

JANCSÓ ÁRPÁD

**A TEMESVÁRI LÓVASÚT TÖRTÉNETE
1869-1899**

TUDOMÁNY- ÉS TECHNIKATÖRTÉNETI FÜZETEK

13.

ISSN 2068 – 3103

TUDOMÁNY- ÉS TECHNIKATÖRTÉNETI FÜZETEK

13.

JANCSÓ ÁRPÁD

**A TEMESVÁRI LÓVASÚT TÖRTÉNETE
1869–1899**



ERDÉLYI MÚZEUM-EGYESÜLET

Kolozsvár

2019

A kutatást támogatta a Domus ösztöndíj

A kötet megjelenését támogatta a Nemzeti Kulturális Alap, a Bethlen Gábor Alap, a Magyar Tudományos Akadémia és az EME Műszaki Tudományok Szakosztálya



Szaklektor:

dr. Nagy-György Tamás

© Jancsó Árpád 2019

Kiadja: Az Erdélyi Múzeum-Egyesület

Felelős kiadó: Biró Annamária

Sorozatszerkesztő: Bitay Enikő

Olvasószerkesztő: Szenkovics Enikő

Angol fordítás: Nagy-György Tamás

Borítóterv: Könczey Elemér

Műszaki szerkesztő: Szilágyi Júlia

A fényképeket a szerző készítette

Nyomdai munkálatok:

F&F International Kft. Kiadó és Nyomda, Gyergyószentmiklós

Tel./Fax: +40-266-364171

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

JANCSÓ, ÁRPÁD

A temesvári lóvasút története (1869-1899) / Jancsó Árpád. - Cluj-Napoca : Erdélyi Múzeum-Egyesület, 2019

Conține bibliografie

ISBN 978-606-739-130-5

624

636.1

"

.....F QK3208463 lwh 35"

ELŐSZÓ

150 évvel ezelőtt indult meg Temesváron a három évtizedet megélt lóvasút, amely az 1866-ban átadott budapesti városi lóvasút után az akkori Magyarországon másodikként épült meg. Vidéki városaink között a Bega-parti város volt az ország első vidéki városa, ahol beindult az akkortájt nagyon korszerű tömegközlekedési eszköz. Temesvárt egyhamar más magyar városok követték. Aradon 1869-ben, Szegeden 1884-ben, Debrecenben 1887-ben, Kassán pedig 1891-ben adták át az első lóvasúti vonalakat.

Az első világháborút kirobbantó imperialista hatalmak Magyarországot felszabdalták, megcsonkították és területének kétharmadát a környező országoknak ajándékozták. Így került Temesvár a duplájára hízott Romániához, és vált Magyarország délkeleti városából Románia nyugati városává, amit (mármint a nyugati elhelyezkedést) manapság annyira hangsúlyoznak.

Temesvár sokszor és megérdemelten szerepel előkelő helyen az újdonságok bevezetése terén. A felületes és/vagy történelmi csúsztatásoktól, hamisításoktól hemzseggő román monográfiák ismételten dicsekszenek azzal, hogy Temesvár volt az első román (!) város, ahol... Természetesen vannak kivételek is, ahol helyesen fogalmaznak: „a mai Románia területén Temesvár volt az első város, ahol városi lóvasutat építettek”.

Trianonig Temesvár Magyarország feltörekvő, számos újdonságot bevezető városa volt. Az összehasonlításokat természetesen azon ország városaival kell megtenni, amelyekkel azonos állam keretei között létezett, tehát a magyarországi városokkal. Figyelembe véve tehát, hogy az első világháborút lezáró békediktátum a Temesköz központját Romániának juttatta, jónak láttam összevetni az akkori Románia városaiban létező közúti vasutakkal.

Óromániában, erdélyi szóhasználattal a Regátban (Regatul României, azaz Román Királyság, vagyis az I. világháború lezárását követő területgyarapítások előtti Románia) csak Bukarestben épült lóvasút, melyen 1871-ben indult meg a forgalom. Helyét 1894-től kezdődően fokozatosan foglalta el a villamos. Az utolsó bukaresti lóvasúti vonalat 1929-ben szüntették meg. A bukaresti közúti vasút pályáját normál nyomtávval (1435 mm) építették.

A regáti vidéki városokban már nem építettek lóvasutat, hisz – ha eleinte még vágytak a lóvasútra, viszont ennek megépítésére nem voltak adva a feltételek – az idő már jócskán előreszaladt, és a XIX. század utolsó éveiben már a modernebb városi közlekedési eszköz, a villamost vezették be. A nagyobb vidéki romániai városokban 1900-ban adták át az

első villamosvonalakat: Iași-ban (Jászvásár) 1900. március 1-jén (más forrás szerint 1900. február 1-jén), Brăilában 1900. június 9-én, Galați-on (Galac) 1900. augusztus 14-én indult meg a villamosforgalom.

A jászvásári és galaci villamoshálózatot 1000 mm nyomtávval építették. A galaci hálózatot 1977-ben építették át normál nyomtávra. A brăilai villamoshálózat a kezdetektől fogva normál nyomtávú.

Ne feledjük, hogy 1900-ban Temesváron is villamosították a lóvasutat, és több új villamosvonalat adtak át.

Jelen összefoglaló eredeti vagy első közlésű dokumentumok alapján vezeti végig az olvasót a város polgárainak életét megkönnyítő, akkoriban új, korszerű közlekedési eszköz történetén. Egyben főhajtás azon merész és lelkes elődök előtt, akiknek köszönhetően a Temesköz központi, ám még kis városa modern nagyvárossá vált.

Sajnálatomra a tervrajzok már nem lelhetők fel. Vagy elvesztek, vagy pedig valahol lapanganak és egyszer majd napvilágra kerülnek (legalább reménykedjünk). Nagy segítségemre voltak a városi tanács közgyűlésének határozatai, amelyeket a *Városi Közlöny*ben tettek közzé, Baader Henrik igazgató összefoglalói szintén a *Városi Közlöny*ből, valamint a legendás Baadert felváltó, szintén nagy hírnévre és tiszteletre szert tevő Corneliu Miklósi 1929-ben megjelent monográfiája. Utóbbi természetesen átveszi elődjének adatait, tehát nagyon sok újat már nem tudunk meg, viszont monográfiájának van egy erőssége: néhány illusztráció, amelyeket átvettem.

A sok műszaki adatot, amelyeket az átlagolvasó nyugodtan átugorhat, korabeli újságok tudósításaival próbáltam olvasmányosabbá tenni. Megjegyzem, hogy ezen idézetek, miként a korabeli intézmények, társaságok neve esetében is, megtartottam az eredeti helyesírást.

Nem hanyagoltam el az interneten található írásokat sem. Sajnos sok időt raboltak el és legtöbbjük hiteltelen, innen-onnan összeollózott anyag, amit kritikus szemmel és elővigyázatosan kell kezelni. Nagy segítsége azonban a világhálónak, hogy könnyedén hozzáférhettem például Kinnear könyvéhez.

Bátran állítom, hogy ez a kis könyv egy helyen tartalmazza a temesvári lóvasúttal kapcsolatos minden hiteles információt.

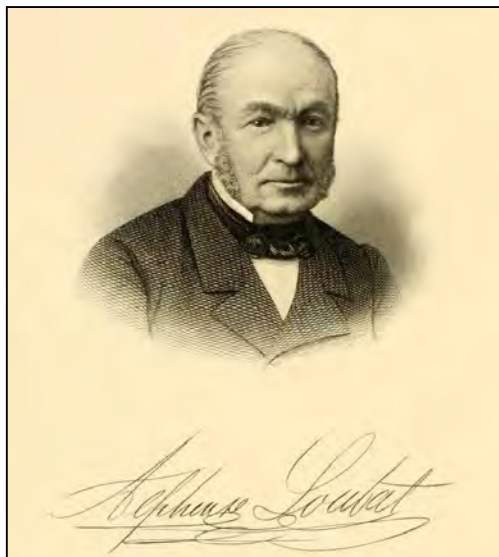
A kutatást az MTA kéthetes Domus Hungarica ösztöndíja támogatta.

A szerző

ELINDULNAK AZ ELSŐ KÖZÚTI LÓVASUTAK

A XIX. századnak már letelt a fele, egyre szaporodott a városok lakosságának száma. A konflisok, fiákerek, bérkocsik, a gazdagok magánhintói már nem tudták ellátni a megnövekedett lakosság szállítási igényeit. Megszületett az omnibusz, a ló vontatta társaskocsi, amelyen már a kevesebb jövedelemmel rendelkezők is könnyebben utazhattak. Az utak legjobb esetben is kőburkolatúak voltak, ezért az utazás eléggé kényelmetlen volt. A modern útépitési technológiák sem születtek még meg, az aszfaltburkolatnak pedig legtöbb helyen hírére sem hallották. A kocsik kerekeit vaspántokkal (ráfok) tették tartósabbá, erősebbé, és bizony minden zökkenés kemény és éles érzést keltett a kedves utazóközönség ülőkéjének. Megjelent viszont egy új közlekedési eszköz, a vasút. Ezt azokban a városokban is megpróbálták bevezetni, ahol már nagyon kívánatos lett a nagyobb kapacitású és kényelmesebb közlekedési eszköz. Először New Yorkban építettek lóvontatású városi vasutat New York központja és Harlem között. Az első szakaszt 1832-ben adták át a forgalomnak. Mivel azonban ezt nagyvasúti technológiával építették, az úttest-

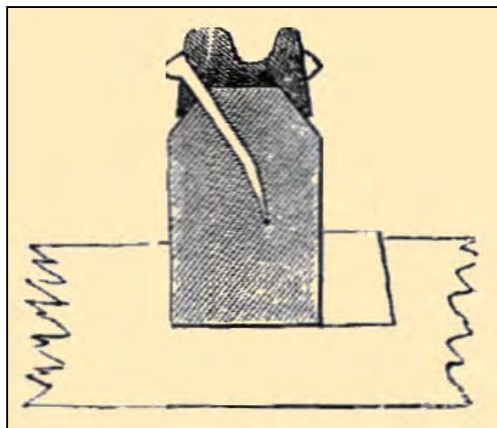
ből kiemelkedő sínek okozta kényelmetlenségek miatt nem nyerte el a lakosság rokonszenvét, és hamarosan megszüntették. A vasút felhasználásáról a városi, közúti közlekedésben azonban nem mondtak le, több helyen is kísérleteket végeztek. A legnagyobb problémát a síneknek a burkolatba építése okozta. Milyen is lenne a legjobb megoldás? Próbálkoztak a kerékarima részére a sínnel párhuzamos pót-sín lefektetésével, de ez a megoldás sem hozott megnyugtató eredményt, mert a két sínszál közötti távolságot nem tudták megőrizni, ezért a karima gyakran beszorult. Két évtized múltán Alphonse Loubat (1799–1866), New Yorkban tevékenykedő francia mérnök, feltaláló alkotta meg, majd szabadalmaztatta a sínvályúval rendelkező sít, amelyet az útburkolatba lehetett építeni úgy, hogy a közúti vasút kocsijainak a kerékkarimája minden nehézség nélkül a sínvályúban, a kerekek pedig az utca burkolatának szintjén, magán a sínen gördülhettek. A síneket hosszanti fagerendákra rögzítették. E rendszert tekintik a korszerű városi közúti vasút kezdetének. Loubat megbízást kapott és 1852-ben megépítette az Újvilág rohamos



1. kép

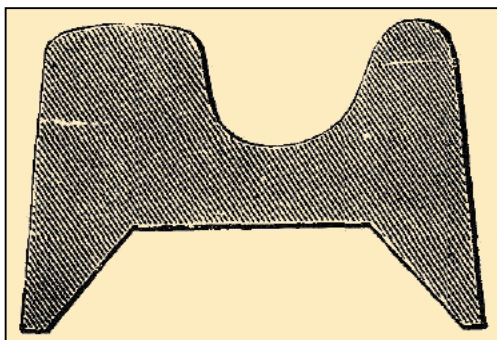
Alphonse Loubat (1799–1866)

léptekkel növekvő városában, New Yorkban az első, az útburkolatba fektetett, városi lóvasutat. Ezért a Loubat-rendszerű városi közúti vasutat hosszú időn át „amerikai városi vasútnak” nevezték, még a feltaláló hazájában, Franciaországban is. Az első szakasz sikere után rohamos léptekkel épült ki New York közúti vasúthálózata. Alphonse Loubat nemsokára visszatért szülőföldjére, és két év múlva Párizsban épített közúti lóvasutat. Az első szakaszt 1854-ben adták át a Place de la Concorde és Passy között. Érdekes, hogy ennek nyomtáva 1540 mm volt. Ez volt az első közúti vasút Franciaországban. A borszakértőként is nevet szerzett Loubat 1854–1858 között Sèvres polgármesteri tisztségét is betöltötte. Nincs rá magyarázat, hogy a városi közúti lóvasút Franciaország vidéki városaiban nem ör-



2. kép

A Loubat-rendszerű vályús sín rögzítése a hosszgerendához (Daniel Kinnear Clark 1880)



3. kép

A Loubat-rendszerű vályús sín keresztmetszete (Daniel Kinnear Clark 1880)

vendett nagy sikernek. Csak Nantes és Lille városokban építettek közúti lóvasutakat.

Németországban Berlinben avatták fel az első közúti lóvasutat 1865. június 22-én, amelynek kocsijai a brandenburgi kapu és Charlottenburg között szállították az utazóközönséget. Bécs első közúti lóvasútját 1865. október 5-én adták át, a Schottentor és Hernalts városnegyed között közlekedett.

Hamarosan Budapesten is megépültek az első vonalak. Már 1866. augusztus elsején átadták a forgalomnak a közúti vasutat, mely az osztrák államvasút pesti indóházától, ahogyan annak idején az állomások, pontosabban az állomások felvételi épületeit nevezték (ma Nyugati pályaudvar; innen indultak a vonatok Temesvár irányába is), a pesti belváros felé (volt Széna tér, ma Kálvin tér). Budán is megépültek az első vonalak. A hálózat vonalhossza rohamosan nőtt. Magyarország vidéki városai is gyorsan próbáltak fölzárkózni, és több településen lelkesedéssel fogtak hozzá a lóvasút megvalósításához. Nemsokára a pest-budai közúti lóvasút átadása után Temesvár utcáin is megindult a közúti lóvasút, elsőként a főváros után. Ne feledjük, hogy a Bánság/Bánát, azaz Délmagyarország és annak központi városa, Temesvár, Magyarország szerves részét képezte.

1. táblázat.

Lóvasutak a magyar vidéki városokban 1869–1914 között (Kovácsiné Medveczky Ágnes: *Vidéki városaink...*)

Város	Megnyitás éve	Lakosság a megnyitás évében (ezer fő)	A pálya hossza a megnyitáskor (km)	Megszűnés éve	A pálya hossza a megszűnéskor (km)	Megjegyzés
Temesvár	1869	32,2	1,9	1899	6,6	Átalakítva villamos vontatásúvá
Arad	1869	32,7	3,6			
Szeged	1884	73,7**	7,2	1908–1909	7,2	
Debrecen	1887	56,9***	2,8	1911	2,8	
Kassa	1891	28,9***	6,2	1909	5,2	

**1880. évi adat

***1890. évi adat

Temesvárt egyhamar más magyar városok követték. 1869–1914 között az **1. táblázatban** felsorolt magyar vidéki városokban üzemelt lóvasút (a Magyar Koronához tartozó, de autonómiát élvező Horvátország városait nem tüntettük fel).

A közúti vasútnak számos előnye volt: a járművek sokkal biztosabb közlekedést biztosító vaspályán haladtak, így a vaspályán sokkal kisebb erőt kellett alkalmazni a kocsik vontatásához, nőtt a sebesség, a kocsikban sokkal többen utazhattak, ami magával hozta a jövedelmezőséget és az utazás árának csökkenését. A sínen vontatott jármű természetesen sokkal kényelmesebb volt a társaskocsiknál.

A közúti vasút kocsijait vagy lovakkal, vagy pedig gőzmozdonyokkal vontatták. A lóvasút legnagyobb előnye az volt, hogy nem kellett drága gőzmasinákat beszerezni, füstjével nem szennyezte a város levegőjét.



4. kép

A pesti lóvasút a Magyar Nemzeti Múzeum előtt (*Vasárnapi Újság* 1866. július 22.)

Természetesen a lóvasút szükségességét a városi lakosság lélekszámának és városon belüli mobilitásigényének növekedése is nagyban befolyásolta, hiszen elvégre a városi közúti társaságok üzleti vállalkozásokként indultak, a szükséges pénzüsszeget meg részvénykibocsátásokkal teremtették meg. Részvényt márpedig

csak a jövedelem reményében jegyeznek a befektetők.

Megjegyzés: a főváros, Budapest lakosságának növekedése 1851–1891 között 214%, Újvidéké 147% volt. Sorrendben Temesvár a harmadik a maga 125,73 százalékkal (**2. táblázat**). A nagyiparral rendelkező városok sorában Temesvár

2. táblázat

Magyarország nagyobb városainak lakosságszáma és szaporodása 1851–1891 között (Geml: *Statistika* 1898. 26.)

