamosozni. Hét kocsi volt hívatva lebo-



3.ÁBRA A KÁLVÁRIA UTCA–KÖZTEMETŐI VILLAMOSVONAL PÁLYASZINT-BENI KERESZTÉSE. A SZEGED–RÓKUS–RÓZSKEI VASÚTVONALRA MÁR CSAK A TÖLTÉS MARADVÁNYA EMLÉKEZTET

nyolítani ezt az óriási forgalmat. (3. ábra) Több nem mehetett, részint a kitérők miatt, részint azért, mert a villamos áram nagyobb terhet nem bírt volna el, noha a Kálvárián túl külön vezetékkel erősítő áramot kapott a főtelepről. Állandóan két-két kocsit indult a Dugonics térről, majd vissza a temetőtől. S természetes, hogy valamennyi már indulás előtt rogyásig megtelt úgy, hogy a közönség fele gyalog volt kénytelen megtenni az utat. A megállóhelyeknél való felszállásról persze ilyen körülmények között szó sem lehetett. (4. ábra)

A gedő–közvágóhídi vonalon, mely öt kilométernél hosszabb, szerdán kezdődik meg a személyszállító forgalom.” November 4-én a gedő–vágóhídi vonalat is megnyitották, egész nap nagy volt a forgalom. A villamoskocsik a Tisza Lajos körút érintésével közlekedtek. (5. ábra) December elsejétől a belvárosi temető felé közlekedő villamosok nem a Dugonics térről, hanem a Tisza szálló elől indultak. A vámházig tíz, a temetőig

húsz percenként indult villamos. A Tisza szállótól a temetőig átszállás nélkül lehetett utazni.⁴²

A vonalak megnyitása után több észrevételt, javaslatot tettek az érintettek, amiről szintén beszámolt a sajtó:

- „A mérnökség előterjesztést tett a tanácsnak, hogy a közlekedés zavartalanabb lebonyolítása érdekében a Kálvária úti villamosvágányokat helyeztesse át a Kálvária-kertbe.”⁴³

- „A felsővárosi község panaszta, hogy a közbűgőhíd–Gedőkert vonalon a Szent György térenél nincs megállóhely. Ott van a piac, a templom, a népiskola, a gyógyszertár, több utca nyílik a térről, de a megállóhely jóval távolabb van. A felsővárosiak kívánása, hogy a társaság a Szent György téren létesítsen megállóhelyet.”⁴⁴ A felsővárosiak többször kérték, hogy legalább feltételes megállóhelyet létesítsen a Szent György téren a társaság. Hangoztatták, hogy a villamosnak a Szent György utcában van kitérője, a Nagykörúton megállóhelye, de hiába kérik, a társaság a Szent György téren nem létesít megállóhelyet. A villamosvasútnál az újságíró érdeklődésére azt válaszolták, hogy az új megálló áramvesztésbe kerülne.⁴⁵

A felsővárosiak egyetemes kérése volt, hogy a régi lóvasúti vonal helyett a Felső-Tisza-parton egészen a tápéi kompig építsék ki a villamosvonalat. A Felső Tisza-part vonalával szomszédos utcákban egész sor gyár és ipartelep volt, ezek hivatalnokai és munkásai nagy mértékben vennék igénybe a villamost, és kapcsolatot teremtené a körtöltésen kívül lakókkal és Tápé községgel is.⁴⁶ A villa-



4.ÁBRA A VILLAMOSVONALAT A TEMETŐBE MENŐK TÖMEGE AVATTA FEL, MAJD NYUGALMASABB NAPOK KÖVETKEZTEK

mostársaság 1908 decemberében engedélyt kért és kapott a tanácstól, hogy a vágóhíd előtt lerakóhelyet létesítsen. A sertéslerakót a vágóhíd előtt, a villamos végállomásánál tervezték létesíteni. A közigazgatási bejárást

december 22-én megtartották.⁴⁷

1909 áprilisában egy küldöttség járt a polgármesternél, hogy elpanaszolja, hogy a Petőfi Sándor sugárút külső vége nagyon elkeskenyedett a villamossínek lerakása miatt, és ott a közlekedés veszély nélkül lehetetlen.⁴⁸

1909 februárjában ismét napirendre került az újszegedi vonal, és az események is felgyorsultak. A mérnökség betervezte a tanácsnak, hogy a híd megerősítésére nincs szükség, könnyen elbírja az újabb terhet. A villamos-társaság március végén meg akarta kezdeni a vonal építését, ezért a mérnökség előterjesztést tett a tanácsnak, hogy az építést sürgősen engedélyezze, mert a híd burkolatának a



5.ÁBRA A GEDŐ-KÖZVÁGÓHÍDI VONALON KÖZLEKEDŐ 7-ES SZÁMÚ VILLAMOS 1926-BAN ÚJVIDÉKRE KERÜLT

felszedését el akarják kezdeni. Április elsején a tanács megadta az engedélyt a vágányok lefektetésére. A híd faburkolatát felszedték. Egyesek kifogásolták, hogy a hídon a kettős vágányú villamos lefoglalja a kocsijáró majdnem egész területét. A kocsiknak a villamost mindig kerülgetni kell. Megnyugtatóul közölték, hogy a hídon a villamosközlekedés nem lesz nagyarányú. Már ekkor kilátásba helyezték azt is, hogy az újszegedi és a kálvária vonalat összekötik.⁴⁹

Április 9-én arról írt a Szegedi Napló, hogy „a villamosvágányok lerakása miatt a közúti hídon most lassan bonyolódik le a teherközlekedés. A híd nagyobb része el van zárva úgy, hogy két kocsi nem térhet ki egymás mellett. A rendőrségnek az a feladata, hogy a közlekedésre felügyeljenek és visszatartsák a terhes kocsikat, ha a hídon már megrakott kocsi jön szembe. A közlekedési zavar remélhetőleg nem sokáig tart, mert májusban meg akarják nyitni az újszegedi

villamost...”

Ezt követően a lényegesebb események az alábbiak voltak:

- „A közúti hídon a vágányokat lefektették, most következik az oszlopok elhelyezése és a sínek lerakása a Temesvári körútig.”⁵⁰

- „A város tanácsa ma intézkedett, hogy a közúti hídon a villamosra felszálló vámőr, aki a pótjegyeket fogja árusítani, díjmentesen utazhassék a kocsin. A villamoson utazó közönség ugyanis a hídon pótjegyet tartozik váltani. Csak azok nem váltanak pótjegyet, akik a hídon egyébként sem fizetnek vámot. A hídon a pótjegy ára a gyalogjárók vámjának megfelelően 8 fillér lesz.”⁵¹

A villamostársaság május végén adta be a városnak a közúti hídon felállítandó vezetékoszlopok megerősítésével kapcsolatos kérelmét. Erre azért kellett nagyobb gondot fordítani, mert a hídon az adott szerkezethez kellett minden oszlopot külön-külön hozzáerősíteni. A tanács erre a munkára jú-



6-8. ÁBRA AZ ÚJSZEGEDI VILLAMOS A HÍD UTCÁBAN, A SZEGEDI HÍDFŐBEN, AHOLOK AZ EGYKORI VÁMHÁZAK IS LÁTHATÓK ÉS A KÖZÚTI HÍDON. (DEÁK ENDRE GYŰJTEMÉNYÉBŐL)

A közúti személyszállítás története

nius 17-én azzal a kikötéssel adott engedélyt, hogy az oszlopok lerakása után a fakockákat eredeti állapotba kell visszarakni.⁵²

A kereskedelemügyi miniszter az újszegedi vonal műtanrendőri bejárását június 30-án 10 órára tűzte ki. Az első próbajárat június 24-én délután 5 órakor indult a Széchenyi térről. A város részéről Tóth Mihály főmérnök és Bíró Benő helyette főmérnök vett részt a próbaúton, a kocsit Willenz Alfréd építésvezető főmérnök vezette. A próba jól sikerült, a vonalat július 1-én átadták a forgalomnak. Július 4-e volt az első vasárnap, amikor már villamossal is lehetett Újszegedre menni. A nap eseményeiről a Szegedi Napló is beszámolt: „Az első vasárnap a várakozáson felül sikerült. Minden tíz percben indult a Széchenyi térről kocsis valamennyi zsúfolt-



ságig megtelt. Mire a villamosok a hídfőhöz értek, aranyért sem lehetett azokban helyet kapni. A nyári időszakban és kedvező ősz esetén valószínű minden vasárnap ilyen forgalmas lesz az újszegedi villamos. De kell is, mert a társaságnak hétköznapi ez a vonal aligha fog sokat jövedelmezni.”⁵³ (6-8. ábra)

A kereskedelemügyi miniszter értesí-



tette a város tanácsát, hogy a szegedi közúti vaspálya társaságnak az újszegedi vonalra a közlekedési engedélyt végleg megadja, közölte a Szegedi Napló 1909. augusztus 1-jén. A lap arról is tudósított, hogy „az újszegedi vonal június 30-án tartott műtanrendőri bejárásáról felvett jegyzőkönyv tartamát a miniszter tudomásul vette és a helyszínen megadott engedélyt megerősítette. A miniszter arra való tekintettel, hogy a közúti hídon a közlekedés veszélyes, kötelezte a társaságot, hogy az újszegedi vonalon mindig a leggyakorlottabb kocsivezetőket alkalmazza.”

1909. augusztus 19-én Lázár György dr. polgármester átíratot küldött a villamosvasút-társaságnak, hogy kezdjen tárgyalásokat Dorozsma város előjáróságával a két város között – Szegedről Dorozsmára és vissza – létesítendő villamosvasút ügyében. A villamosvasút társaság októberben már a terveket és a költségvetést készítette.⁵⁴ Azt javasolták, hogy a fővonalon közlekedő villamoskocsik

mindkét végén helyezzenek el levélszekrényt, és azokból a leveleket a főgyűjtőbe dobná be a kalauz. Szombathelyen ezt már régen megvalósították, és Szegeden is szívesen venné a közönség.⁵⁵

Az 1909. szeptember havi közgyűlésen Sári János törvényhatósági bizottsági tag többek között azt kérdezte meg a tekintetes tanácstól, hogy ki ellenőrzi a villamos részvénytársaság üzemét? A villamossal szemben ki vigyáz arra, hogy a város közönségének érdeke mindenben megóvassék? Tudja-e a tanács, hogy aki a Kálvária útvonalat akarja bejárni, kénytelen a Dugonics térre fáradni, mert a Tisza szálló előtti végállomást beszüntették, és mivel a temetőig csak két kocsik közlekedik, néha még félórát is várni kell. A Dugonics téren és a temetőnél pihenőpadok kellenének.⁵⁶

A város lóvasúthoz szokott lakói csak nehezen szokták meg a sokkal gyorsabb és veszélyesebb új közlekedési eszközt. Külö-



9. ÁBRA A JÓKAI UTCÁBAN A DUGONICS TÉR FELÉ HALAD A VILLAMOS A 108. SZÁMÚ NYÁRI PÓTKOCSIVAL. A VILLAMOS MÁR CSAK EMLÉKKÉP A JÓKAI UTCA BAL OLDALÁVAL ÉS A VILLAMOSMÉGÁLLÓVAL EGYÜTT

A közúti személyszállítás története

nösen a megnyitás utáni időben sok baleset és más olyan esemény történt, amit a lapok figyelemkeltési céllal is közöltek. Az alábbiakban ezekből válogattunk:

- „Ma délután majdnem komolyabb veszedelem történt a Jókai utca és a Dugonics tér között villamos kanyarulatnál. A Jókai utcában, ahol különösen is veszélyes a kocsiforgalom, (9. ábra) két megrakott kocsi állt a sínek mellett oly közel, hogy a villamos nem mehetett el. Mivel rendőr nem volt, aki figyelmeztesse a kocsisokat, hogy a kanyarulatnál nem szabad megállni, a villamos vezetője erősen csengett. E közben egy arra jövő kocsi előtt a lovak megbokrosodtak és neki akartak szaladni a villamosnak, amely ha hirtelen nem áll meg, a legnagyobb szerencsétlenség származhatott volna... Nagyon helyesen tenné a főkapitány, ha a villamos kanyarulathoz rendőrt parancsolna ki.⁵⁷