Város	1851	1857	+ (%)	1870	+ (%)	1881	+ (%)	1891	+ (%)	1851–1891
Temesvár	17 669	22 507	27,38	32 223	43,17	33 694	4,57	39 884	18,37	+125,73%
Arad	22 398	26 959	20,36	32 725	21,39	35 556	8,65	42 052	18,27	+87,75%
Debrecen	30 906	36 283	17,40	46 111	27,09	51 122	10,87	56 940	11,38	+84,24%
Kolozsvár	16 886	20 615	22,08	26 382	27,97	29 923	13,42	32 756	9,47	+93,98%
Nagyvárad	22 538	22 443	0,42	28 698	27,87	31 324	9,15	38 557	23,09	+71,08%
Pécs	15 318	17 447	13,90	23 863	31,77	28 702	20,28	34 067	18,69	+122,40%
Pozsony	42 064	43 863	4,28	46 540	6,10	48 006	3,15	52 411	9,18	+24,60%

lakossággyarapodása főleg a bevándorlásnak köszönhető: 1881–1891 között 5643 személy költözött a városba, a születések csak 547 lélekkel növelték a népszaporulatot. Nagyvárad esetében e két szám: 6709/526. Összehasonlításképpen, a nagy „földműves” városok esetében a természetes szaporulat meghaladta a betelepülések általi növekedést. Debrecenben 2742-en telepedtek le és 3076-on születtek, Szegeden a betelepülők száma csak 1750, a születéseké viszont 10 144.

Temesvár népességének számát nagymértékben befolyásolta a város katonai jellege. Az ország polgári és katonai népességének számát a nagyobb helyőrséggel rendelkező városokban a **3. táblázat** foglalja össze.

3. táblázat

Polgári és katonai népesség a nagyobb helyőrséggel rendelkező városokban 1891-ben. (Geml: *Statistika 1898*, 27.)

Város	Polgári	Katonai	Összes
Budapest	49 1938	13 825	505 763
Pozsony	5 2411	3 637	56 048
Temesvár	39 884	3 554	43 438
Komárom	13 076	3 357	16 433
Kassa	28 884	3 281	32 165
Sopron	27 213	2 330	29 543
Nagyvárad	38 557	2193	40 750
Kolozsvár	32 750	2102	34 852
Debrecen	56 940	2012	58 952
Szeged	85 569	1841	87 410
Arad	42 052	1630	43 672
Pécs	34 067	1382	35 449

A TEMESVÁRI LÓVASÚT TÖRTÉNETÉNEK MÉRFÖLDKÖVEI

Temesvár lakossága mindig is vevő volt az újdonságokra. A közúti vasút ügyét a város ismert személyiségei karolták fel, elsősorban Küttel Károly (1818–1875) akkori polgármester. Az óhajt elhatározás követte, majd a kezdeményezők részvénytársaságot alapítottak. Küttel Károly, polgármesteri mandátumának végeztével, nyomtatott röplapon foglalta össze polgármesterségének eredményeit, többek között a lóvasút létesítését. Bár a lóvasút sokban emelte Temesvár lakosságának életminőségét, kényelmét, mégis egy üzleti vállalkozás volt, amittől a befektetők jó hasznot reméltek. Temesváron valóban szép hasznot termelt a lóvasút, de nem minden városban volt ez így.

A temesvári közúti vasút létesítése és megépítése útjának legfontosabb mér-földköveit röviden az alábbiakban foglalhatjuk össze:

- 1867. november 3. A részvénytársaság megalapítása.
- 1867. december 10. Az előmunkálati engedély megadása a városi tanács 11981. sz. kgy. határozatával. A városi tanács nagy lelkesedéssel karolta fel és támogatta a javaslatot.
- 1868. február 12. A részvénytársaság előterjeszti a terveket, az alapszabályát a városi tanácshoz, és engedélyért folyamodik.
- 1868. február 20. Temesvár szabad királyi város tanácsa, az 1401. sz. közgyűlési határozatával 50 évre szóló engedélyt ad a részvénytársaságnak lóvasút építésére a város területén.
- 1868. február 23. A közúti vasút terveit és a részvénytársaság alapszabályát jóváhagyás végett a városi tanács felterjeszti a magyar királyi közmunka és közlekedési minisztériumba.
- Jelentkezik a konkurencia is. A budapesti Krammer J. és Herzberg J. olcsóbb ajánlatot tesz. Kérelmüket egy időben nyújtják be Temesvár sz. kir. város tanácsának, a magyar kir. belügyminisztériumnak és a magy. kir. közmunka és közlekedési minisztériumnak.
- 1868. március 31. A városi tanács közgyűlése elutasítja Krammer és Herzberg ajánlatát.
- 1868. június 15. Gróf Mikó Imre, a magyar királyi közmunka és közlekedési minisztérium 6530. számú rendeletével kiadja a temesvári közúti vasút engedély-

okmányát.

- 1868. szeptember 7. Szerződés a katonai hatósággal.
- 1868. szeptember 10. A műszaki tervek (általános helyszínrajz, hossz-szelvény, kereszt-szelvények) jóváhagyása a magyar királyi közmunka és közlekedési miniszter 10037. sz. rendelete által.
- 1868. szeptember 27. A részvénytársaság alapszabályának elfogadása a társaság közgyűlése által.
- 1868. október 29. A tervezett közúti vasútvonal közigazgatási bejárása és a pálya építésének megkezdése.
- 1868. november 27. a részvénytársaság alapszabályának jóváhagyása (gróf Mikó Imre, a magyar királyi közmunka és közlekedési miniszter 13131. számú rendelete).
- 1869. április 5. Megjelenik „A m. kir. közmunka- és közlekedési ministeriumnak 1869. április 5-én kelt szabályrendelete, a lóvonatu vasutaknak közutakon leendő elhelyezése iránt”.
- 1869. április. Az építés vezetésével Baader Henrik mérnököt bízzák meg.
- 1869. május 11/13. Temesvár szabad királyi város szerződése a közúti vaspálya társasággal.
- 1869. július 1. A mindössze 22 éves építésvezetőt, Baader Henriket kinevezik ügyvezető igazgatónak. Az igazgatói teendőket nyugdíjazásáig, 1918. szeptember elsejéig végezte.
- 1869. július 7. A belváros-gyárvárosi vonal (Szent-György tér – Angol királynő vendéglő) műtanrendőri bejárása és a vonal (melynek hossza 1000 öl, azaz

1896 méter volt) július 8-án átadása a közforgalomnak.

- 1869. július 18. Temesvár szabad királyi város és a közúti vaspálya társaság közötti szerződés jóváhagyása a magy. kir. belügyminiszter 13 361. sz. rendelete által.
- 1869. október 25. Befejezik a gyárvárosi vonalat, mely a Török Császár vendéglőnél ér véget, illetve a Józsefvárosba vezető vonalszakaszt a Szent György tér és a józsefvárosi A vademberhez címzett vendégfogadó között. A vonal műtanrendőri bejárása és átadása a közforgalomnak. Az átadott pálya hossza 4000 öl, azaz 7584 méter.
- 1870. március 20. Az alapszabály módosítása.



5. kép

A m. kir. közmunka- és közlekedési ministeriumnak 1869. évi április 5-én kelt szabályrendelete a lóvonatú vasutaknak közutakon leendő elhelyezése iránt a Budapesti Közlönyben

SZABÁLYRENDELET

a lóvonatu vasutaknak közutakon leendő elhelyezése iránt.

1. Minden kiépített úton, mely legalább 5^o, s kiépítetlen úton, mely 6^o széles, lóvonatu vasut elhelyezhető, de csak az egyik árok melletti padkán azként, hogy első esetben 3^o–0' Chaussée és 1^o padka, második esetben pedig 5^o széles uttest érintetlenül hagyassék fenn a kocsikkali közlekedésnek.

2. Ha így elegendő uttest rendelkezésre nem állana, akkor az új árok is átadatik ugyan, de a helyeit új árok helyébe ajátítandó ki, és új árok állítandó elő.

3. A pályát az úttól elkülöníteni nem lehet, de a közlekedésnek és vízfolyásnak a pályán keresztül akadálytalan eszközlését biztosítani kell.

4. A kitérők az úton kívül helyezendők el.

5. Az átadott terület a meglevő uttesthez hasonló módon építendő ki, és tartandó fenn. Kavicsolatlan úton azonban minden esetben kavicsos pálya előállítása követel elik.

6. Az elöglatt utrészleten létező műtárgyak, ha elegendő szélességgel nem bírnának, annyira szélesítendők ki, mennyire az uttesthez csatolt vaspálya szélessége kívánja, szilárd összeköttetés és kellő biztonság köve elietvén.

7. Elkülönített műtárgyak kiépítése csak kivételesen engedhető meg.

8. Négy ölnél keskenyebb műtárgyak szélesítése mindenkor kívántatik.

9. Kanyarulók az úton úgy helyezendők el, hogy a közlekedést legkevésbé se akadályozzák.

10. Az út emelkedési viszonyai változatlanul hagyandók, a pálya az út niveaujába helyosztván el; ha az kedvezőtlen, vagy kivételetlen, vagy az uttest átdomitásának vagy a pálya áttételének van helye.

11. Vámos utak, hidak, valamint megyei és magócotusjdont képező utak igénybevétele az illető törvényhatóság vagy tulajdonos előleges engedélye kívántatik.

12. A közlekedési biztonság követelte óvrendszabályok és eszközök figyelembe tartandók, és a pálya előállítása által az illető úton okozott károsítások költségei meg éritendők.

13. Az engedély keresé alkalmával benyújtott tervezeteken nem csak a lóvonatu vasutak elhe-

lyezését kiténtető, de az illető igénybe vételnél cézeltott út, műtárgy stb. méretei felveendők megjelöltetvén az út és műtárgyak minősége is.

14. A kivétel és további módozatra nézve irányadón a fenálló építés-rendőrségi szabályzatok szolgálnak.

15. Az utátengedés módozata és közelebbi feltételei, a közigazgatási bejárás alkalmával állapítatnak meg.

Kelt Budán, 1869. évi april hó 5-én.

A m. k. közmunka és közlekedési miniszteriumtól.

6. kép

A m. kir. közmunka- és közlekedési miniszteriumnak 1869. évi április 5-én kelt szabályrendelete a lóvonatu vasutaknak közutakon leendő elhelyezése iránt – Kivágat a a *Budapesti Közlönyből*, 110. szám. 1869. május 15.

- 1870. október 10. A belváros-józsefvárosi vonalat átadják a közforgalomnak. [Vörös László: *Magyar vasúti évkönyv (1878)*. Az utolsó szakasz átadásának időpontja különböző helyeken eltérő. Erről bővebben a következőkben olvashatunk.]
- 1871. szeptember 29. A vademberhez címzett vendégfogadó és az indóház közötti szakasz műtanrendőri bejárása és a vonal átadása a közforgalomnak. (A Bem vashíd építésének befejezése után, amelynek építési költségeihez a társaság 25%-kal járult hozzá, megépülhetett a józsefvárosi vonal még hiányzó szakasza is. A vademberhez címzett vendéglő és a józsefvárosi állomás – akkor még indóháznak nevez-

- ték – között). Ez az adat szerepel Cornel Miklósi monográfiájában. A *Városi Közlöny* szerint 1869 novemberében már átadták az egész vonalat, így az engedély 1909 novemberéig volt érvényes. Ezt az adatot találjuk Vörös László *Magyar vasúti évkönyvében* (1878) is.
- 1873 őszén a részvénytársaság jogot kapott a várostól, hogy megépítse és üzembe helyezze a Gyárvárosban *A Medvéhez* címzett söracsarnoktól a Temető utcai vashídig vezető szakaszt, de végül nem építette meg. A lóvasút 1899-es villamosításáig már nem épült más szakasz.
- 1879. november 28. Pótszerződés a város és a társaság között.



7. kép

Nyomtatvány a lóvasút létesítésének okmányairól, első oldal: német nyelvű összefoglaló, a TKVT kérvénye a városi tanácshoz lóvasút létesítése ügyében, a közgyűlés jóváhagyó határozata



8. kép

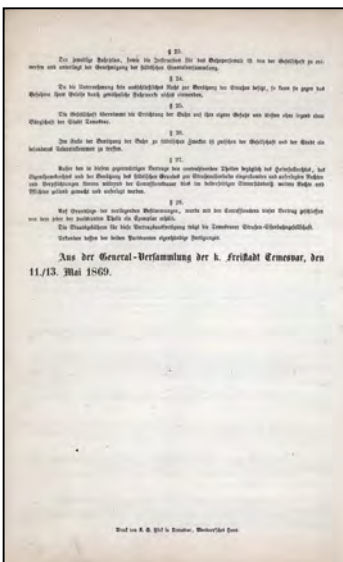
Nyomtatvány a lóvasút létesítésének okmányairól, második oldal: Temesvár szab. kir. város közgyűlésének határozata (folytatás), a 6530-as számú engedély-okmányának másolata



9. kép
Nyomtatvány a lóvasút létesítésének okmányairól, harmadik oldal: az engedélyokmány folytatása, valamint Temesvár szabad királyi város szerződése a közúti vaspálya társasággal, amelyet 1869. május 11/13-én kötöttek



10. kép
Nyomtatvány a lóvasút létesítésének okmányairól, negyedik oldal: a szerződés folytatása



11. kép
Nyomtatvány a lóvasút létesítésének okmányairól, ötödik oldal: a szerződés folytatása



12. kép
Nyomtatvány a lóvasút létesítésének okmányairól, hatodik, utolsó oldal: a szerződés vége

AZ ENGEDÉLYOKMÁNY

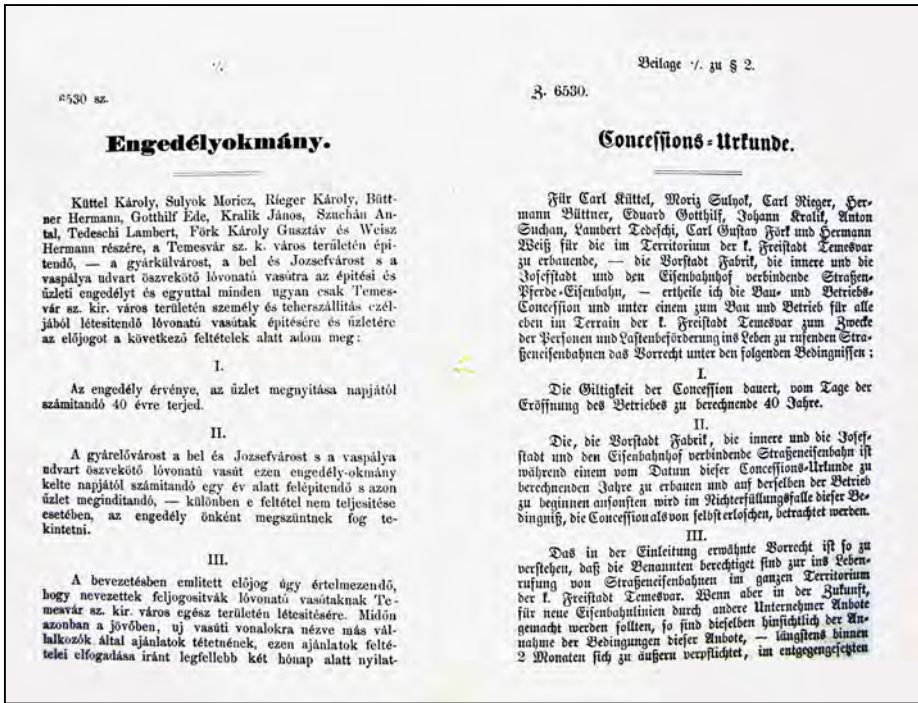
A temesvári lóvasút engedélyokmányát gróf Mikó Imre, a magyar királyi közmunka- és közlekedési miniszter 1868. június 15-én keltezett, 6530. számú rendeletével adta meg Küttel Károly, Sulyok Moricz, Rieger Károly, Büttner Hermann, Gotthilf Ede, Kralik János, Szuchán Antal, Tedeschi Lambert, Förc Károly Gusztáv és Weisz Hermann részére. Eszerint az engedélyesek Temesvár szabad királyi város területén, a Gyár külvárost, a Belvárost, a Józsefvárost s a vasúti pályaudvart (akkoriban még csak a józsefvárosi állomás létezett) összekötő lóvonatú vasút építésére és üzemeltetésére kaptak engedélyt. Egyúttal előjogot is szereztek Temesvár szab. kir. város területén, személy- és teherszállítás céljából létesítendő lóvonatú vasutak építésére és üzemeltetésére. Az engedélyesnek több feltételt kellett szem előtt tartania.

I. Az engedély érvénye az üzlet megnyitásától számítva 40 év.

II. A Gyárvárost, a Belvárost, a Józsefvárost és a vasúti pályaudvart összekötő lóvonatú vasutat az engedélyokmány kelte napjától számítva egy év alatt kellett felépíteni és üzembe helyezni. Ellenkező esetben az engedély érvényét veszíti.

III. Ebben a fejezetben megadták az előjog értelmezését, miszerint az engedélyesek a város egész területén jogot kaptak lóvonatú vasutak létesítésére. Ha új vonalak létesítésére más vállalkozók a jövőben ajánlatot tennének, akkor ezen ajánlatok feltételeinek elfogadása iránt legfeljebb két hónap alatt a fenti engedélyeseknek nyilatkozniuk kellett. Ha ezt elmulasztanák, és ha a más ajánlattevők ajánlatainak feltételeit nem fogadják el, akkor az illető lóvonatú pályára vonatkozóan előjogukat elvesztik.