- „Ma reggel is történt baleset a Jókai utca és a Dugonics tér kanyarulatánál. A Zsigmond testvérek egyfogatú teherkocsija állott a vágányok mellett. Amikor a 8-as számú villamos jött a ló megbokrosodott és nekirohant a villamosnak, aminek első ablakát és ajtórácsát betörte a kocsi rúdja. Csak a villamosvezető lélekjelenlétének köszönhető, hogy nagyobb szerencsétlenség nem történt. Ugyancsak ma történt baleset a Boldogasszony sugárúton. Deák Gergely fuvaros részeg állapotban nekihajtotta a kocsit a villamosnak, mely súrolta a lovat. Kihágásért megindították a fuvaros ellen az eljárást.⁵⁸

- „Szeged állomás közelében ma délelőtt tíz órakor két villamoskocsi ment egymásnak. Az összeütközés következtében a kocsik erősen megrongálódtak és néhány ablak csörömpölve hullott a földre. A közönségnek az ijedelmén kívül nem esett baja. A balesetet egyik kocsivezető okozta, aki gyakorlatlan még a vezetés mesterségében és tévesen irányította a gépet. A villamos-társaságtól ugyanis a napokban eltávozott néhány kocsivezető és így az igazgatóság

kénytelen volt tapasztalatlan embereket beállítani a fékhez, akiket most tanítanak be. Gondoskodott azonban a társaság, hogy az ilyen kocsik vezetése a legszigorúbb felügyelet alatt történjen. Az ellenőrzés meg is volt Szeged állomásig, ahol éppen akkor történt baleset, amikor a gyakorlatlan kocsivezető mellől eltávozott a felügyelő. A villamosvasút megnyitása óta ez az első összeütközés. Igaz ez sem súlyosabb természetű, de felhívjuk a villamos-társaság igazgatóságának a figyelmét, hogy még szigorúbb felügyeletet gyakoroljon a kocsivezetők felett.⁵⁹

- „Pénteken történt az első villamos baleset. Nem veendő komolyan, megemlítésre sem érdemes csak azért tesszük szövé, hogy a villamoskocsik vezetői és a járókelők is óvatosabbak legyenek. A 11. számú villamoskocsi Varga József 63 éves munkást ütötte el, mikor a Jókai utcában áthaladt a síneken. Az ijedtségen kívül nagyobb baj nem esett.⁶⁰

- „A Klauzál téren, az Európa-szálloda mellett ma délelőtt elütötte a villamos Bagi Veron újszegedi napszámosasszonyt. A kocsi nekiment a báméskodó asszonynak és elütötte a sínek között. Szerencsére nem esett komolyabb baja...⁶¹

- „December 9-én délelőtt kilenc óra után több iskolás fiú akart átmenni a Kossuth Lajos sugárút 55. számú ház előtt a villamosvágányon. A fiúk pajkoskodtak az úton, s közben Forró Endre második elemi iskolai tanuló úgy lökte meg tanulótársát, Jenei Bélát, Jenei István államvasúti irodatiszt 9 éves fiát, hogy az a villamossínekre bukott. Ebben a pillanatban robogott arra Rókus felől a 8-as számú villamoskocsi, aminek Ludvig Pál volt a vezetője.

– Jaj, gyerek van a villamos alatt! Kiáltotta rémesen valaki.

A villamos megállt, a kocsivezető és a kalauz leugrott és összeszaladt a nép is. Az első és a hátsó kerekek között, közvetlenül az utóbbi előtt feküdt a gyerek. Úgy látszott, mintha oda lett volna szorulva. Ekkor még

nem lehetett súlyos sérülése, mert segítségért kiáltott. A kocsivezető felugrott a kocsira azzal a szándékkal, hogy a kocsit hátrafelé tolassa és így a kerekek közé szorult gyereket ki lehessen venni. Erre a szándékára lehetett akkor következtetni, amikor a kocsi kevésbé megmozdult hátrafelé. Ekkor azonban mindenki rémületére a villamos nem hátrafelé, hanem előre ment és keresztül gázolt a szerencsétlen fiúcskán. Az összeroncsolódott áldozatot a csaknem szemben levő kórházba vitték. A fiúcska combját teljesen összeroncsolta a villamos kereke, de az arcán és a testén is súlyos zúzódásokat szenvedett. A kórházban nyugtalanul töltötte a kis beteg az éjszakát, hajnal felé pedig elvesztette eszméletét és meghalt. A rendőrség szigorú vizsgálatot indított annak kiderítésére, hogy Forró Endrén kívül, aki a sínre lökte a fiúcskát, terheli-e felelősség Ludvig Pált, a villamos vezetőjét azért, hogy megindította a villamost, amikor tudta, hogy a gyermek alatta van, és csengetett-e amikor a szerencsétlenség színhelye felé közeledett.⁶²

- „Garzó Lajos szegedi lakos olyan ké-

szüléket talált fel, amely elejét veszi a villamos baleseteknek. A készülék minden kocsira kerülő akadályt, akár ember, akár élettelen tárgy az, félrelök és megtisztítja a két sín pár között. A találmány kisebbített mását bemutatta a polgármesternek, aki ajánlani fogja a villamostársaságnak.⁶³

- „A Kelemen és Kőlcsey utca sarkán ma délután ma délután három órakor a Szeged állomásra robogó villamos elütötte Ábrányi Imre röszekei gazda egyfogatú kocsijának hátsó részét. A kocsi nagyot zökent, felesége olyan szerencsétlenül bukott le, hogy agyrázkódást szenvedett... (10-12. ábra) A Kossuth Lajos sugárúton Shrwarcz fakereskedő megrakott kocsijának a kerekei ma reggel beleakadtak a villamossínbe. A közlekedés jó ideig szünetelt.⁶⁴

- „Nemcsak a Kárász utcában, hanem az egész városban hiányos és rossz a kövezet a villamossínnek mentén. A város tanácsa felhívta a villamostársaságot, hogy május elsejéig az egész városban hozza rendbe a sínek mellett a kövezetet.⁶⁵

- „Reggel hét órakor a Kossuth Lajos sugárúton, a Pacsirta utca irányában a 24-es számú villamokocsi a rókusi állomás felől jött a városba, midőn egy öregasszony figyelembe se véve a gyorsan közeledő villamost és a csengetést, át akart haladni a sín páron. A villamokocsi lépcsője elütötte az asszonyt, aki ennek folytán a kocsira alá került. Egyik lábát térdén alól összeroncsolták, másikat levágták a villamos kerekei... Az áldozat Kakuszi György temesvári dohánygyári munkás 52 éves felesége volt, aki rokonlátogatás miatt időzött Szegeden. A vizsgálat meg-



10-12. ÁBRA A BELVÁROSBAN A JÓKAI UTCÁN, DUGONICS TÉREN, KÁRÁSZ UTCÁN ÉS A KŐLCSEY UTCÁN ÁT KÖZLEKEDETT A MAI 1-ES VILLAMOS



állapította, hogy a villamos vezetőjét nem terheli mulasztás.⁶⁶

• „Ma délelőtt megint gyilkolt a villamos Szegeden. Egy öreg munkásasszony az áldozat, akit a kocsi hátulról ütött el, és borzalmasan összeroncolt. A halálos gázolás a Petőfi Sándor sugárút 64. számú ház előtt történt. Az áldozat Kis-Péter Jánosné 60 éves, Pásztor utca 23. szám alatti lakos, tejkihordó munkásnő. Az asszony a villamos sínpár mellett állt, háttal a közlegő kocsinak, amely a vágóhídi végállomás felé ment. A kocsivezető már jó messziről csengetett, de az asszony háttal a villamosnak csak állt és nézett a vágóhíd irányába... A következő pillanatban a villamos elütötte az asszonyt és tolta maga előtt harminchárom és fél méter távolságban. A kocsivezető a szerencsétlenség láttára elvesztette a fejét, és ijedségében képtelen volt fékezni. És ez volt a legsúlyosabb mulasztás, mert ha idejében megáll a kocsi, nem lett volna halálos elgázolás. A kocsivezetőnek a hivatalos előírás szerint tizenegy méter út alatt meg kell tudni állítani

a villamosot. Az asszony az utolsó tíz méternyi úton került a kerekek alá.”⁶⁷

• „Szeged város közigazgatási bizottságának 15-én délután tartott ülésén Becsey Károly dr. országos képviselő interpelláció tárgyává tette az utóbbi időben egymásután következő villamos szerencsétlenségeket. Tu-domása szerint ez onnan ered, hogy a villamoskocsi-vezetők ki vannak merülve, mert hajnali 4 órától éjjel 11 óráig teljesítenek szolgálatot, ami nincs arányban fizetésükkel és fizikumukkal. Arra kérte a polgármestert, hogy tartson ez ügyben vizsgálatot... Lázár György dr. polgármester kijelentette, hogy máris elrendelte a vizsgálatot és szombaton délelőtt ez ügyben rendkívüli ülést tart.

Egy előfizetőnk az alábbi megfigyelés közlésére kérte meg lapunkat: A szegedi villamoskocsik vezetői ahelyett, hogy jelzésül komoly csengetést használnának, mint ez Budapesten és több nagyvárosban történik, valóságos generálmarsot és egyéb katonai dobolást játszanak a csengettyűvel. Ebből arra lehet következtetni, hogy a villamoskocsi

vezetők nem veszik komolyan hivatásukat, s nem is lehet csodálkozni, hogy napról napra szerencsétlenség történik. Az ok nélküli szakadatlan és rendetlen csengetéssel a járókelő közönséget megzavarják, annak sem értelme, sem célja nincs. Csak akkor csengessenek, ha szükség van rá, kanyarulatoknál, utcák keresztezésénél stb. Így nagyobb lesz a biztonság és kevesebb a fülsiketítő zaj...”⁶⁸

• „A villamosvasút rövid fennállása óta már három embert megölt... A külvárosokban az utcai gyerekek pajkoskodva szinte elébe fekszenek a villamoskocsinak, és azé a legnagyobb virtus, aki legutoljára ugrik el a haladó kocsi elől. Mesesik, hogy ezt a játékot az apa a kiskapu aljából mulatozva nézi. A veszély felismerése vezet a veszély elkerülésének tudatához... A villamosvasút kiválóan alkalmas és szükséges városi forgalmi eszköz, de a lóvasútról a villamoskocsira történő átmenet készületlenül találta a közönség egy részét, különösen azokon a külvárosi vonalakon, ahol azelőtt lóvasút sem járt.

Persze a sárga csoda ott száguld a legjobban, ahol a forgalmat egy vágányon bonyolítja le. Kár volt egyvágányú vonalat engedélyezni. Mikor a Tisza Lajos körútról, a Gedó felől jövő villamoskocsi a Petőfi Sándor sugárútra lefordul, és látja, hogy a sugárút külső végén levő kitérőnél már várja a befelé jönni akaró kocsi, akkor olyan őrült vágatásba kezd, hogy attól a magyar államvasutak gyorsvonati gépészei megszeppenülve vonulnának felfelé. Az amúgy is hiányosan világított sugárúton ez az úgynevezett késésbehozási vágatás még sok szerencsétlenséget fog okozni, ha a hatóság útját nem állja...”