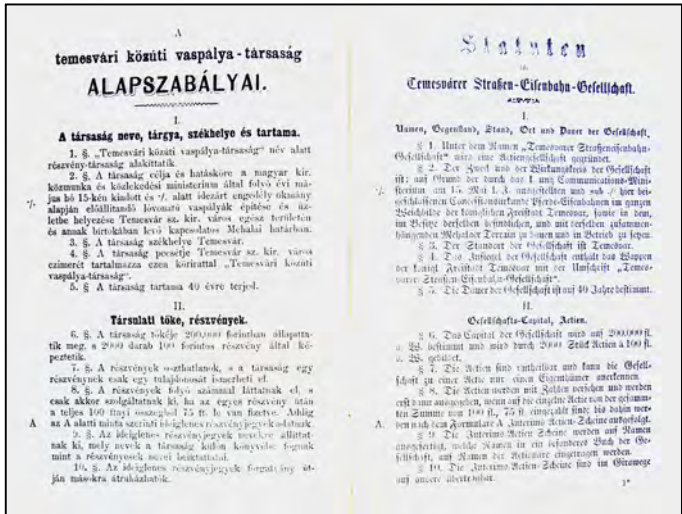
IV. A szóban forgó városi vasútvonal, valamint minden újabban, a város területén létesítendő vasútvonal esetében a vasútépítés megkezdése előtt az engedélyesek kötelesek voltak a közigazgatási bejárás végett Temesvár sz. kir. városhoz folyamodni, a bejárás jegyzőkönyvében rögzített feltételeknek pontosan és teljes mértékben megfelelni, valamint a terveket felterjeszteni a magyar királyi közmunka és kereskedelmi minisztériumhoz, majd ezeknek megvizsgálása és jóváhagyása után az építési munkákat e tervek szerint végrehajtani. Az építkezés befejeztével, az üzlet megnyitása előtt az engedélyesek



13. kép
Az engedélyokmány első két oldala



14. kép
Az alapszabály címlapja



15. kép
Az alapszabály első két oldala

kötelesek voltak beadványt intézni a fent említett minisztériumhoz az elkészült vasútvonal műtanrendőri bejárása és a próbamenet megejtése céljából.

V. Az engedélyesek kötelesek voltak tartani Temesvár sz. kir. város, valamint az állami intézmények és hatóságok által kibocsátott rendeleteket, amelyek a kisa-játításokra és a rendőri közbiztonságra vonatkoztak.

VI. A pálya fenntartása és tisztítása, a vitel- és szállítási díjak, valamint a menetrend megállapítása tekintetében az engedélyesek eleget kellett tegernek Temesvár sz. kir. város „közönségének”, valamint a m. kir. közmunka- és közlekedési minisztérium utasításainak. Mindezekért az engedélyesek nem igényelhetek semmilyen kártérítést.

VII. Az engedély lejárta után mindenemű építmény, amelyeket az engedélyesek létesítettek, a vasút és az összes felszerelés a lovak kivételével tehermentesen és minden kártalanítás nélkül jó karban Temesvár sz. kir. város tulajdonába kerül.

Abban az esetben, ha a már megépített lóvonatú vasút által elfoglalt terület vagy pedig pályarész – részben vagy egészben – valamely újonnan létesítendő gőzvontatású vasút céljára szükséges, akkor az engedélyesek vagy jogutódaik kötelesek voltak az illető területet vagy pályarészt méltá-

nyos kárpótlás mellett átengedni. Abban az esetben, ha nem jönne létre kölcsönös megállapodás, első fokozatban Temesvár sz. kir. város közgyűlése, második fokozatban a minisztériumnak adtak döntési jogot.

Temesvár sz. kir. városnak ezen lóvonatú vasutakra vonatkozó és az előzőekben említett szállítási jogának biztosítása érdekében az engedélyokmányban előírták, hogy a városnak és az engedélyeseknek egymással szerződést kell kötniük. E szerződést úgy kell megkötni, hogy telekkönyvi bejegyzés és egyéb szükséges intézkedés által biztosítsák minden telekkönyvezés tárgyát képezhető kölcsönös jogokat és köteleességeket.

VIII. Az engedélyeseknek joguk volt a vállalathoz ugyanolyan jogokkal és kötelezettségekkel rendelkező társakat is felvenni, részvénytársaságot alapítani, s a szükséges tőke beszerzéséhez részvényeket kibocsátani.

A paragrafus kimondta, hogy részvénytársaság az engedélyesek minden jogát és kötelezettségét átveszi, megfogalmazza alapszabályát, melyet a kormánynak kell jóváhagynia.

Az engedélyokmányt gróf Mikó Imre miniszter látta el kézjeggyével Budán, 1868. június 15-én.

A RÉSZVÉNYTÁRSASÁG ALAPSZABÁLYA

Bár az engedélyokmány és a társaság alapszabályának eredetijét nem sikerült megszerezni, szerencsére megtaláltam az engedélyokmány, valamint az alapszabály nyomtatott példányát, amely alapján részletesen ismertethetem őket. Ezt (bár tudatában vagyok annak, hogy vannak, akik hosszadalmasnak és feleslegesnek tartják) mégis fontosnak tartom, mert az eddig megjelent monográfiák csak részleteket közöltek belőle, és a városuk történelme iránt még érdeklődő temesvári magyarok megérdemlik, hogy minél teljesebb és átfogóbb képet kapjanak egy olyan létesítményről, amivel ma egyesek annyit kérkednek.

Az engedélyokmány értelmében az engedélyesek létrehozták a Temesvári közúti vaspálya-társaságot, és a törvények értelmében megalkották ennek alapszabályait.

A temesvári közúti vaspálya-társaság alapszabályainak első fejezete a társaság nevére, tárgyára, székhelyére és tartamára vonatkozik.

A részvénytársaság neve: Temesvári közúti vaspálya-társaság. Célja és hatásköre a magyar királyi közmunka és közlekedési miniszter 1868. június 15-én

keltezett, 6530. számú engedélyokmánya alapján létesítendő lóvonatú városi vaspályák építése és üzlete Temesvár sz. k. város egész területén és annak birtokában lévő mehalai határban (Mehala községet sok huzavona után, csak 1910-ben kebelezte be a város és lett Temesvár külvárosa Ferencváros névvel). A részvénytársaság székhelye Temesvár volt. A társaság pecsétje a város címerét és a *Temesvári közúti vaspálya-társaság* köriratot tartalmazta. A társaság tartama 40 évre terjedt.

A *második fejezet* a társulati tőkéről és a részvényekről szól. A tőkét 200 000 forintban határozták meg, amelyet 2000 darab, egyenként 100 forint értékű részvény kibocsátásával teremtettek meg. A részvények oszthatatlanok voltak, egy részvénynek csakis egy tulajdonosa lehetett. Lehetővé tették, hogy már 75 forintért jegyezhető legyen egy részvény, de tulajdonosa csak a teljes összeg kifizetése után kaphatta kézhez. Addig ideiglenes részvényt kapott.

A minden részvény után járó befizetési kötelezettséget és teljesítési időközöket a társaság egy Temesváron és egy Pesten megjelenő hivatalos lapban közölte.

A társaságot a megalakulása után be kellett jegyeztetni a cím és váltótörvény-széknél.

Abban az esetben, ha egy részvényes nem fizette volna be az esedékes részletét, akkor 6% halasztási kamatot kellett fizetnie. A választmány felszólítja a kifizetésre, amire 14 nap haladékot kap. Ha ekkor sem tenne eleget, akkor a részvénytársaság választmánya a már teljesített részletbefizetéseket a társaság tartalékalapjának növelésére fordítja és új ideiglenes részvényt bocsát ki, amelyeket névértéken alul nem lehet elhelyezni.

Veszteség esetén minden részvényes csak részvényének összegéig felelős.

Az elveszett részvényeket a törvény szerint semmisítik meg.

A részvények kiállításáért és/vagy átíratásáért a törvényes díj mellett a pénztárba 1 forintot kell befizetni. A részvények átruházhatók voltak, azonban a forgatványok és hátiratok valóságáért a társaság nem vállalt felelősséget.

A 200 000 forintnyi részvénytőke 2000 darab részvényből az alapítók 1500 darabot tartottak fenn; 500 darab részvényt a kisztrésvényeseknek ajánlottak megvételre.

Figyelembe véve azt a lehetőséget, hogy a 200 000 forintnyi részvénytőke nem lenne elegendő a pályák tökéletes megépítésére és üzembe helyezésére, a részvénytőke fele összegéig elsőbbségi kötvények kibocsátásának lehetőségét is lehetővé tették. Az üzlet célszerű bővítése céljából a társaság közgyűlése új részvények kibocsátására is jogosult volt. Az új részvények kibocsátásánál minden rész-

vényes előjogot kapott a birtokában lévő részvények számáig új részvény jegyzésére.

Az alapszabály előírta, hogy ha az építési költség kevesebb lenne a befizetett részvénytőkénél, akkor ezt a felesleget gyümölcsözőleg kell elhelyezni.

A harmadik fejezet a társaság igazgatását szabályozta. Az üzletvitelt egy 15 személyből álló választmány és „vezénylő igazgató” biztosította. Az igazgató hatáskörét a választmány állapította meg. Az alakuló közgyűlés felhatalmazást kapott „különösen az engedélyesek által a vállalat alapítása és építése körül tett kiadásokra vonatkozó számlát jóváhagyni, az engedélyeseknek személyes fáradozása fejében jutalmazást megszavazni, s ezen összegek kifizetését a társasági vagyonból az engedélyesek számára elrendelni.

A közgyűlés háromévenként 15 tagból álló kezelő választmányt (intézőtanács) választott. A tagok egyharmada minden következő évben ki kellett lépjen, és új választással pótolták őket. Ezen az új választáson a kilépett tagok ismét megválaszthatók voltak. Az első két évben a kilépés sorsolás útján történt. A kezelő választmány tagjai sorából általános szótöbbséggel megválasztotta az elnökét és ennek helyettesét.

A kezelő választmány rendszerint havonta ülésezett, de szükség esetén az elnök vagy helyettese többször is egybehívhatta. A határozatokat egyszerű szótöbbséggel hozták. Az ülés csak akkor volt határozatképes, ha legalább hét tag megjelent.

Ha a teljes kezelő választmány vagy anynyi tagja lép vissza, hogy a választmány

már nem lehetett volna határozatképes, előírták, hogy az elnök köteles új választmányt választó rendkívüli közgyűlést egybehívni.

A kezelő választmány feladata volt a közgyűlés határozatainak végrehajtása, olyan ügyekben eljárni, amelyek nem tartoztak a közgyűlés hatáskörébe, felügyelet gyakorlása a társaság ügykezelése felett, s az alapszabályzatban meghatározottak szerint magát két taggal képviseltetni. Ők az egész ügyvitelt ellenőrizték és erről a választmánynak jelentést tettek.

Minden kezelő választmányi ülésről jegyzőkönyvet kellett készíteni, amelyet az elnök és egy választmányi tag írt alá.

Az ügykezeléshez szükséges közegeket a kezelő választmány nevezte ki.

Az elnök és a kezelő választmányi tagok működésük idejére a társaság főpénztárába egyenként 10 darab részvényt voltak kötelesek letétbe helyezni.

A társaság hivatalnokai nem lehettek kezelő választmányi tagok.

Az elnök a társaságot kifelé, azaz a hatóságok és harmadik személyek irányában minden külön meghatalmazás nélkül képviselte.

Az elnök és minden kezelő választmányi tag és a választandó vezető igazgató aláírásait be kellett jegyezni a váltótörvénszéknél (cégjegyzés). A társaság cég-aláírásához két kezelő választmányi tag aláírása és a részvénytársaság szárazpecsétje volt szükséges.

A kezelő választmány tagjai nem kaptak fizetést. Munkájukat a jelenléti jegyek arányában a társaság tiszta jövedelmének

15%-ával jutalmazták. Az ülésen részt nem vett tagok a hiányzásuk időtartamára nem kaptak juttatást.

A negyedik fejezet a közgyűlésekkel foglalkozik. A rendes közgyűlést minden év márciusában kellett megtartani. A kezelő választmány, ha szükségesnek tartotta, rendkívüli közgyűlést hívhatott egybe. Ezen kívül rendkívüli közgyűlés összehívását 25 részvényes is kezdeményezhette indokolt írásbeli beadványban, azzal a feltétellel, hogy a 25 részvényesnek legalább 250 részvénnel kellett rendelkeznie. A részvényeseket 14 nappal a közgyűlés napja előtt kellett meghívni egy Temesváron és egy Pesten megjelenő hírlap útján. A meghívásban közölni kellett a napirendi pontokat is. A közgyűléseket a részvénytársaság székhelyén tartották. Minden részvényesnek joga volt vagy személyesen részt venni, vagy pedig meghatalmazottal képviseltetni magát. A meghatalmazott is részvénytulajdonos kellett legyen. A részvétel egyik feltétele volt, hogy a részvényes legalább 6 hete tulajdonosa volt legalább egy részvénynek. Egy részvény egy szavazatra jogosított, de 10 szavazatnál többet senki sem kaphatott, még akkor sem, ha tíz részvényénél több volt a birtokában.

A közgyűlés elnöki tisztségét a kezelő választmány elnöke vagy alelnöke töltötte be.

A határozatképesség feltétele legalább olyan 20 részvényes jelenléte volt, akik az alaptőkének legalább egynegyedével rendelkeztek. Ha ez hiányzott, akkor új közgyűlést kellett tartani, mely már a tagok számára való tekintet nélkül is

határozatképes volt. A határozatokat egyszerű többséggel hozták. Kivételt csak a társaság feloszlására egybehívott közgyűlés alkotott.

Azok a szavazatképes részvényesek, akik valamilyen ügyet szerettek volna a közgyűlésen megvitatni, kötelesek voltak ezt a kezelő választmánnyal legalább nyolc nappal a közgyűlés előtt írásban közölni.

A közgyűlés jegyzőkönyvét az elnök, a titkár (az alapszabályban: „tollvivő”) és a közgyűlés által meghatalmazott két részvényes hitelesítette.

A közgyűlés a következőkben hozott határozatokat:

a) a részvénytársaság ügykezelősége feletti évi jelentés;

b) a számvizsgálók megválasztása;

c) a befejezett számadások felett adandó felmentő okmányok;

d) a vasúthálózat bővítése;

e) az alapszabály megváltoztatása. Ezt legalább 40 részvényes jelenlétéhez kötötték, akik a legalább 400 részvényt képviselték. Kvóta hiányában a közgyűlést 14 nap múlva meg kellett ismételni, mely a jelenlévők vagy képviselt részvények számára való tekintet nélkül is határozatképes volt;

f) a törzsvagyon szaporítása céljából hozott határozatok elsőbbségi kötvények vagy új részvények kibocsátása által;

g) az elsőbbségi kötvények és részvények törlesztési részletének megállapítása;

h) az osztalék megállapítása;

i) új kezelő választmány megválasztása;

k) a vaspályák bérbeadása vagy eladási ügyében hozott határozat;

l) a társaság feloszlásának határozata.

A törvény szerint a d), e), f), k) és l) pontokban felsorolt határozatokat a kormánynek jóváhagyás céljából fel kellett terjeszteni.

Az ötödik fejezet a pénztár, a mérleg és az éves zárszámadásról rendelkezett. Eszerint a „folyó kiadásokat felülmúló pénz, valamint a társaság értékpapírjai háromszoros zárlat alatt a társaság főpénztárában őriztetnek. E célból az egyik kulcs az eljáró kezelő választmányi tagnál, a második a vezénylő igazgatónál és a harmadik a pénztárnoknál van.” A folyó kiadásokat a kettős zárlat alatti kézi pénztárból fedezték. Az egyik kulcsot a pénztárnok, a másikat a vezénylő igazgató őrizte. Mindketten egyetemleges felelősséggel tartoztak.

A kezelő választmányi tagoknak joga volt bármikor pénzügyi vizsgálatot tartani, viszont havonta kétszer kötelesek voltak ezt megtenni. Az elnök és az összes kezelő választmányi tag kötelessége volt évenként legalább kétszer megtartani a pénzügyi vizsgálatot.

Minden év végén a kezelő választmánynak el kellett készítenie a mérleget, amelyet a számbíráló felülvizsgált. A mérleget a számvizsgáló véleményezésével a közgyűlés elé kellett terjeszteni.

A mérleg szerinti nyereségből (ha volt) először a társasági elsőbbségi kötvények kamatait és törlesztési hányadát, azután a részvénytőke 5%-os kamatait, valamint a részvénytörlesztéshez annak idejében

évenként meghatározott összegeket vonták le. A nyereség megmaradó részét a következő módon és rendben osztották el: 15%-ot a kezelő választmány kapott, 5% a tartalékalapba került, és a megmaradt 80%-ot a kibocsátott részvények között osztalékként szétosztották. Az osztalékot minden év júniusában az illető részvényszelvények visszaszolgáltatása után a társasági főpénztárnál fizették ki.

Előírták, hogy ha a tartalékalap a részvénytőke 10%-át eléri, az évenként képződésére szánt részletet a közgyűlés leszállíthatta vagy elhagyhatta. Ha a tartalékalap összege a részvénytőke 10%-a alá esne, akkor automatikusan újra be kellett fizetni.

A hatodik fejezetben határozták meg az elsőbbségi kötvények és részvények törlesztésének módját, a társaság tartamát és felosztatását.

Az engedély tartama alatt az elsőbbségi kötvények és részvények törlesztését a hatóság által jóváhagyott törlesztési terv szerint kellett törleszteni: először az elsőbbségi kötvényeket, utána a részvényeket törlesztették.

A kifizetendő részvények sorrendjét minden évben, hatósági felügyelet mellett, a társaság székhelyén, sorsolással határozták meg. A sorsolás eredményét az előbbieken már említett újságokban tették közzé. A kisorsolt és kifizetett részvényeket bevonták és előmutatóra szóló élvezeti jegyekkel cserélték ki. Az élvezeti jegyek tulajdonosai már nem igényelheték a részvénytőke kamatainak 5%-át, de rendelkeztek minden joggal, amellyel a

még nem törlesztett részvények birtokosai is rendelkeztek.

Abban az esetben, ha egy vagy több éven át a társaság tiszta jövedelme nem fedezte volna az elsőbbségi kötvények és részvények törlesztéséhez szükséges pénzüsszeget, akkor a különbözetet a tartalékalapból állták volna.