Ugyanitt: „A napokban történt halálos elgázolás ügyében a szegedi királyi ügyészség Godó József kocsivezető előzetes letartóztatását indítványozta. Egyben megkereste a rendőrséget, hogy folytassa erélyesen a vizsgálatot, és térjen ki arra is, hogy Godó Józsefnek volt-e megfelelő képesítése a kocsivezetésre s nem volt-e megterhelve a munkaköre. Az ügyészség szigorú vizsgálatot



kért a villamosársaság ellen és kéri a vizsgálat kiterjesztését arra is, hogy az elgázolásért ki a felelős: a villamosársaság-e, vagy a vezető?”⁶⁹

• „A rendőrség letartóztatta Godó József villamosvezetőt, aki egyelőre az ügyéségi fogdában vizsgálati fogságban marad...”⁷⁰

• „Dorner Pál városi altiszt a villamos szerencsétlenségének elkerülése érdekében azt javasolja, hogy alkalmazzon a villamosársaság óvókészüléket... A kerekek elé helyezzenek egy erős deszkát 45-50 fokos szögben, ami a lehető legmélyebbre lenyúlik és a két végén ívben kifelé hajlik... Így ha a villamos egy embert el is üt, vagy letaszítja az úttestről, vagy kevésbé szerencsés esetben tolja maga előtt, még a kocsis meg nem áll...”⁷¹

A villamosbalesetek okait kivizsgáló bizottság tagjai voltak:

Somogyi Szilveszter dr. főkapitány,

Faragó Ödön dr. tisztifőorvos,

Bíró Benő helyettes főmérnök,

Böck Andor felügyelő, a MÁV szegedi üzletágvezetőség kiküldöttje és

Rosenfeld Nándor, a Szegedi Közúti Vaspálya Rt. Vezérigazgatója.

A bizottság megállapította, hogy a balesetekért sem az igazgatóságot, sem a kocsivezetőket nem terheli felelősség, mert a vezetők kiképzése megfelelő és a szolgálat sem olyan terhes, hogy ezzel lehetne összefüggésbe hozni a baleseteket. Rosenfeld Nándor vezérigazgató előadta, hogy „a forgalmi szolgálatra alkalmazott emberek, különösen a kocsivezetők, egyfolytában nem végeznek annyi munkát, hogy szervezetük a közbiztonság rovására kimerülne. Bemutatta a villamosüzem megnyitásától kezdődően a szolgálati beosztást. Azt maga a bizottság is megvizsgálta, abból kitűnik, hogy a kocsivezetők részére a délelőtti és délutáni munka között egy és fél órai idő áll ebédre és pihenésül rendelkezésre... Január 14-én a Petőfi Sándor sugárúton történt harmadik

halálos elgázolás alkalmával Godó József kocsivezető 24 óra alatt 12 óra 15 percig volt szolgálatban. A társulat igazgatója a szolgálati beosztást tartalmazó ívekkel igazolta, hogy Godó az utolsó 13 nap alatt 105 órát dolgozott, ami napi 8 órának felel meg. Közben volt két szabadnapja és egy tartalékos napja, mely napon sokkal rövidebb ideig tart a szolgálat. A többi kocsivezető is így van beosztva munkára. Előadta még a vezérigazgató, hogy jelenleg 26 kiképzett és szakértő bizottság előtt vizsgáztatott kocsivezetője van a társulatnak, akik közül 24-et a miniszteri kiküldött is megvizsgált. Ez idő szerint 17 kocsis van forgalomban és egy-egy kocsira naponként átlag 94 kilométernyi út jut. A kocsivezetők havi fizetése 80 korona és teljes egyenruha, a kalauzoké 70 korona havi bér, mert ők a közönségtől borralalót is kapnak. A bizottság véleménye szerint a forgalmi személyzet elfoglaltsága megfelelő és semmi szín alatt sem erősebb, mint bármely más vidéki város villamos forgalmi személyzetének elfoglaltsága. A kocsivezetők elfoglaltsága a szervezetet és a figyelmet a közbiztonság rovására nem meríti ki. A szolgálati idő a szabadsággal és megengedett pihenéssel arányban áll és megfelel a kereskedelemügyi miniszter által a vasúti személyzet számára kiadott utasításnak, hogy egy hónap alatt a munkaidő átlaga nem lehet nagyobb a pihenőidő átlagánál, nem számítva be ebbe a szabadság időt. Ez a szegedi villamosvasútnál még kedvezőbb. A forgalmi személyzet úgy elméletileg, mint gyakorlatilag ki van képezve, szükségesnek tartja azonban a bizottság, hogy a személyzet állandó és rendszeres oktatásban részesüljön és a társaság műszaki közegei által fél évenként megvizsgáltassák, és a vizsga eredménye minden év június 30-áig és december 31-éig a rendőrkapitánnyal közöltessék. Megállapították, hogy a díjazás megfelel a munka értékének.”⁷²

• „Ma délelőtt tíz órakor egyik Kálvária úti villamos összeütközött egy a fővonalon

járó másik villamossal. Az előbbinek az ütközője eltört, egyéb baj nem történt.⁷⁷³

- „Ma ismét villamos baleset történt. Dóka Márton 60 éves fuvaros délelőtt 10 óra tájban téglát szállított a téglagyárból. Megrakott kocsija mellett haladt a Kálvária úton, midőn szembe jött vele az 1-es számú villamos. A kocsivezető, Kiss István, látva, hogy a fuvaros közvetlen a sínpár mellett halad, erősen csengetett, de hasztalan. Dóka Márton figyelembe sem vette a csengetést... A kocsivezető fékezett, de így is elütötte a fuvarost, aki a homlokán szenvedett könny-nyebb természetű horzsolást. A baleset színhelyére kivonultak a mentők, akik bekötötték a sérült fejét, azután folytatta tovább a fuvarozást.⁷⁷⁴

- „Ma reggel fél hét órakor a 17-es számú villamos a Kígyó utca és a Tisza Lajos körút sarkán elütötte Ungár szemetes kocsiját, aminek az első két kerekét teljesen összetörte. A kocsit közvetlenül a villamos előtt akart áthaladni a sínpáron...⁷⁷⁵

- „Ma délután a tűzoltó laktanya előtt a város felé jövő egyik villamos elütött egy szekeret, aminek a hátsó része megrongálódott. Komolyabb baj nem történt, a rendőrség vizsgálatot indított, hogy kit terhel a felelősség...⁷⁷⁶

- „Hancúrozás a villamossal. Húsvét hétfőjének délutánján családommal kíséltam a Gedó-mulatóba. Óriási volt a forgalom, a villamoskocsik párosával jöttek ki teljesen megtelve. A villamosvasút mentén száz és száz gyerek ingerkedett a közlő villamossal s csak a vezető lélekjelenlétének köszönhető, hogy a nap vér nélkül végződött. A kocsivezető kénytelen volt megállni, leszállni a kocsiról és a gyerkőcöket elzavarni a vasút mentéről. Kérdezem, hol volt a rendőri őrszem, hogy az ilyen dolgokat lássa?” kérdezte a lap egyik olvasója.⁷⁷⁷

- „Az Európa szálló előtt, az Aradi utca végén a 13. számú villamos ma délután 3 órakor elütötte Gerő Ármin magánfogát,

melyen Reiner Arthur és Buzel Gyula újszegedi kendergyári hivatalnokok ültek. A kocsit összetört. A bennülőeknek nem esett bajuk, a kocsis a lábát ütötte meg. A villamos vezetője kellő időben csengetett, de a kocsit akart hajtani a villamos előtt, ami nem sikerült...⁷⁷⁸

- „Nagyiván János a feleségével jött be a röskei vonattal a rókusi vasútállomásra. Az onnan induló 6-os számú villamoskocsival jöttek be az artézi kútig, fizetvén személyenként 6 krajcárt a vitelért. A röskei magyar és felesége dolga végeztével haza igyekezett és az artézi kúti megállónál várták a villamost. Jött is, de ezúttal a 10. számú. Mikor a kocsit megállt, a kalauz tessékelt a házaspárt, mondván, hogy ez a kocsit a rókusi állomásra megy, de ők húzódoztak, mire a kalauz megkérdezte, hogy miért nem szállnak fel? „Mán mink kéröm csak mögvárjuk a mi kocsinkat, mert minek fizessünk tíz krajcárt, mikó a mi kocsink hat pézé hozott be bennönket.” Mi is ennyiért visszük – biztatta őket a kalauz. „Nem lehet a, mert ezön a kocsin tízes szám van, a miénkön mög hatos” mondta János. Nem is szálltak fel, hanem várták a 6-os számú kocsit, de mire az megérkezett és kivitte őket a rókusi állomásra, már elrobogott a vonat. Nagyiván János a közeli kocsmában várta meg a következő vonat indulását.⁷⁷⁹

- „Játék a villamossal. Katona Pál 20 éves alsóvárosi napszámost az éjjel azon kapta rajta a rendőrség, hogy a Kálvária mellett elállította a villamos váltóját, amiből nagy szerencsétlenség támadhatott volna. Katona ellen büntügyi eljárás indult...⁷⁸⁰

- „Elegánsan öltözött hölgy igyekszik az állomás felé a villamoson. Egyedüli utas, tehát kényelmesen elhelyezkedhetett. A Boldogasszony sugárúton abban a kellemes meglepetésben részesült, hogy útitársa is akadt. Csinos, fekete bajszú honvéddadnagy szállott fel, aki egyenesen melléje ült és katonatiszti szokás szerint elkezdte fixírozni, miközben pödörte kis bajszát... Az

asszonykának tetszett ez az állapot, kellemes hevülés járta át az egész testét. Vége szakadt ám csakhamar az idilnek, mert a következő megállónál tetemes kofa tápászkodott fel rengeteg sok retyerutyával egyetemben. Bár volt elég hely a kocsiban, a kofa melléje telepedett a másik oldalra. Nem tetszett ez az állapot sehogysem az asszonykának. Lenéző pillantást vetett tetemes szomszédjára, elhúzódott tőle, majd pedig mikor nagyot nyögve fújni kezdte az orrát, egy megvető ajkbiggyesztéssel hátrat fordított neki. Erre már véget ért a kofának a türelme és ráförmedt az asszonykára: Mit fintorgatja a nagysága annyira az orrát? Nem kívánhatja hat krajcárért, hogy mind a két oldalára egy-egy tiszt kerüljön!”⁸¹

- „A villamoskocsi peronja zsúfolt. A kalauz átfúrja magát az utasok között és többször egymásután így szólítja fel a peron publikumát: Kérem azokat, akik nem dohányoznak, méltóztassanak a kocsi belsejébe fáradni! Odabenn sok a hely. Három úr hallgat a felszólításra és bemegy a kocsiba. Egy ős, Kossuth-szakállas, pitykés dolmányú öreg paraszt rendületlenül áll a helyén. Pedig nincs a szájában szivar, pipa se, még cigaretta se. A kalauz rászól: Bácsikám! Menjen be a kocsiba, ha nem dohányzik. Az öreg haragosan végignézi a kalauzt, köp egyet és felháborodva így szól: Má, hogyan monnék be a kocsiba? Má, hogynő dohányoznék, amikő’ dohányzom... Az öreg valóban nem hazudott, bagózott.”⁸²

- „Kovács Lajos kocsis a Boldogaszony sugárúton 40 mázsa szenet fuvarozott, és a kocsikerék beleakadt a vágány hézagába. Ez a villamos forgalmában egyórai zavart okozott.” Ugyanitt: „Vasárnap este hét órakor villamos elgázolás történt a Kálvária úti vámháznál. A város felé jövő villamos elgázolta Palatinus Jánosné kocsiját, ami összetört. Palatinusné könnyebb zúzódást szenvedett. A rendőrség megkezdte a vizsgálatot.”⁸³

- „Vasárnap este a 10. számú villamos

a rókusi állomás felé robogott, midőn egy lakodalmas menet a Valéria tér felől kijött a Török utcából és átment a villamos sínpáron. Szemtanúk szerint a villamos lassú menetben haladt, a vezető, Sebők József szabályszerűen csengetett, mikor a lakodalmas menettől elmaradt 28. számú kétfogatú bérkocsis virtuskodó szándékból át akart hajtani a közeledő villamos előtt. A villamos fékezett, megállt, de így is összeütközött a bérkocsival. A bérkocsi nem dőlt el, csak a rúdja tört el, a benne ülőknek az ijedtségen kívül más baja nem esett. Bódi Ferenc kocsis leesett a bakról, fejével lefelé, oly szerencsétlenül, hogy eszméletét veszítette... A vizsgálat megállapította, hogy a bérkocsis ittas állapotban volt.”