Az alapszabály Temesvár szempontjából legfontosabb kitétele a következő volt: „Az engedélytartam lejártával a társulat által foganatosított mindennemű építmények, a vasút és az összes menet felszerelés, – a lovak egyedüli kivételével tehermentesen, minden kártalanítás nélkül és jókarban Temesvár sz. kir. város tulajdonává válandanak.”

A társaságnak az engedélyezett időtartam előtti felosztatására összehívandó közgyűlésnek a társaságnak felosztatásáról szóló határozat megszavazásához a részvénytőkének legalább 2/3-ot képviselő részvényesek beleegyezése kellett. Ha ez a szám nem jött volna össze, 30 napon belül újabb közgyűlést kellett összehívni, melyen a jelenlévők s az általuk képviselt részvények számát már figyelmen kívül hagyó, többségi határozat lett érvényes. Felosztatás esetén az utolsó közgyűlés tiszte volt határozni a leszámolás és a társasági vagyon felhasználásáról is. E határozatokat jóváhagyás céljából fel kellett terjeszteni a kormányhoz.

Az alapszabály hetedik fejezete rendelkezett a választott bíróságról és a számbírálo bizottmányról. Eszerint: „a társasági viszonyból eredő viszállkodások ha a kezelő választmány által megkísérlendő

— 30 —

A

Minta a 8. §-hoz.

Ideiglenes részvényi Jegy.

N. N. _____ úr

a „temesvári közúti vaspálya társaság” részére aláírt
számu részvényre következő részlet fizetéseket tett:

1. részlet mely áll 20 ffból.
2. részlet „ „ 20 ffból.
3. részlet „ „ 20 ffból.
4. részlet „ „ 15 ffból.
5. részlet „ „ 15 ffból.
6. részlet „ „ 10 ffból.

A temesvári közúti vaspálya társaságért.
Temesváriban, 186

(P. H.)

N. N.	N. N.	N. N.
alkotó választmányi tag.	alkotó választmányi elnök.	alkotó választmányi tag.

Jegyzék. Hogy ha 75 frt. be van fizetve az alap szabályoknak 11. §-a szerint, jelen ideiglenes részvény jegynek visszaadása mellett, az eredeti részvény okirat 100 fről. kiadhatatik, és az 25 ftnyi hátralék az alapszabályoknak 12. §. szerint bekívántathatik.

— 31 —

Beilage A.

Formular zu § 8.

Interims-Actien-Schein.

Herr _____

hat auf die für die „Temesvárer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft“
subscribirtre Actie Nr. _____ folgende Theilzahlungen gemacht:

Die I. Theilzahlung, welche in 20 fl. besteht.	
Die II. Theilzahlung, „ „ 20 fl. besteht.	
Die III. Theilzahlung, „ „ 20 fl. besteht.	
Die IV. Theilzahlung, „ „ 15 fl. besteht.	
Die V. Theilzahlung, „ „ 15 fl. besteht.	
Die VI. Theilzahlung, „ „ 10 fl. besteht.	

Für die „Temesvárer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft“ in
Temesvár, am 186

(L. S.)

M. M.	M. M.	M. M.
Ordnungsbekleidungs-Präsident.	Ordnungsbekleidungs-Präsident.	Ordnungsbekleidungs-Präsident.

Anmerkung. Wenn 75 fl. einzahlt sind, so kann nach § 11 der Statuten, gegen Rückstellung dieses Interims-Actiencheines, die Original-Actien-Urkunde über 100 fl. ausgefolgt, und der Rest von 25 fl. nach § 12 der Statuten einbezahlt werden.

16. kép
Az ideiglenes részvény mintája

— 32 —

B

Minta a 11. §-hoz.

_____ sz. _____ Részvények könyvelők
lajja.

Részvény.

100 fről. o. é. N. N. _____ úr számára kiál-
litva a temesvári közúti vaspálya társaság által az
alapszabályok 11. § szerint.

Kelt Temesváriban, 186

A temesvári közúti vaspálya társaságért:

(P. H.)

N. N.	N. N.	N. N.
kezelő választmányi tag.	kezelő választmányi elnök.	kezelő választmányi tag.

Jegyzék. Azon esetben hogy ha a részvénynek kiadásakor arra csak még 75 frt. lett volna befizetve, ezen körülmény a részvényen különösen megjegyzendő lézen

(Következnek a részvények 40 évi tartamra).

— 33 —

Beilage B.

Formular zu § 11.

3

Actie.

Für die _____
bei _____

Ueber 100 fl. d. B. für Herrn _____
durch die „Temesvárer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft“,
nach § 11 der Statuten ausgefolgt.

Temesvár, am 186

Für die „Temesvárer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft“

(L. S.)

M. M.	M. M.	M. M.
Bevollmächtigter-Präsident.	Bevollmächtigter-Präsident.	Bevollmächtigter-Präsident.

Anmerkung. Im Fall, wenn zur Zeit der Ausfolgung dieser Actie, auf dieselbe erst 75 fl. einzahlt wären, so ist dieser Umstand auf der Actie insbesondere anzumerken.

(Folgen die Coupons auf 40jährige Dauer)

17. kép
A részvény mintája

egyesség nem sikerül, minden fellebbezés kizárásával 30 nap alatt választott bíróság által döntetnek el, melyhez minden fél egy bírót s ezek maguknak egy elnököt választanak”.

Ha a bírók nem egyeznének meg az elnök személyében, vagy pedig ha a felhívást követő 14 nap alatt a perlekedő felek egyike nem javasolt bírót, akkor Temesvár sz. kir. város törvényszéke töltötte be az elnök szerepét, és szintén ő jelölte ki a hiányzó bírót.

A választott bíróság a társaság székhelyén működött.

A részvénytársaság a folyó évi számadásainak átvizsgálására az évi rendes közgyűlés három számbírálot választott azoknak a szavazatképes részvényeseknek a sorából, akik sem a kezelő választmánynak, sem az igazgatóságnak nem voltak tagjai. Ők négy héttel a közgyűlés előtt átvizsgálták a választmány által már aláírt mérlegeket. Ha valamilyen rendellenességre akadtak, akkor a számadóktól rövid úton szóbeli, netán írásbeli felvilágosítást kértek. Erről szóló jelentésüket a közgyűlésben kellett bemutatniuk.

Az alapszabály utolsó paragrafusa kimondja, hogy a kormány felügyeleti jogát az általános törvények határozatai és különösképpen az engedélyokirat szerint megfogalmazottakat fenntartják. A kormány felügyeleti jogát esetről esetre kiküldendő kormánybiztos által gyakorolhatta, akinek jogában állt a részvénytársaság közgyűlésein részt venni, és minden, az alapszabályt vagy az általános törvényeket sértő határozat ellen óvást tenni.

Az alapszabályt Temesváron 1868. szeptember 27-én keltezték és hagyta jóvá az alakuló közgyűlés. Annak rendje és módja szerint az alapszabályt felterjesztették gróf Mikó Imre miniszternek, aki Budán, 1868. november 27-én kelt, 13 131. számú rendeletével hagyta azt jóvá.

Az alapszabály mellékleteként találjuk az ideiglenes részvény és a részvény mintáját.

Megjegyzendő az alapszabályban szereplő tisztségek megnevezése. Megtartottam az eredeti szóhasználatot, de itt megadom a fogalmak későbbi megfelelőjét: választmány = igazgatótanács, vezénylő igazgató = igazgatótanács elnöke, kezelő választmány = igazgatóság, kezelő választmány elnöke = igazgató, számvizsgáló/számbírálot = felügyelő bizottság, vezető igazgató = üzletvezető igazgató/üzletigazgató, igazgató, ügyvezető igazgató, pénztárnok = pénztáros, tollnok = titkár.

Ne csodálkozzunk a furcsa elnevezéseken, hisz alig telt el két év a kiegyezés óta. Az abszolutizmusban a német nyelvet erőltették, és 1867 után még szükség volt néhány évre, amíg sok államháztartási, banki, gazdasági fogalom elnevezése egységes lett az egész országban. Ha végigfutunk a német nyelvű szövegen, ott is feltűnik, hogy az akkor használt fogalom-megnevezések még ez esetben is olykor különböznek a későbbiekben használtaktól.

Az 1870. március 20-i első rendes közgyűlésen módosították az alapszabályt. Ezt a módosítást is kinyomtatták, mégpedig 1873-ban a temesvári Magyar testvérek nyomdában a következő címmel:

Függelék. Az 1870-ki márczius 20-án tartott I. rendes közgyűlésen határozatba ment változtatásai a 22., 31., és 39. §§-nak. Eszerint az üzletigazgatóságot egy 15 személyből álló igazgatótanács és az üzletigazgató vezette, akik közül egyik sem vehetett részt a társaság által kiírt egyetlen pályázaton sem. Az üzletigazgató hatáskörét az igazgatótanács szabta meg. Az alakító közgyűlést felhatalmazták, hogy „különösen az engedélyesek által a vállalat alakítása és építése körül tett kiadásokra vonatkozó számlát jóváhagyni, az engedélyeseknek személyes fáradozása fejében jutalmazást megszavazni, s ezen összegek kifizetését a társasági vagyongból az engedélyesek számára elrendelni”. A közgyűlés választotta a szintén 15 tagból álló kezelő választmányt. Ennek hároméves mandátuma volt. Évente az egyharmada kilépett, és új tagokat választottak. A választáson újból indulhattak a kilépett tagok is. A kilépőket az első két évben sorshúzással választották ki.

A kezelő választmány tagjai közül, általános szótöbbséggel választotta meg elnökét és helyettesét.

Az elnöknek, az igazgatótanács tagjainak, a választandó üzletigazgatónak és a megválasztott üzletigazgatónak az aláírásait a váltótörvényszéknél kellett bejegyeztetni. Az érvényes cégjegyzéshez a társaság nevének előnyomása vagy előírása mellett két bejegyzett tag aláírására volt szükség.

Végül a közgyűlés határozata alá tartozó tárgyak felsorolása következett. Változás a d), e), f), k), l) és m) pontokban volt.

d) a vasúthálózat kiterjesztése;
e) az alapszabályok módosítása;
f) a törzsvagyon szaporítása iránti határozatok elsőbbségi kötvények vagy új részvények kibocsátása által;

g) az elsőbbségi kötvények és részvények törlesztési részletének megállapítása;

h) az osztalék megállapítása;

i) új kezelő választmány megválasztása;

k) a vaspályák bérbeadása vagy eladása iránti határozat;

l) a társaság felosztása iránti határozat;

Új pont volt az „m) az alapszabályok megváltoztatása vagy a közúti vaspályának bérbeadása, vagy épen eladása feletti határozatok, melyben legalább 40 részvényes van jelen, kik legkevesebb 400 részvényt képviselnek. Ha ezen szám nem volna képviselve, úgy 14 napra egy másik közgyűlést kell összehívni, a mely is a jelenlévők száma s azok által képviselt részvényekre való tekintet nélkül határozatképes léssen.”

A fenti pontok alatti határozatokat a kormánynak kellett jóváhagynia. Az alapszabály módosítását a miniszter meghatalmazottja („a minister meghagyásából”), Ribáry Sándor hagyta jóvá Budán, 1870. szeptember 27-én.

Az alapszabályokat és az engedélyokiratot magyarul és németül is megfogalmazták. Gróf Mikó Imre miniszter neve a magyar okiraton magyarul, a németen pedig a keresztnév német nyelvű megfelelője szerepel (Imre helyett Emerich). Megjegyzem, hogy ez volt a kor szokása, amit ma számos magyarelles történetész



18. kép

A Temesvári közúti vaspálya-társaság 100 forint o. é. [osztrák értékben] részvénye

erőszakos magyarosításnak bélyegez meg (mármint azt, ha a német, román, szerb, szlovák stb. keresztnévet magyarra fordították).

Az alapszabály szerint a részvénytársaság neve németül Temesvarer Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft volt (a magyar neve, mint az első fejezetben már ismertettük, Temesvári közúti vaspálya-társaság). Ekként szerepel a kétnyelvű (német, magyar) részvényen is.

Abból a célból, hogy az alapszabályhoz és az engedélyokmányhoz minden részvényes és érdeklődő könnyen hozzájus-

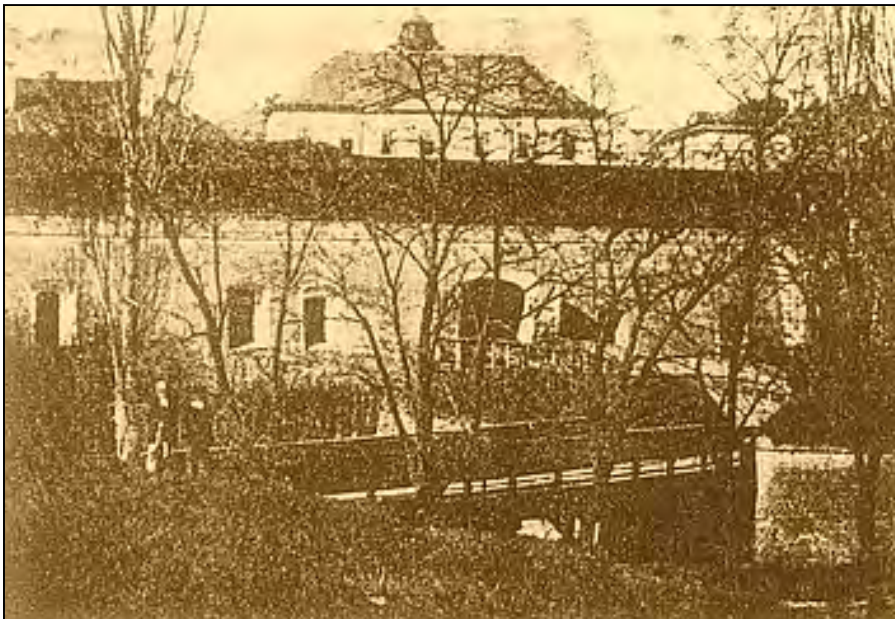
son, Temesváron, 1868-ban Förk Károly Gusztáv nyomdájában kis füzetben ki nyomtatták. A kinyitott füzet bal oldalán a magyar, jobb oldalán a német nyelvű szöveg olvasható.

A társaság első igazgatója rövid ideig Gotthilf Ede volt. 1869. július elsején a mindössze 22 éves építésvezetőt, Baader Henriket nevezték ki igazgatónak. A villamosítás után és a társaság Temesvár sz. kir. város által való megvásárlása után is, nyugdíjazásáig, 1918. szeptember elsejéig végezte áldozatos munkáját a vállalat igazgatójaként.

SZERZŐDÉS A KATONAI HATÓSÁGGAL

Temesvár vára a Habsburg-monarchia egyik legnagyobb erődítménye volt. Maga a város központja (Belváros) a várfalakon belül épült, fejlődött. Katonai megfontolásból a XIX. század közepéig a vársík (Glacis) alsó vonalától számítva 500 ölnyire tilos volt bármilyen építkezés. Ezt a beépítetlen területet nevezték vármezőnek (Esplanade). Ennek következménye volt, hogy a külvárosok olyan messze vannak a Belvárostól, és hogy Temesvár egy többközpontú város lett. Ez nagyban hozzájárult a lóvasút gazdaságosságához, hisz a város lakosai ezt az akkor legmodernebb, legkényelmesebb és legolcsóbb közösségi közlekedési eszközt részesítették előnyben, amikor a külvárosokból a Belvárosba utaztak ügyes-bajos dolgaikat intézni, bevásárolni, szórakozni, művelődni. És szintén lóvasútra ültek, amikor kimentek a külvárosban épített kertes házaikba, a piacokra vagy a Józsefvárosban épült állomásra, később pedig a gyárvárosi állomásra. Az építési tilalom 300 ölre való leszállítása, majd megszüntetése után a közúti vasút elősegítette a városrészek egymáshoz való közeledését, a város kerületeinek egybeszövődését is.

A lóvasút alapításának idején (s még elég sokáig, 1891-ig, amikor megszüntették a város erődjellegét) azonban a katonák voltak azok, akik meghatározták a városfejlesztést vagy számos akadályt gördítettek útjába. A lóvasút társaságnak külön szerződést kellett kötnie a katonai hatóságokkal a hatáskörükbe tartozó katonai területeken (erődítmények, várfalak, vársáncok) áthaladó pályarészt illetően. A szerződést a katonai hatóságokkal a társaság 1868. szeptember 7-én írta alá. A katonák az építéssel és az üzemeltetéssel kapcsolatos számos követelményt fogalmaztak meg. Mindezek többletköltséget jelentettek a társaságnak. A pályát nem vezethették a meglévő kapukon a várba, a vastag várfalakon új kapunyílásokat kellett vágni. Ezeket kétszárnyú kapukkal kellett ellátni, amelyeket a vár kapuihoz hasonlóan éjjelente lezártak. A vársáncokon át fahidak építését írták elő, összesen mintegy 600 méter hosszúságban. Háború esetén a társaságnak a legrövidebb idő alatt eredeti állapotában vissza kellett volna építenie az átütött várfalakat és le kellett volna bontania a vársáncokon át épített hidakat



19. kép

A lóvasút hídja a vársáncon át az Erdélyi kapu előtt



20. kép

A lóvasút hídja a vársáncon át a Pétervárad kapu előtt

SZERZŐDÉS A VÁROSSAL

Az engedélyokmány ismertetésekor említettük, hogy az engedélyest Temesvár szabad királyi várossal szerződés kötésére kötelezték. Ez természetes kíváncsi volt, hisz a telket a város biztosította a pálya és egyéb építmények részére. A szerződésben biztosították a város szállítási jogát. A részvénytársaság 1869. május 11/13-i keltezéssel megkötötte a várossal a szerződést, melyet a magy. kir. belügyminiszter 1869. július 18-án kelt 13.361. sz. rendeletével hagyott jóvá. Eszerint – az engedélyokmánynak megfelelően – a város 40 év használatra átengedte a jóváhagyott tervek szerint kijelölt területet a közúti vaspálya társaságnak. Feltételül szabta, hogy a „városi területen létesített építmények, menetfelszerelések, fundus instructus, várócsarnokok, stb. – a lovak és a társaság saját telkén létesített felépítmények kivételével – az engedély lejárta után jó és üzemképes állapotban a város tulajdonába ingyen mennek át” (*Városi Közlöny*, 1898. 10. sz., 289. o.). Kezdetben a társaság 50 évig terjedő koncessziót kért. Ennek leszállítása a konkurencia megjelenésének volt köszönhető, ugyanis a budapesti Krammer és Herzberg

olcsóbb ajánlatot tett, de a város elutasította azzal az indoklással, hogy 1868. február 20. Temesvár szabad királyi város tanácsa, 1401. sz. közgyűlési határozatával már 50 évre szóló engedélyt adott a Temesvári Közúti Vaspálya Társaságnak.

Az általános követelmények mellett a szerződésnek két helyi jellege is volt: azt is kimondta, hogy A medvéhez címzett sörccsarnokkal párhuzamos telket, melyet a társaság 7500 forintért vásárolt meg (azzal a céllal, hogy a későbbiekben a gyárvárosi Fő utcán át a Temető-hídig és ellenkező irányban, a Kossuth térig hosszabbítsa meg vonalát), a város a vételi áron (tehát szintén 7500 forintért) válthatja meg. A Medvéhez címzett sörccsarnok a mai villanyáram-szolgáltató vállalat pénztárépülete mellett állt, ma az Enel áramszolgáltató irodái találhatóak az épületben.

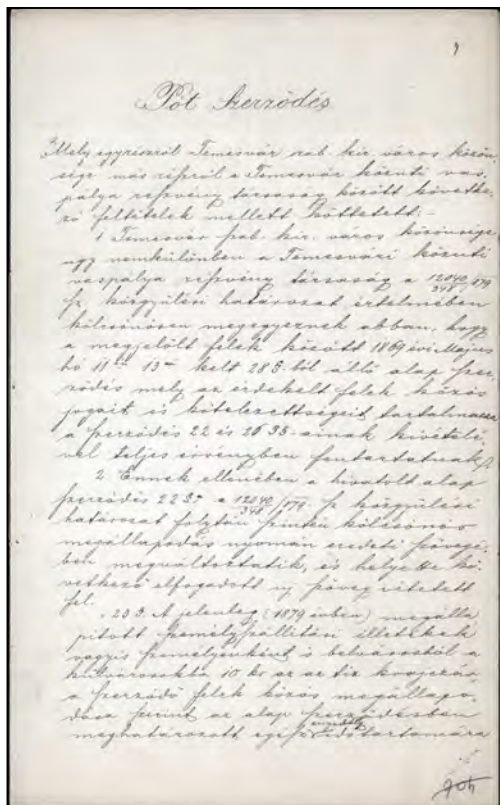
A szerződés másik helyi jellegzetessége az volt, hogy a társaság az újonnan létesítendő hidak építéséhez és azon meglévő hidak fenntartásához, amelyen a közúti vasút áthalad, 25%-kal járul hozzá. Erről az olvasó *A temesvári Bega-hidak krónikája* című könyvemben találhat részletes ismertetést.

A szerződés értelmében a menet- és szállítási díjakat a városi közgyűlés határozta meg.

E szerződést 1879. november 28-án egészítették ki egy pótszerződéssel. Ebben meghatározták az új szállítási díjakat: a Belvárosból a külvárosokba (Józsefváros és Gyárváros) egy útért személyenként 10 krajcárt kellett fizetni, a városi hivatalok 14 darab szabadjegyet

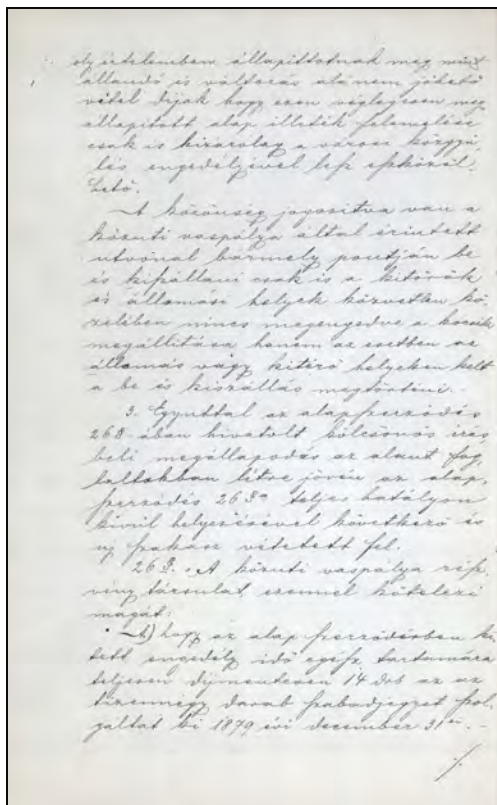
kaptak, a városi rendőrlegénység és a hivatali szolgák részére a lóvasút használatát ingyenessé tették, a tanulóknak pedig lehetőséget teremtettek bérlet vásárlására.

A társaság kötelezte magát, hogy a várostól kapott felhívás után három év alatt a pályát a Török Császár fogadótól a Malom téri román templomig kiépíti és üzembe helyezi.



21. kép

Az 1879. november 28-án kelt pótszerződés első oldala



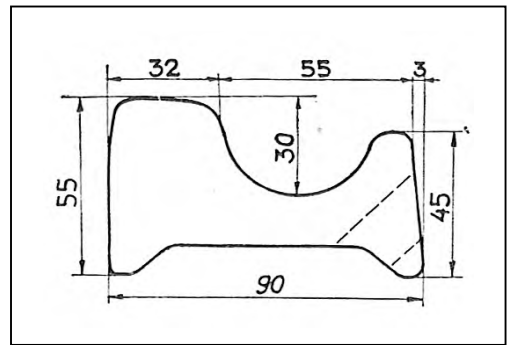
22. kép

Az 1879. november 28-án kelt pótszerződés második oldala

A PÁLYA MŰSZAKI ADATAI

Az úttesten levő pályán keresztaljakra helyezett 4 méter hosszú hosszanti tölgyfa gerendákra (hosszaltalpfák), a sínvályúban lévő lyukakon át sínszegekkel Loubat típusú síneket erősítettek, akárcsak a pesti lóvasútnál. A Loubat- vagy U alakú sínt, amely forradalmasította a közúti vasutakat, mert nem emelkedett ki az utca burkolatából, Alphonse Loubat (1799–1866) francia feltalálóról nevezték el. A temesvári lóvasútnál már módosították a sín méreteit és rögzítésének módját (Loubat sínje eredetileg 19 kilogrammos volt). A temesvári lóvasútnál méterenként 23,4 kilogramm tömegű síneket használtak.

Egy-egy sínszál hossza 4 méter volt. Minden méter pályahosszra egy-egy kereszt- és két hosszaltalpfák jutott. A tölgyfából készült keresztaltalpfák méretei: hosszuk 6' 8" (2,11 méter), szélességük 7" (18 cm), vastagságuk: 5" (13 cm). Ezeket közvetlenül a döngölt vagy hengerelt talajra fektették. A keresztaltalpfákra erősítették fel a tölgy hosszaltalpfákat oly módon, hogy a keresztaltalpfák felső részébe vágott vágatokba fektették a hosszaltalpfákat. A vágatokba fektetett hosszaltalpfákat rögzítés céljából faékekkel kiékeltek.



23. kép

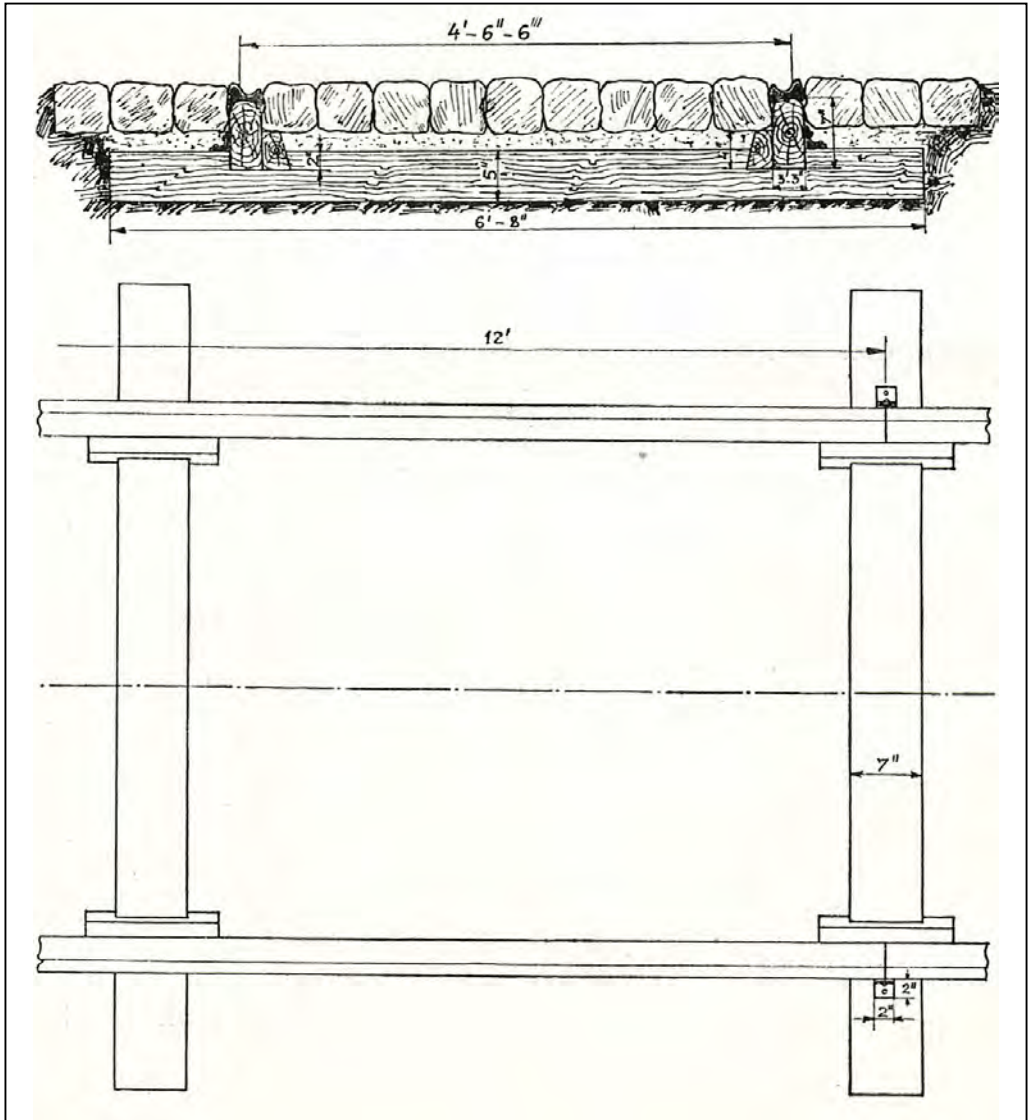
A temesvári lóvasútnál használt Loubat-rendszerű vályús sín keresztmetszete

A hosszaltalpfákat hosszirányban szögvasakkal, csavarokkal fogták egybe. Két szomszédos hosszaltalpfák végei mindig keresztaltalpfán feküdtek. Itt a szögvasat a keresztaltalpfához is hozzárögzítették. A hosszaltalpfák 12' (3,8 méter) hosszúak voltak. Keresztmetszetben szélességük 3" 3" (9 cm), magasságuk 7" (18 cm) volt.

A sínek szélessége megegyezett a hosszanti talpfák szélességével, 90 mm volt. A sínek talpa nem volt egyenes, hanem egy egyenlő szárú trapéz alakú vágatot alakítottak ki, amely ráfeküdt a hosszanti tartó felső felületére, amelyet domború

alakúra munkáltak meg. A sínek mellett és között az utcákat kőburkolattal látták el. Természetesen a sínek nem magasodhattak ki a burkolat szintje fölé. Eleinte, a hosszanti gerendák elmozdulása miatt,

főleg az ívekben (kanyarokban), elég gyakoriak voltak a kisiklások. Ez úgy orvosolták, hogy helyenként a gerendákat kovácsvas rudakkal kötötték össze, biztosítván a nyomtáv állandóságát.



24. kép

Az úttestbe épített vágány keresztmetszete és felülnézete (Miklósi Cornel könyvéből)

Akkoriban még nem vezették be a méterrendszert, a bécsi mértékrendszer volt érvényben. Ezért itt a bécsi hossz mértékekben – öl, láb, hüvelyk, vonal – megadott eredeti méreteket, zárójelben pedig a méterrendszer hossz mértékeire átszámított értékeket is feltüntettem. A bécsi hossz mértékek: 1° (öl) = 1,896 méter, 1' (láb) = 0,316 méter, 1" (hüvelyk, vagy col) = 0,2634 cm, 1''' (vonal) = 2,195 mm.

A nyomtáv 4' 6" 6''' azaz 1435 milliméter, tehát normál nyomtáv volt.

A síneket a cs. kir. szabadalmazott osztrák államvasút resicai gyárától vásárolták métermázsánként 18 forintért. A pályán lerakott sínek hossza 10,2 kilométer volt.

Azokon a szakaszokon, ahol a pálya nem haladt utcán (az Erdélyi kapu és a Gyár-

város között), Vignole típusú (akárcsak a rendes vasút esetében), méterenként 16 kilogramm tömegű síneket fektettek szintén tölgyfából készült kereszt talpfákra, amelyeket homokos kavics ágyra fektettek. A sínszalakat sínszegekkel rögzítették.

A lóvasút pályája egyvágányú volt. Az ellenkező irányban közlekedő kocsik a kitérőknél találkoztak. A kitérők természetesen két vágánnyal és a megfelelő váltóberendezésekkel rendelkeztek.

A pályán 8 kitérőt és ennek megfelelően 16 váltót építettek. A mellékelt térképen nyíllal tüntettem fel a pályán lévő kitérőket, amelyekhez hozzá kell adni a végállomásokon lévő kitérőket is.

A villamosításig a pályán nagyobb módosítás nem történt.

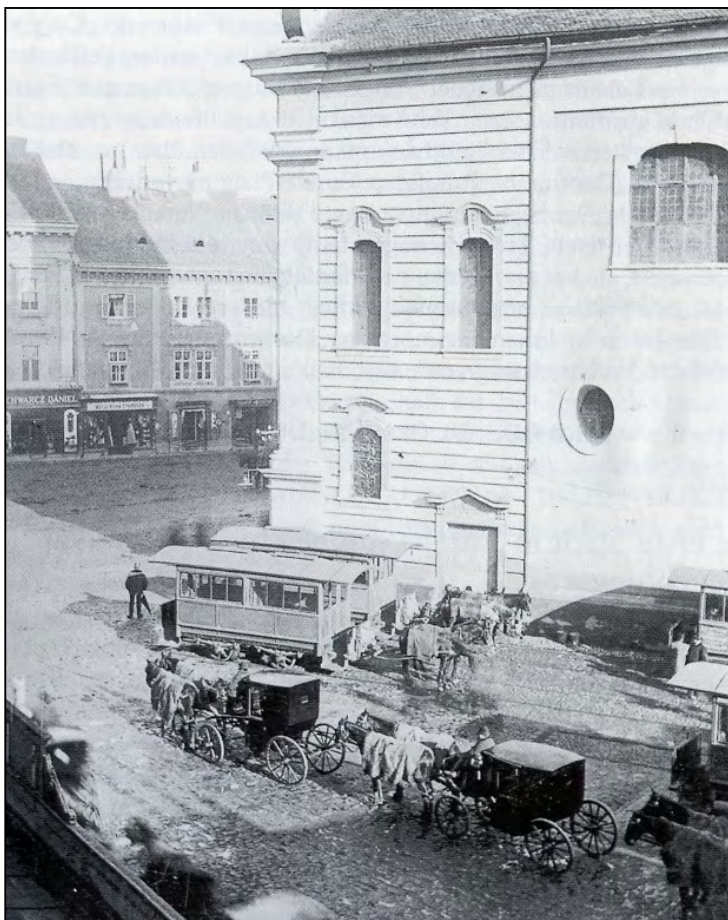


Szent-György tér.

Sct. Georgs-Platz (Semmeringplatz).

26. kép

A Szent György tér (J. Oberbauer metszete Berán Oszkár városkalauzából, 1889)



25. kép

Lóvasúti kocsik és fiakerok indulás előtt a Szent György téren (korabeli fénykép)

A pálya két helyen keresztezte a Begát, két hídon haladva át: egy 40 méter hosszú vas (Hunyadi híd) és egy 42 méter hosszú faszerkezetű hídon. A Malom-csatornákon három kisebb hídon, a vársáncokon pedig összesen 600 méter hosszúságú fahidakon haladt a pálya.

Az „egész pálya síneinek hossza 10,2 kilométer”, olvashatjuk Vörös László 1878-ban Budapesten kiadott *Magyar vasúti*

évkönyv 1882-es ötödik évfolyamában: „a vonalak hossza 5,1 kilométer”.

A pálya üzemi hossza 1872 és 1898 között Miklósi Cornel monográfiája szerint 6,636 kilométert tett ki (*60 ani dela înființarea tramvaiului în Timișoara. Monografie 1869–1929*). A Geml József által szerkesztett *Temesvár Szabad királyi város statistikája 1898-ik évben* a pálya-hosszt kereken 6,6 kilométerre kerekíti.