Ugyanitt: „Ma délután 2 órakor Ungár Benő vállalkozó szeméttel rakott kocsijával összeütközött a 22. számú villamos. A kocsi a Földvári utcából ment ki a Petőfi Sándor sugárútra, a lovak már átmentek a sípáron, amikor a kocsinak ment a villamos. A kocsin ülő Balla János 47 éves és Molnár Imre 56 éves munkások a kövezetre zuhantak és zúzódásokat szenvedtek. A mentők kórházba szállították őket. A szemetes kocsi összetört, a villamos megrongálódott, a lovaknak nem történt bajuk. A villamos vezetője Gyömbér Pál és Messzes János kalauz állítják, hogy csengettek a baleset előtt, a sérültek ezzel szemben azt vallották, hogy a villamos vezetője nem csengetett. A rendőrség tanúk meghallgatásával folytatja a vizsgálatot...”⁸⁴

- „Ma délelőtt a Jókai utcában a 10-es számú villamos összeütközött Bába Ferenc fuvaros bútorral megrakott kocsijával. Bába leesett a kocsiról és súlyos sérülésekkel vitték a mentők a lakására. Bába a megrakott kocsival nem tudott a szűk utcában a villamos elől kitérni, noha a villamos csengetett. A forgalom rövid ideig megszakadt.”⁸⁵

- „Ma délután fél öt órakor a Petőfi Sándor sugárúton egy fuvaros kocsi összeütközött a villamossal. Komolyabb baj nem történt, a villamos ablakait azonban a kocsi

rúdja bezúzta. A balesetet a fuvaros gondatlansága okozta.⁸⁶

- „Ma délben a Széchenyi téren a 8. számú ház előtt a 8. számú villamoskocsi elgázolta Dékány Ilona 12 éves cseléd lányt, aki özvegy Pintér Gézáné Széchenyi téri lakásán van szolgálatban. A kis cseléd lány petróleumért ment a közeli üzletbe és közvetlenül a villamos sínpár mellett haladt. Hátról közlekedett feléje a villamos, amelynek vezetője, Gyömbér Pál nyilván gondolta, hogy a leányka felmegy a járdára, rendes sebességgel ment a villamossal a Szeged-Csongrádi Takarékpénztár előtti megállóhely felé. Közvetlenül ez előtt ütötte el a villamos a leánykát, aki szerencsére jelentéktelen horzsolást szenvedett. A villamos az elgázolás után megállt, a leányt a mentők a lakására szállították. A rendőri jelentés szerint a kocsivezetőt súlyos mulasztás terheli, mert nem csengetett és figyelmen kívül hagyta a villamost.⁸⁷

- „Fischer Józsefné Szatymaz utcai lakos ma délelőtt a piacra ment. Útközben a Kossuth Lajos sugárúton át akart menni a villamosíneken, de éppen jött és szabályszerűen csengetett a 10. számú villamos. Az asszony megijedt, hirtelen hátra lépett, miközben megcsúszott és a bal karját eltörte. A mentők a közeli kórházba szállították.⁸⁸

- „Úgy látszik, hogy a döcögő lóvasúthoz szokott szegedi nép még mindig nem szokta meg a gyors, modern közlekedési eszközt. Tegnap ismét a Kossuth Lajos sugárúton volt villamos elgázolás. A 14. számú villamos, melynek Nagy Mihály volt a kocsivezetője, Kelemen Piros dohánygyári munkást elütötte a Dohánygyár előtt. A villamos úgy lökte meg a lányt, hogy a sínpár közül kiesett, szerencsére a sérülése könnyebb természetű. A kocsivezető csengetett, fékezett, a lány azonban át akart futni a villamos előtt, így történt a baj...⁸⁹

(Folytatjuk)

JEGYZETEK

¹ Az alábbi lóvasúti események a Szegedi Naplóban jelentek meg: „Lopás a lóvasúton. A szegedi vaspálya egyik kocsijában eddig ismeretlen tettes zsebtolvajlást követett el. Deutsch Amália Boldogasszony sugárút 60. szám alatt lakó ügynöknő zsebéből a lóvasúton 32 koronát tartalmazó pénztárcát loptak el...” (1904. február 12.)

„A szombati lóvasúti baleset áldozata, a 76 éves Bencsik László kisteleki lakos a kórházban belehalt sérüléseibe. A lóvasút kerekei mindkét lábát összeroncolták és az aggkor gyengesége is erőt vett rajta...” (1904. február 24.)

„A szegedi lóvasút és a vasutas sztrájk. A kedélyek megnyugtatóra kijelentjük, hogy szó sincs arról, hogy a szegedi lóvasút alkalmazottai és lovai is sztrájkba lépnek és az így is eléggé megbolygatott közlekedést egészen fejtetőre állítják... A lóvasútnak most van a legjobb dolga, mióta a sztrájk tart. A kocsivezetők, a lóhajtók kényelmesen szundikálnak a rókusi állomástól a szegediig és vissza üresen döcögő bárkában, s a lovak csodálatos módon gömbölyödni kezdenek. Nincs vonatközlekedés, nincs pasasér, könnyebb a szolgálat az alkalmazottaknak és könnyebb a bárka a lovaknak. Aki pedig helybeli bennszülött, tudja a dörgést jobbra-balra és sietős dolga van, az nem ül a lóvasútra. A lóvasúti gépek, a szegény gebék, ha írni tudnának, falragaszokon hívnák fel a vasutasokat, hogy csak kintarts, bátorság, hadd tartson az a sztrájk tovább, legalább mi is nyerünk vele.” (1904. április 22.)