A LÓVASÚT VONALAI

A lóvasút vonalai nem pontosan az 1868. október 29-i közigazgatási bejárás alkalmával javasoltak szerint épült meg. A társaság gazdaságossági okokra hivatkozva a két fő vonalat építette meg. Az első elkészült vonal, amely a belvárosi Szent György teret kötötte össze a Gyárvárossal, 1869. július 7-én készült el. Ekkor tartották meg a vonal műtanrendőri bejárását. A közforgalomnak másnap, július 8-án adták át. E vonalszakasz hossza 1000 öl, azaz 1896 méter volt.

A *Temesvarer Zeitung* 1869. július 6-i számának napi hírei között hozza olvasóinak tudomására, hogy „a közúti vasút megnyitása, azaz a Gyárvárosból a Belvárosba vezető vonalé – ahogyan minket értesítettek – véglegesen csütörtökön, 8-án, reggel 8 órakor lesz. A pálya bizottsági bejárását szerdán fogják megtartani.”

A lóvasút megnyitásáról a *Temesvarer Zeitung* az 1869. évi július 9-i számában ír részletesebben *Die Feierliche Eröffnung der Pferdebahn* (magyarul: A lóvasút ünnepélyes megnyitása) címmel. „A lakosság hosszú, hasztalan várakozása, az itteni lóvasúti igazgatóság többrendbeli erőfeszítése után végre eljött a lóvasút

ünnepélyes megnyitásának napja. Már sokkal a közölt időpont előtt élénk tömeg hullámzott a Kaszinó előtt és azokban az utcákban, amelyen a feldíszített lóvasúti kocsik útvonala húzódtott. Mindazok, akik a megnyitás napját nemrég még a ködbe vesző jövőbe sem látták, akik a részvények ingadozásában spekuláltak, nem tudták elhinni, hogy öt készenlétben lévő kocsi állt sorban, hogy kisiklás nélkül megtegye a Kaszinó és a Gyárváros közötti veszélyes utat. És mégis 8, mondom nyolc perc alatt megtörtént a csoda. A két kormány megbízott, Lovetzky miniszteriumi titkár úr és Weiß főellenőr úr, a hatóságok előljárói és a kitűnő személyiségek egy zenekar mellett az első kocsiban foglaltak helyet, ezt még négy kocsi követte, ahol a meghívottak kaptak helyet, és sorban, minden esemény nélkül megérkeztek az »Angol királynő«-höz – amíg a pálya járható – majd néhány percig kipihenték az átvészelt veszedelmet. Ezt az időt a vendégek a vonal meghosszabbítása nyomvonalának gyalogos bejárására használták ki. Ezt szép sorban találták és nemsokára visszafelé indultak. A visszaút, az odaúthoz hasonlóan, különös esemény nélkül zajlott. –

A minisztériumi és városi, valamint a közúti vasút képviselői a városháza felé indultak, ahol a jegyzőkönyv felvételére került sor. Itt Lovetzky minisztériumi titkár rövid beszédet tartott, amelyben kifejtette a felülvizsgálati bejárás célját, miszerint megvizsgálandó, hogy a pálya a terveknek megfelelően épült-e meg, és teljesíti-e a műtanrendőri követelményeket. Ezután megállapította, hogy a próbautazás akadálytalanul ment végbe és feltette a kérdést az építésvezető úrnak, valamint Weiß főellenőr úrnak, hogy üzemképessnek tekintik-e a pályát, és miután ők igenlő választ adtak, a közlekedési miniszter nevében a pálya megnyitását a közforgalom számára ünnepélyesen kijelentette. Mind a bejárásról, mind az itt elhangzott eljárásról jegyzőkönyvet vettek fel. – A megnyitási ünnepély eme hivatalos

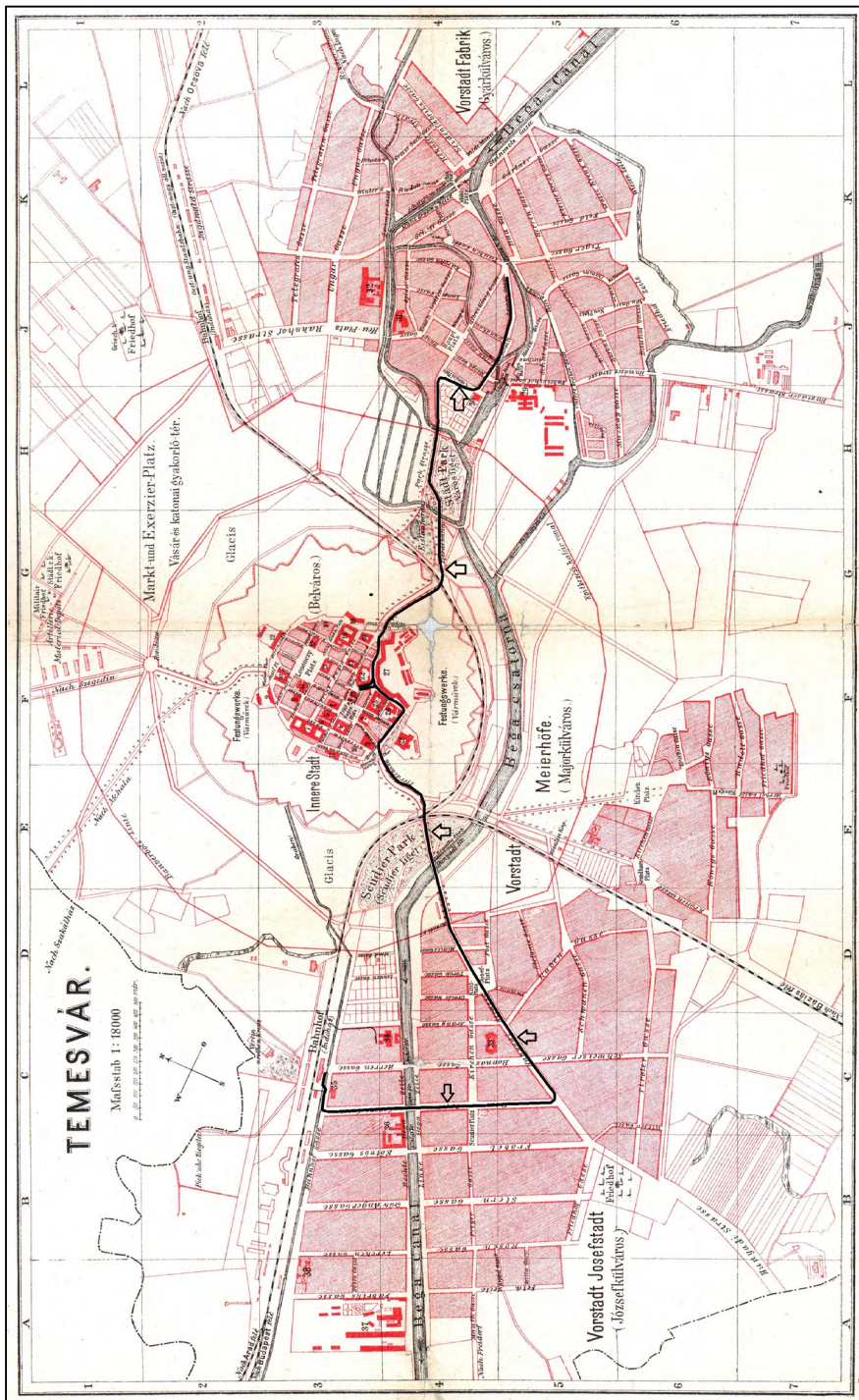
része után délelőtt 11 óra és délután fél 2 között Stenzer úr vendéglőjében egy gyomorerősítő rész következett, ahol fényes fogadást tartottak. A Társaság pezsgő-, és természetesen pohárköszöntő-áradatról is gondoskodott, mely a gyülekezetet vidám és kellemes hangulatba hozta. Kisiklás ez esetben sem történt.”

Az újság július nyolcadikai számában, rövid hírben tesz fel az ingerült kérdést a józsefvárosi Bega-híd építésével kapcsolatban: „a Józsefvárosban, a Bega-csatornán áthaladó híd a város és vezetése szégyenére még mindig befejezetlenül áll. Már majdnem egy éve, hogy a munkálatokat leállították. Meddig fog még tartani, míg a városvezetés az átkelőket a vízbe fulladás veszélyétől megvédeni kegyeskedik, míg a józsefvárosi gabonakereskedés egyik legnagyobb akadályát elhárítja?”



27. kép

A Bem híd a Begán (XX. század eleji képeslap)



28. kép

A városút két vonala. A jobb láthatóság céljából megvastagítottam a vonalat. A vonalon lévő kitérőket nyílakkal jeleztem



29. kép

A lóvasút vonala a Belvárosban és Vármezőn a Gyárvaros határáig



30. kép

Lóvasúti kocsi a Szent György téren. Háttérben a *Temesvári első takarékpénztár* ma is álló épülete (korabeli képslap)



31. kép

A Szent György tér 2019-ben



32. kép

A lóvasút vonala a Gyárvárosban

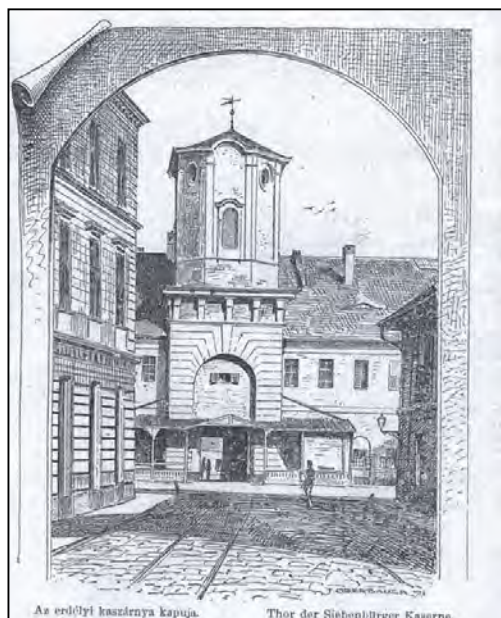
Az első vonal a Szent György (ma Piața Sf. Gheorghe) térről indult a papnevelő intézet (szeminárium) oldala mellől. Egyenesen az Erdélyi kaszárnya felé vette útját, de előtte derékszögben balra fordult, áthaladva a régi Vár (ma Telbisz) utcán. Ezután áthaladt a Balázs (ma itt áll a Bega áruház és a Continental szálloda) téren, és a vár Erdélyi kapuja mellett nyitott kapun

hagyta el a várat. Délkelet felé fordulva áthaladt azon a helyen, ahol ma a Nemzeti Bank (volt Osztrák–Magyar Bank) épülete és a Nagyposta áll, majd ott, ahol ma a Carmen Sylva Pedagógiai Líceum (a volt Magyar királyi Felső Lányiskola) épületegyüttese magasodik, majd keletre fordulva fahídon kelt át az 1909-ben megszüntetett faúszató csatornán, amely a

kincstári fatelep csatornáinak vizét vezet- te vissza a Begába (erről bővebben lásd a szerzőnek: *A Bega, a Bánság elkényeztetett folyója* című könyvét). Útját a Város- liget (ma Parcul Regina Maria) északi ol- dalán folytatta, nagyjából a későbbi Liget út és ennek folytatásában épült Andrassy út (ma str. 3 August 1919) vonalában egé- szen az akkori Seiler-féle gyümölcsösker- tig, amely helyén később a Coronini tér (ma Piața Romanilor) épült ki a Millen- niumi templommal. Közben áthaladt a Malom-csatorna hídján, mely a Kunz-sor (ma str. J. Lonovici!) utca vonalában állt. A Seiler-kertet észak-déli irányban át- lósan szelte át. Balra fordulva átvágott a 15-ös számú (A medvéhez címzett sör- csarnokkal párhuzamos) átjáróházon,

amelyet a társaság 7500 forintért vásárolt meg, és keresztezte a gyárvárosi Fő (ma str. Dacilor), majd Páva (ma str. Anton Pann) utcát. A Malom-csatorna felett a Hammer-féle malom mellett kelt át, majd kiért a Rózsa térre (ma Piața A. Vlaicu). A Rózsa térről a Bárány (ma str. Titu Maiorescu) utcában folytatta útját a vég- állomása felé, mely a Török Császár (ké- sőbbi román neve: Prințul Turcescu) ven- déglő és fogadó közelében volt.

A belváros-gyárvárosi vonalat két sza- kaszban adták át. A Szent György tér és a gyárvárosi Angol királynő vendéglő közötti szakaszt (1896 méter hosszon) 1869. július 8-án, a folytatását (650 méter hosszon) a Török császár vendéglő és fo- gadóig 1869. október 25-én.



33. kép

Az erdélyi kaszárnya bejárata. Előtte a Gyárváros- ba, valamint a Józsefvárosba vezető lóvasút vágá- nyai. J. Oberbauer metszete (Berán Oszkár 1889)



34. kép

A lóvasút gyárvárosi szakaszának pályája az Er- délyi kapu és a Szent Katalin obeliszk között. J. Oberbauer metszete (Berán Oszkár 1889)



35. kép
 A Gyárváros nagyon ritka térképe 1881-ből, melyen feltüntették a régi és új utcaneveket, régi és új házszámokat, valamint a lóvasút vonalát



36. kép

A Fekete medvéhez vendéglő és Dreher sörcsarnok a 19-20. század fordulóján. A két épület közötti telken (régi száma 15., 1881 után 48.) átjutott ki a lóvasúti pálya a gyárvárosi főutcára, amelyet keresztezve ért a Rózsa térre



37. kép

A Fekete medvéhez vendéglő és Dreher sörcsarnok napjainkban



38. kép

A Rózsa tér a gyárvárosi zárda épületével és a Bárány utca részlete a lóvasúti pályával (korabeli képeslap)



39. kép

A Rózsa tér 2019-ben

Szintén 1869. október 25-én tartották a Józsefvárosba vezető vonal Szent György tér és a józsefvárosi Vademberhez címzett vendéglő közötti szakaszának műtanrendőri bejárását és forgalomba adását is.

A Szent György tér és a józsefvárosi állomás közötti vonalat is több szakaszban

építették meg és adták át a forgalomnak. Először a Szent György tér és a józsefvárosi Vadember étterem között lett kész a pálya. Ennek műtanrendőri bejárását és átadását, mint azt az előbb láttuk, 1869. október 25-én tartották meg. A közforgalomnak október 26-án adták át.

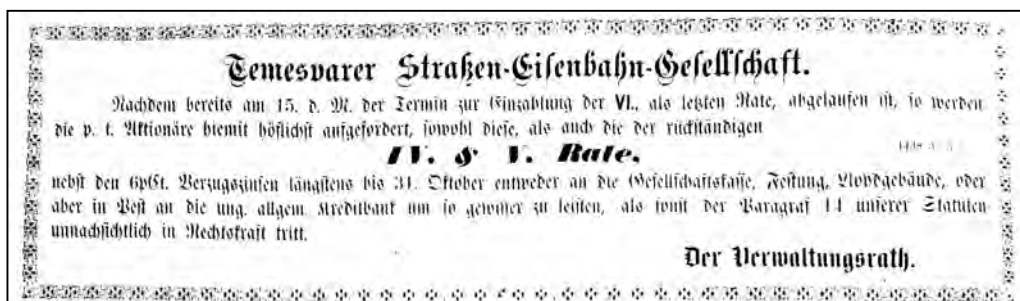


40. kép
A lővasút vonala a Józsefvárosban



41. kép

A józsefvárosi vonalat a közforgalomnak 1869. október 26-án adták át. A Temesvári Közúti Vasút Társaság hirdetése a *Temesvarer Zeitung*ban



42. kép

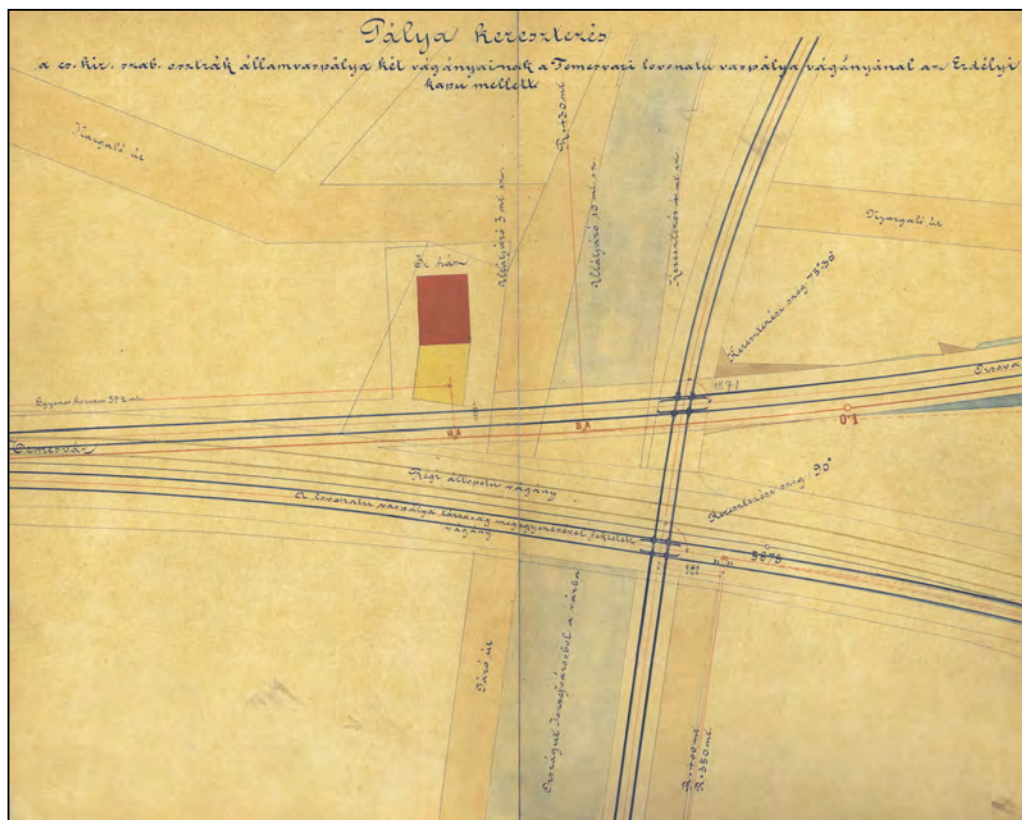
A Temesvári Közúti Vasút Társaság felhívása a részvények részleteinek befizetésére. Hirdetés a *Temesvarer Zeitung*ban

A vonal tehát a Szent György térről indult, párhuzamosan a gyárvárosi vonalal. A Régi vár utcában azonban jobbra fordult. Az Erdélyi kaszárnya Józsefváros felé néző végénél éles kanyarral fordult ki jobbra, és áthaladt a Hunyadi-kastély előtti sétányon (később Hunyadi tér, ma Piața Huniade), majd balra fordulva, a Pétervárad kapu mellett létesített kijáraton jutott ki a várból. Az akkor beépítetlen területen haladt keresztül az akkori Pétervárad út mellett azon a helyen, ahol később kiépült a Hunyadi út (ma Bulevardul 16 Decembrie 1989). A mai román ortodox katedrális és a volt Széchenyi-bérpalota közötti területen keresztezte az

1858-ban átadott Temesvár–Báziás vasútvonal vágányait, majd a későbbi Scudier ligetet (ma Parcul Central) átszelve (itt ma villamos jár) ért a Hunyadi hídhöz (ma Podul Traian), Temesvár első nagy vas-hídjához. Ezen áthaladva folytatta útját a későbbi Küttel térig (nagyon sok temesvári várostérképen helytelenül Küttl térnek írták, a Fröbel/Fröbl utca elnevezéséhez hasonlóan). Az 1920-as román utcaátnevezésekkor a Küttel teret Piața Alexandru Mocionira keresztelték át. (Temesvár nyomtatott térképeinek történetét lásd a szerző *Temesvár nyomtatott térképei* című könyvében.) Ezen áthaladva a Hunyadi úton folytatta útját a Bem utcáig

(ma Str. I. Văcărescu), amelybe éles kanyarral fordult. Akkoriban a későbbi Bem utca Hunyadi út és Templom utca (később Kossuth utca, ma Bulevardul Carol I) közötti szakaszát még Grundhaus Gasse azaz Telekház utcának, a Templom utca és a Bega csatorna közötti részét pedig Wilder Mann Gasse, azaz Vadember utcának nevezték az ott levő A vademberhez címzett étterem és fogadó után. A vademberhez címzett fogadó a Vadember (Bem utca) és a Bega balsor sarkán, az utca nyugati oldalán állt, régi házszáma 61.,

az 1880-as évektől (ekkor kaptak egyes utcák új neveket és ekkor számozták újra a telkeket) pedig Bem utca 36. szám lett. Miklósi Cornel monográfiája szerint 1869. október 25-én a pálya teljes hossza a józsefvárosi A vademberhez címzett vendéglő és a gyárvárosi A Török Császárhoz címzett vendégfogadó és vendéglő között 4000 bécsi ölet, azaz 7584 métert tett ki. Elérve a Bem hidat meg kellett állnia, mert a régi fahidat korszerű vashíddal cserélték fel, és az építkezés még nem fejeződött be (erről bővebben lejjebb).



43. kép

Az osztr. államvasút társaság bázisai és orsovai vágányainak kereszteződése a lóvasút pályájával a Pétervárad kapu (az Erdélyi kapu felirat helytelen) előtt, a mai román ortodox katedrális helyén

Az új, kavartvasból épített Bem híd építéséhez a részvénytársaság a várossal kötött egyezmény értelmében a költségek 25%-ának átvállalásával járult hozzá. A híd elkészülte és átadása (1871 márciusa) után átadták a megmaradt vonalszakaszt is A Vademberhez fogadó és az indóház (ahogy akkor a nagyállomást nevezték) között. Ez a Bem hídtól a Gorové (akkor még Karpfen Gasse, azaz Ponty utcán, ma Str. Bolintineanu) haladt a vasútvonallal párhuzamos utcáig, ahová vonalunk bekanyarodott és végállomásához ért. A műtanrendőri bejárás és a forgalomnak való átadás 1871. szeptember 29-én történt (Miklósi Cornel: *60 ani*

delă înființarea tramvaiului în Timișoara. Monografie 1869–1929). Az utolsó, rövid szakasz átadásának időpontját több forrás más-más dátumra teszi. Vörös László szerint (*Magyar vasúti évkönyv 1878*) „a belváros–józsefvárosi vonalat 1870. október 10-én adták át a közforgalomnak”, a *Városi Közlöny* 1898. évi októberi számában közöltek szerint: „a Józsefváros felé októberben a »Vadember« vendéglőig, novemberben pedig a pályaudvarig nyílt meg a forgalom, s ennél fogva a társaság engedélye 1909. évi november hóban járna le”. Ennek egyik magyarázata lehet, hogy kezdetben az ideiglenesen még álló Bem fahídon vezették át a



44. kép

A Hunyadi tér részlete a Hunyadi-kastéllal és a lóvasúti pályával (korabeli fénykép)

pályát (Vörös László említ egy 42 méter hosszú fahidat a Begán, de nem nevezi meg), azonban a műtanrendőri bejárás akkor elmaradt. Ez viszont nem támasztható alá hiteles dokumentumokkal. A koncesszió lejártának határideje 1909 helyett miért nem toldott ki 1911-re, miért maradt az eredeti? Ez idáig nem találtam nyomát annak, hogyan oldották meg e helyzetet. Több mint valószínű, hogy miután a Bem híd befejezése a városvezetés hibájából csúszott, a város nem piszkálta az ügyet, de a lóvasút társaságnak is kapóra jöhetett a halasztás, hisz miért nem kérték a koncesszió meghosszabbítását.



45. kép

A lóvasút vonala az 1858-ban átadott józsefvárosi állomás előtt (J. Oberbauer metszete Berán Oszkár városkalauzából, 1889)



46. kép

Lóvasúti kocs a józsefvárosi Bem utca és a Scudier tér keresztesződésében (korabeli képeslap)



47. kép

A Józsefváros nagyon ritka térképe 1881-ből, amelyen feltüntették a régi és új utcaneveket, régi és új házszámokat, valamint a lóvasút vonalát

A LÓVASÚT ÁLLOMÁNYA

A 21 személyszállító kocsit darabonként 2000 forintért (Vörös László: *Magyar vasúti évkönyv 1878*. Első évfolyam. Budapest, 1878) szerezték be a bécs-leopoldstadti Spiering-féle gyárból. A gyár a következő elnevezéseket viselte: k.k. landesbefugte Maschienenfabrik und Wagenbauanstalt Johann Spiering, vagy Maschinen- und Waggonbaufabrik Johann Spiering, vagy Spiering Wagen- und Straßenbahn-Bauunternehmung Wien. Cornel Miklósi monográfiája szerint azonban az első tizenegy kocsit egyenként 1755, az utolsó tízet 1673 forintért szállította a gyár. A szállítás nem egyszerre történt: 1869. április 30-án öt, 1869. június 30-án hat, 1869. november 12-én négy, 1869. december 27-én 6 kocsit adtak át a társaságnak.

Ezek a kocsik természetesen amolyan kis sínen gördülő, fapados, elég kényelmetlen dobozok voltak. Az utazás minősége mégis sokszorosan fölülmúlta a társaskocsikkal valót. A lóvasút utódja, a mai temesvári városi közlekedési vállalat 1994-ben helyrehozott egy, a kocsi-színükben csodával határos módon még megmaradt régi villamos pótkocsi-ma-

radványt (helyesebb lenne az újjáépítés szót használni), lóvasúti kocsivá alakította, és ezt vonultatják fel a villamosközlekedés évfordulójának napján. Néhány éve ki is állították a Szabadság (Jenő herceg) téren, de a rongálók elől mégis visszamekítették a villamosmúzeumba (mely napjainkban nem látogatható).

„Minden darabja eredeti” – szól a reklámszöveg, de már a felirata is hamis. Egyszer rá is kérdeztem a kocsit mutogató „szakemberre”: „ha minden porcikája eredeti, akkor mégis mivel magyarázza, hogy a kerékagyon a TCT felirat díszeleg. A TCT ugyanis már Trianon után volt a társaság nevének (Tramvaiele Comunale Timișoara) rövidítése. 1897-től kezdve Temesvári Villamos Városi Vasut Részvény-társaság (TVVV) volt a megnevezése, addig pedig láthattuk, hogy Temesvári közúti vaspálya-társaság. Szép és dicséretes, hogy felújították a színben porosodó roncsot, a félrevezetés azonban nem megbocsátandó cselekedet.

E rövid kitérő után lássuk, milyenek voltak a lóvasúti kocsik. A kocsi vázát és testét fából építették. A fa alkatrészeket idomvasakkal („vinklivas”) fogták össze.

A kocsidoboz lemezes rugók beiktatásával feküdt a keréktengelyekre. A kocsi peronjai nyíltak voltak, télen-nyáron próbára tették a kalauzok tűrőképességét. A két peron mindegyikén egy-egy kézféket szereltek fel. A fából készült fékpo-fák fékezéskor a kerekek belső felületére tapadtak. A kocsiszekrény hossza 4,30 métert, a szélessége 1,90 métert tett ki. A peronok egyenként 0,77 méter hosszúak és 1,26 méter szélesek voltak. Egy lépcső hossza 32 cm volt. A kerekek tengelyeinek egymástól való távolságát 1,90 méterre tervezték. Minden kocsiban, a kocsi hosszában felszerelt fapadokon 16 ülőhelyet biztosítottak. Esténként minden kocsi plafonjára két petróleumlámpát akasztottak (egyét a kocsi elejére és egyet a végére). A lámpákat a kocsik színbe állásakor mindig leszerelték.

Minden kocsi első- és másodosztállyal rendelkezett. 1872-ben a társaság a kocsiosztályok megszüntetését, dohányzó és nemdohányzó rész kialakítását, valamint egységes viteldíj bevezetését javasolta. A társaság ez irányú kérvényét a

városi tanács elvetette. A társaság 1875. július 10-én benyújtott kérelmével újra próbálkozott, immár részleges sikerrel: a város közgyűlésének választmánya a két-termes kocsikban az egyik teremben engedélyezte a dohányzást, de az egytermesekben továbbra is fenntartotta a tilalmat. A díjtételek egységesítését is jóváhagyták (Temesvár sz. kir. város 1875. július 21. kgy. 8947. sz. határozata).

1891-ben tartották meg Temesváron a hatalmas sikernek örvendő országos mezőgazdasági és ipari kiállítást. A nagy forgalomra való tekintettel a grazi gyárból öt kisebb kapacitású, egylovas kocsit vásároltak.

Még 1869-ben a bécsi gyártól darabonként 800 forintért két teherkocsit vásároltak, valamint egy teherkocsialvázat 520 forintért. 1872-ben még 7 darab teherkocsit szereztek be egyenként 920 forintért.

1877. december 31-én a társaság 21 személyszállító kocsival és 7 teherszállító lowryval (ebből származik a lóré) rendelkezett. A munkára fogott lovak száma 70 volt.



48. kép

Az újjáépített lóvasúti kocsi a Szabadság téren



49. kép

Tolcsvay László 2008-ban



50. kép

Tolcsvay László 2008-ban az utolsó temesvári lóvasúti kocsí peronján

Harminc éven keresztül ezek a kocsik poroszkáltak, vagy ha a kocsis is úgy akarta, zakatoltak sebesebben Temesvár utcáin. A lóvasút villamosítása után (amely egy külön történet) a régi kocsik még egy ideig pótkocsikként szolgálták a város közönségét vagy az idelátogatókat.

Temesvári fellépése előtt, 2008-ban Tolcsvay Lászlót kalauzoltam a Temesköz metropolisában, s mint mondta, „intra-



51. kép

Tolcsvay László 2008-ban a „fadoboz” belsejében

vénásan öntöttem belé a város történetét”. Ekkor még állt a Szabadság téri holt vágányon a felújított/újraépített lóvasúti kocsí. Egy kis kerülővel, a mellékutcából kijöve tűnt fel előttünk a sárga kocsí. Bár nem az első temesvári villamosra szálltunk fel, hanem az utolsó lóvasúti kocsira, kellemes meglepetést szereztem az *Első villamos* népszerű sláger zeneszerzőjének.

HOL VOLT AZ IGAZGATÓSÁG, HOL ALUDTAK A LOVAK ÉS A KOCSIK?

Eleinte a társaság irodái egy Erőd utcai lakásban voltak. Ezt a pálya megnyitáskor eladásra kínálták. A *Temesvarer Zeitung* 1869. július nyolcadikai számában a Temesvári Közúti Vaspálya Társaság az Erőd utca 10. szám alatti ház első emeletén lévő, négy szobából, egy konyhából, éléskamrából álló, fáskamrával, illetve telekrésszel rendelkező, addig a társaság irodahelyiségéül szolgáló lakást eladásra kínálja.

Ezután a társaság igazgatósága átköltözött a belvárosi Lloyd épületébe, ahonnan 1874-ig intézte a lóvasút ügyeit (ez nem a mai Lloyd-palota, amely később épült meg).

Említettem volt, hogy a Seiler-féle gyümölcsöskert 15-ös számú átjáróházát (Krausz-féle ház) a társaság még 1869-ben megvásárolta 7500 forintért, hogy a pályát itt vezesse át a gyárvárosi Fő utca keresztezésével a Rózsa tér felé (az 1881-es Gyárváros-térképen, mely feltünteti a régi és új ház/telekszámokat, a 15-ös számú telek a 48-as számot kapta). 1869. március 6-án a szomszédos, 16-os számú telket is megvásárolta (1881 után 49. számú ház). Ez volt a híres A Medvéhez címzett sörcsarnok épülete háta mö-

götti, Seiler-kertre néző telek. Ezért az épületért és telekért a társaság 18 500 forintot adott a volt tulajdonosnak, Schiller Károlynak. E ház udvarán létesítették 1870-ben az első ideiglenes, fából épített lóistállókat. A kocsik részére a Seiler-féle kertben béreltek telekrészt, ahol már 1869-ben, szintén fából építettek 27 öl hosszú és 11 öl széles (51,20 x 20,90 méter) ideiglenes kocsiszínt 24 kocsi részére. A kocsikat egy fordítókorong segítségével egymással párhuzamosan állították a színbe, ahol egy szerszámraktárt is kialakítottak. A társaság kötelezettséget vállalt, hogy a város felszólítása után 6 hónap türelmi idő alatt ezt az ideiglenes épületet lebontja.

Nemsokára, 1871. november 4-én a város felszólította a társaságot, hogy bontsa le a színt és költöztesse el. A társaság halasztgatta a dolgot, mert nem rendelkezett egy végleges kocsiszín építésére szükséges telekkel. Kérvényezte a várostól egy, A Medvéhez közeli, 468 négyszögölnyi telek eladását, de a város elutasította a vásárlási ajánlatot. A társaság a folyamatos felszólítások ellenére sem bontotta le a kocsiszínt, ezért 1873-ban a város perre



52. kép

A Rózsa tér 4. szám alatti igazgatósági épület (korabeli képeslap)



53. kép

A Rózsa tér 4. szám alatti igazgatósági épület az 1928-as állapotában (Miklósi Cornel 1929)



54. kép

A felhagyott Rózsa téri volt lóvasúti remiz 1928-ban (Miklósi Cornel 1929)



55. kép

A felhagyott Rózsa téri volt lóvasúti remiz 1928-ban (Miklósi Cornel 1929)

vitte az ügyet. A társaság kénytelen volt másik helyszínt keresni, és 1873. december 31-én Schmidt Izabellától 22 000 forintért megvásárolta a Rózsa térén álló, akkor 400-as számot viselő (az átszámolás után 4. szám lett) házat és telket. Ezt a házat alakították át igazgatói irodává, és itt kapott lakást a társaság igazgatója is. 1874-ben a Lloyd-beli irodákat is ideköltöztették. A ház kertjében építették fel téglából az új, öt vágány számára tervezett, immár állandó kocsiszínt is, szintén

még 1874-ben. A kocsikat a színt kapuja előtt épített fordítókörong segítségével tolták a színtbe, a párhuzamosan épített vágányokra. Ugyanez évben, szintén az udvaron egy, főleg a lovak patkolására oly fontos kovácsműhelyt építettek és rendeztek be.

1876-ban az udvarban új istállókat építettek. Ezzel a Medvéhez sörcsarnok mögötti telek feleslegessé vált, és a társaság 1875. október 13-án 10 000 forintért, tehát 8500 forint veszteséggel eladta.

A társaság igazgatósága, irodái, a kocsi-
szín és istállók 1899-ig maradtak a Rózsa
téri telken. Csak a lóvasút villamosítása
után költöztek el új helyre, ahol ma a te-
mesvári közszállítási vállalat székhelye és

a „régiz remiz” található.

A társaság ezeken kívül még egy váró-
termet és egy őrházat is épített (Cornel
Miklósi: *60 ani dela înființarea tramvaiu-
lui în Timișoara*).