A MÁV alkalmazottainak mozgalma fizetésük és szolgálati viszonyuk rendezése érdekében már az 1890-es évek végén elindult. Az ezt követő évek eseményei lépésről-lépésre vezettek el oda, hogy 1904. április 20-ára virradó éjjel megálltak a vonatok Magyarország területén. Az előzményeknek és az ezt követő eseményeknek hosszú története van. Április 26-án közölte a Szegei Napló, hogy vége van a vasutas sztrájkknak. „Föjlélegezhet a város egész közönsége és visszatért a rokonszenv a vasutasok iránt, mely bizony valljuk be, nagyon aláagyott, mikor egész szörnyűségükben érezhetők voltak a forgalomszünetelés elviselhetetlen kárai... Már a sztrájk második és inkább a harmadik napján valóságos pánik fogta el a közönséget. Hiszen azt látta, amit képtelennek tartott, hogy mégis csak megállhat a vasút, és hogy állhat napokig... Harmadnap még olyan benyomás alatt volt a közönség, hogy a forgalom még hetek múlva sem lesz visszaállítható. Mint értesültünk a szegedi üzletvezetőség összes vonalán megindította mától a forgalmat...”

1904. július 24-én már arról írt a lap, hogy „a lóvasútnak köszönhetjük, hogy a Széchenyi tér és a Gizella tér porfelhőinek megteremtésében tevékenyen része van. A Széchenyi tér előtt elhúzódnó vasútvonal pályatestén, mely a park mellett vonul keresztül, óriási porréteg fekszik. Ugyancsak így van a Gizella téren a Balogh-féle ház előtt is. A lóvasúti kocsik, a lovak minden menet alkalmával óriási porfelhőt kavarnak föl, ami nem csupán a közegészségre ártalmas, hanem satnyává teszi a park cserjéit, virágait is. Koczor János h. főkapitány beadványt intézett a tanácshoz, melyben kéri a tanácsot, hogy a kikövezetlen, poros pályatestek azonnali kikövezésre utasítsa a lóvasúti társaságot...”

„A 22-es számú kocsi Rókus felé menet a légszeszgyár előtti váltónál a sínekről leesett. A kocsi nem borult fel, de a hirtelen rázkódás következtében a kocsialj és a tengelyek rugói összezúzódtak, a kocsi ablakai és a lámpák pedig összetörték. Utasban nem esett kár az ijedségen kívül. A baleset folytán zavar állt be a lóvasúti közlekedésben, mivel a könnyen el nem mozdítható nehéz kocsi akadályozta a forgalmat. Amit egész este átszállással kellett lebonyolítani.” (1905. november 24.)

„Már igazán a legfőbb ideje volna, hogy a rozoga közúti kocsikat az új villamoskocsik váltsák fel, mert a primitív és magát bizony lejárt alkalmatlóságokon időnként előforduló balesetek éppen nem alkalmasak arra, hogy a közönségbe használatuk tekintetében bátorságot öntsön. A Kossuth Lajos sugárúton ma is történt egy kellemetlen baleset. Fél hat óra tájban a rókusi állomás felől jövő 10. sz. kocsi a tűzoltó laktanya közelében nekiment egy nagyobb kőnek, aminek folytán a kocsi a sínekről reccsenés, koppanás közt hirtelen lefutott, és annyira oldalra dőlt, hogy félő volt, hogy a benneülőkkal együtt oldalra esik. Az utasok persze gyorsan kiugráltak és a kocsit is sikerült visszaigazítani a sínre. A kocsi tengelye a kisiklás következtében eltört, tovább használni nem lehetett, ezért bevontatták a rókusi templom előtti kitérőbe.” (1906. január 10.)

„Ma este hét óra tájban a Royal kávéház előtt szerencsétlenség történt. A Kelemen utcában jött a lóvasút, és egy ittas munkásnak látszó 30-35 év körüli ember botorkált a síneken. A lóvasút kocsisa meg a kalauz többször rászólt, hogy térjen ki, de a bekavézott munkás továbbra is a sínek között bukdácsol. A lóvasút csaknem

elütötte már, de a végső percben sikerült a kocsinak megállítani. Ugyanakkor a részeg ember összeesett, és eszméletlenül terült el a síneken. Elvitték az útból, s a Lengyel-házban lakó doktort hívták ki hozzá...” (1906. március 4.)

„A lóvasúti vállalat egyik, a többinél is öregebb, rozoga kocsját érte baleset. A kiérdemesült 24-es számúnak a Boldogasszony-sugarúton eltört a tengelye és kisiklott, nagy érthető ijedelmére a benne ülőknek. Isten segítségével néhány év múlva villamos fogja felváltani a jó öreg lóvasutat...” (1907. május 19.)

² *Szegedi Napló*, 1909. február 12.

³ Uo. 1909. február 25.

⁴ Uo. 1909. március 25.

⁵ Uo. 1908. május 1.

⁶ Uo. 1908. október 20.

⁷ Uo. 1908. november 20.

⁸ Uo. 1909. július 11.

⁹ Uo. 1909. augusztus 20.

¹⁰ Uo. 1909. szeptember 12.

¹¹ Uo. 1909. szeptember 28.

¹² Uo. 1907. november 15.

¹³ Uo. 1908. szeptember 4.

¹⁴ Uo. 1909. március 17.

¹⁵ Uo. 1909. április 20.

¹⁶ Uo. 1909. április 23.

¹⁷ Uo. 1908. június 5.

¹⁸ Uo. 1909. augusztus 20. és 24.

¹⁹ Uo. 1908. december 4.

²⁰ Uo. 1908. december 8.

²¹ Uo.: 1908. november 20. és december 25.:

„A szegedi villamosvasútnak a várossal kötött szerződése értelmében hatvan évig van köztérhasználati engedélye. A fővonalon 1908. október 1-én indult meg a forgalom, minélfogva az engedély 1968. szeptember 1-én szűnik meg. Az esetleg építendő új vonalakra szintén addig érvényes az engedély. Az engedélyidő lejártával az egész közúti vasútra nézve a területhasználati engedély és általában