56. kép

A régi igazgatóság épülete napjainkban



57. kép

A régi igazgatóság épülete napjainkban

UTAZÁS A LÓVASÚTON

A lóvasúton rendes körülmények között a személyforgalmat 10 darab kétlovas kocsival bonyolították le: négy kocsi közlekedett a józsefvárosi állomás és a Szent György tér, hat pedig a Szent György tér és a Gyárváros között. Télen, amikor a hó megnehezítette a vontatást, harmadik lovat is munkába állítottak. Ez volt az úgynevezett előfogat.

A kocsik 10-12 percenként követték egymást. Az első kocsi reggel hatkor indult, az utolsót este tízkor indították a Gyárvárosból a Szent György tér felé. Itt bevárta a józsefvárosi állomásra induló kocsi. A déli csúcsforgalom idején mindkét vonalon 3-3 tartalékkocsit állítottak forgalomba.

A lovakat a Szent György téren delente váltották.

Gondoltak a különleges eseményekre is. A színházi előadásokról, hangversenyekről, szórakozóhelyekről a menetrendi kocsikon kívül megrendelt kocsikkal is szállították a közönséget.

A lóvasúton az éjjeli vonathoz is el lehetett érní, mert e célból hajnali fél négykor is indítottak kocsikat az állomáshoz. Ezzel a járattal az utasok a Budapestre indu-

ló vonatot is elérték, és az onnan érkező vonattal jöttek is kényelmesen, és olcsón utazhattak az állomástól a városba.

Az utazóközönség a kijelölt megállóhelyeken vagy pedig útközben is fel-, illetve leszállhatott a kocsikról. Ezt a várossal kötött szerződésben írták elő. A sok útközbeni megállás többször okozott bosszúságot, mert növelte az utazás időtartamát. Külön problémát okozott a Temesvár-Báziás és Temesvár–Orsova vasútvonallal való kereszteződés is, mert a lóvasúti kocsik több percet is kellett álldogálniuk a leeresztett sorompók előtt.

A kiszolgáló személyzet 39 főt tett ki. Ezek között volt 1 főellenőr, 2 ellenőr, 10 kalauz, 20 kocsis, 1 kocsimester, 1 állatorvos, 2 istálló-mester és 2 kocsikezelő, aki a tolatást végezte.

A józsefvárosi vonalon 5, a gyárvárosin 3 kalauz teljesített szolgálatot. Két kalauz mindig szabad kellett legyen. Észrevehettük, hogy a 10 kocsira csak 8 kalauz jutott. A helyzetet úgy oldották meg, hogy reggelente az első két kocsit mindkét vonalon egy-egy kalauz szolgálta ki.

A lóvasúti személyzet büszkén viselte az egyenruhát, hisz a biztos fizetés pénz-

ügyi biztonságot és rangot jelentett. Mivel a lóvasút mindvégig nyereséges volt, az alkalmazottak részére nyugdíjalapot hoztak létre, amely akkoriban óriási előnyt jelentett a dolgozóknak.

A társaság betegsegélyző pénztárt is létrehozott. A lóvasút utolsó teljes üzemében, 1898-ban Temesváron hét betegsegélyző pénztár működött. Legtöbb beteglétszáma a Temesvári Kerületi betegsegélyző pénztárnak volt (2001 beteg), következett az Ipartestületi betegsegélyző pénztára (1346 beteg), a Gyárudvar Rt. betegsegélyző pénztára (461 beteg), majd a Kereskedő Egylet betegsegélyző pénztára (282 beteg), a Pincérek betegsegélyző pénztára (59 beteg), a Blau

Testvérek Szeszgyár Rt. betegsegélyző pénztára (39 beteg) és a Közúti Vaspálya Társaság betegsegélyző pénztára. A pénztár orvosai ebben az évben összesen 37 beteget, közülük 27 fekvőbeteget kezeltek. Ezek mindegyike meggyógyult. Kórházi kezelésre csak két betegnek volt szüksége (Geml József: *Statistika, 1898*).

Szintén Geml József *Statistikája* szerint a lóvasút 1891-beli személyzete 39 fő (3 hivatalnok és mérnök, 36 munkás és szolgál) volt. Ez 1898-ra 53 főre bővült (szintén 3 hivatalnok és mérnök, de 50 munkás és szolgál).

A teendőik megfogalmazása mellett a szolgálati szabályzat az utasokkal szembeni előzékenységet is előírta.



58. kép
Lóvasúti kalauz



59. kép
Társaskocsik (omnibuszok) a józsefvárosi állomás előtt a XIX. század végén

A LÓVASÚTPÉNZ

Gyermekkoromban szokás volt a gyermekeknek villamospénzt adni. Ha meglátogattuk a nagynénit/nagybácsit vagy nagyszülőket, búcsúzáskor villamospénzt nyomtak a markunkba. Természetesen örültünk, mert otthon is megkaptuk a jegyrealót. Persze hogy tudták ezt a nagyszülők, a nénikék és bácsikák is, mégis markunkba nyomták az aprót. Nem tudom, hogy volt ez a lóvasút idején, de sejtem, hogy hasonlóan működött a dolog.

Említettem, hogy 1875-ig minden kocsi első és másodosztállyal rendelkezett, különböző díjtételekkel. Első osztályon 10, másodosztályon 8 krajcár volt a jegy ára. Mivel a Szent György téren át kellett szállni, az állomástól a Gyárvárosig kétszer 10 krajcárt, tehát 20 krajcárt tett ki a viteldíj. 1875-ben a város hozzájárulásával (1875. július 21. kgy. 8947. sz. határozata) egységesítették a díjtételeket, és egy jegy ára 10 krajcár lett. Ugyanakkor megszüntették a kocsiosztályokat. Ettől az évtől kezdve bevezették a 10 év alatti gyermekeknek szóló félárú jegyeket és csökkentett árú bérleteket az iskolai tanulók számára. 1878-tól az ipari tanulók is kaphattak kedvezményes árú jegyet,

de igazolást kellett hozniuk a munkaadójuktól.

A pótszerződés, amelyet a város és a társaság 1879. november 28-án kötött meg, véglegesen (a koncesszió végéig, azaz 1909-ig) szabályozta a viteldíjakat: a Belvárosból a külvárosokba (Józsefváros és Gyárváros) egy útért személyenként 10 krajcárt kellett fizetni, a városi hivatalok 14 darab szabadjegyet kaptak. A városi rendőrlegénység és a hivatali szolgák részére a lóvasút használatát ingyenesé tették. A tanulók 3,30 forintért havi bérletet válthattak. A bérlet a tulajdonosát naponta négy utazásra jogosította fel. A 2,00 forintos tanulóbérlet napi két útra volt érvényes. Ezen kívül bevezették az úgynevezett általános bérletet, amely 50 utazási szelvényt tartalmazott. Ennek ára 3,50 forint volt. Ehhez hozzáadódott a bélyegilleték, mely 3,3%-kal növelte az árát. A társaság a városháza hivatalnokainak is bérleteket bocsáthatott ki a diákbérletekkel megegyező feltételekkel.

Az omnibusztársaságok konkurenciája miatt a társaság 1895-ben leszállította a menetjegyek árát, és bevezette a 12 krajcáros menettérti jegyeket is.

Később bevezették az átszállójegyet. Ezzel a Gyárvárosból a józsefvárosi állomásig (és fordított irányban is) 15 krajcárért lehetett utazni.

Ezek a díjtételek csak a lóvasút 1899-es villamosítása után változtak ismét.

A jegyek árát és a jegytömböket a kaulauzok minden este hazavitték. Másnap reggel végezték el az elszámolást és fizették be a bevételt a társaság pénztárába.

Ez néhány évig a lóvasút villamosítása után is ekképp működött. A társaság belátta, hogy a megnövekedett forgalom következményeként megemelkedett pénzüsszeg hazavitele már nem biztonságos megoldás, ezért egy Wertheim-pénzszekrényt szerzett be, ahol mindegyik kaulauznak külön fiókja volt. A műszak végén ebbe helyezték a napi jövedelmet.

Verkehrsmittel.		
Pferdebahn. Haltestelle: Stadt, St. Georgsplatz; fährt in die Vorstadt Josefstadt bis zum Bahnhof und vice versa; in die Vorstadt Fabrik bis zum »Türkischen Kaiser« und vice versa. Fahrpreis in einer der angegebenen Richtungen 10 kr., von einer Vorstadt in die Andere 15 kr. per Person.		
Omnibus. Haltestelle: Stadt, St. Georgs-Platz. Fährt Bischofsstrasse — Meierhöfer Königsplatz u. retour. Verkehrt Früh 7 Uhr his zum Schluss der Theatervorstellung. Fahrpreis 6 kr.		
Fiaker-Einspanner-Fahrtaxe.		
Tarif für Fahrten nach der Zeit.		
	Fiaker.	Comfort.
1. Für die erste halbe Stunde	— .60	— .40
2. Für jede nachfolgende Viertelstunde	— .20	— .15
3. Für das Warten in der ersten halben Stunde gebührt keine Taxe. für jede weitere Viertelstunde	— .20	— .10
2. Zum Fabriker Bahnhof.		
<i>Am Tage.</i>		
4. Aus der Stadt	— 80	— 50
5. Aus der Vorstadt Fabrik	— 40	— 30
6. Aus der Vorstadt Josefstadt	1.20	— 80
7. Aus der Vorstadt Meierhöfe	1.20	— 80
<i>In den Nachtstunden.</i>		
8. Aus der Stadt	2.—	1.20
9. Aus der Vorstadt Fabrik	— .80	— .60
10. Aus der Vorstadt Josefstadt	2.50	1.80
11. Aus der Vorstadt Meierhöfe	2.50	1.80
3. Tarif für besondere Fahrten.		
<i>Beim Tage.</i>		
12. Aus der Stadt in die Mehala oder in die rumänische Meierhöfe	— .80	— .40
13. Aus der Stadt in die Vorstadt Josefstadt	— .60	— .40
Aus der Stadt in die Vorstadt Fabrik	— .60	— .40
Aus der Stadt in die deutsche Meierhöfe	— .60	— .40
Aus der Stadt in den Präsidentengarten	— .60	— .40

60. kép

Temesvár városi közlekedésének díjtételei (fiaker, konflis, omnibusz, lóvasút) 1894-ben (Trautmann városkaula)

Aus der Stadt auf der Gyarmathaer Strasse bis zur Pummer'schen Csárda	—60	— 40
Aus der Stadt auf den Marktplatz	—60	— 40
14. a) Aus der Stadt zu den Jagdwald	2.—	1.20
Aus der Stadt zur Köpplinger Mühle	2.—	1.20
Bei Tour- und Retourfahrten sammt halbstün- diger Wartezeit	3.—	2.—
c) Aus der Fabrik ebendahin	2.—	1.—
Tour- und Retourfahrt	3.—	1.50
c) Aus der Josefstadt ebendahin	2.50	1.50
Tour- und Retourfahrt	4.—	2.50
15. Aus der Stadt oder Fabrik in die Weingärten	1.20	—80
16. Aus der Stadt auf die Arader Strasse bis zum Schleifelder'schen Weingarten	—80	—60
Für Fahrten in der Stadt oder Vorstadt	—40	—30
17. Die Gebühren für Fahrten bei Taufen, Trauungen, Leichen- begängnissen etc. sind nach der Zeit wie unter A zu berechnen.		

In den Nachtstunden.

Während der Nacht sind die sub. 1, 2, 3, 10, 11, 12, 13, 14 und 15 festgestellten Taxen doppelt zu berechnen.

Verkehrsmittel am Bahnhof Josefstadt.

Hotel-Omnibuse von den Hotels »7 Churfürsten« »Hirsch«, »Hungaria«, »Kronprinz Rudolf«. Fahrtaxe vom Bahnhof in das Hotel und vice versa — 30 kr.

Pferde-Eisenbahn. durchfährt die Goröve — Bemgasse — Hunyady-Strasse und Platz, Alte Festungsgasse — St-Georgsplatz (Haltestelle) und zahlt die Person für diese Route und vice versa 10 kr., Militär und Kinder 5 kr., für die Fahrt von der Josefstadt in die Vorstadt-Fabrik und vice versa à Person 15 kr.

Fiaker und Einspänner : Fahrtaxe zum und vom Bahnhof in die Stadt, bei Tag Einsp. —.40, Nacht 1.— Fiaker bei Tag —.60, Nacht 1.50, deutsche Meierhöfe, Einsp. bei Tag — 40, Nacht 1.—, Fiaker bei Tag —.50, Nacht 1.50, rum Meierhöfe, Einsp. bei Tag —.50, Nacht 1.—, Fiaker bei Tag —.80, Nacht 1.50 Vorstadt Fabrik, Einsp. bei Tag —.80, Nacht 1.80 Fiaker bei Tag 1.20, Nacht 2.50.

Für das Tragen des Gepäcks aus den Coupés zum Wagen je nach Grösse desselben 10—20 kr

Ellwagen vom Bahnhof in das nahegelegene Frauenbad Buziás.

61. kép

Temesvár városi közlekedésének díjtételei (fiaker, konflis, omnibusz, lóvasút) 1894-ben (folytatás) (Trautmann városkalauza)

A MAJOROK KÜLVÁROSBA (1896-TÓL ERZSÉBETVÁROS) VEZETŐ VONAL BONYOLULT TÖRTÉNETE

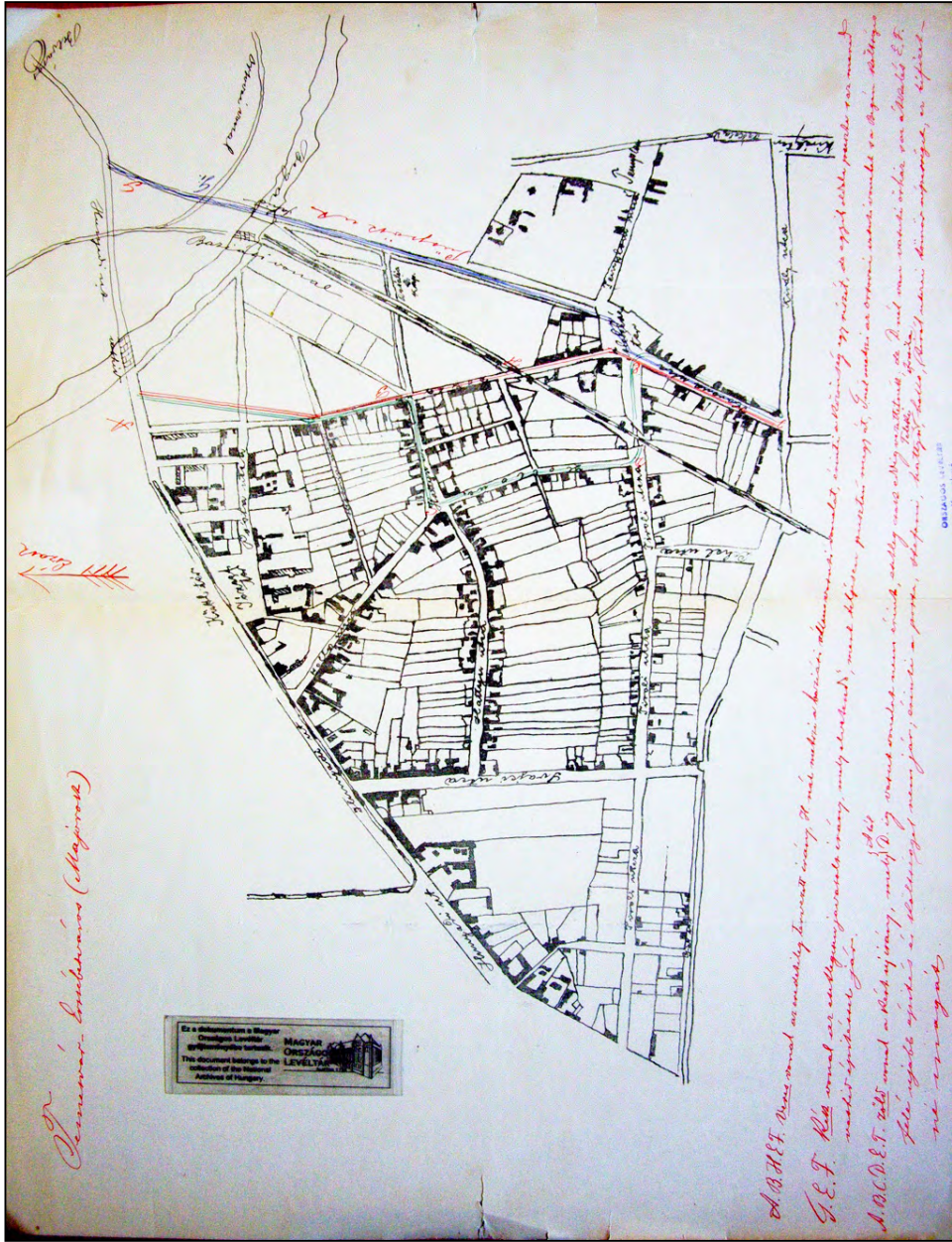
A történet dióhéjban: a Majorok lakossága lóvasúti vonalat kívánt a városnegyedébe, melyen könnyebben érhetett volna a Belvárosba és a józsefvárosi nagyállomásra, vagy az 1876-ban megnyitott gyárvárosi állomásra, azaz a kisállomásra.

A majorok lakosságának óhaját a városvezetés közölte a lóvasút társasággal, amely csak a város számára elfogadhatatlan feltételek mellett akarta kiépíteni a vonalat. A szerződés értelmében azonban a város területén a társaságnak kizárólagos joga volt lóvasutat építeni. Folyt a huzavona, a majorok lakossága megunt a dolgot, és omnibusztársaság létrehozására kért engedélyt, amit a városvezetés meg is adott. Az omnibuszok nemcsak a Belvárosba vagy a legközelebbi lóvasúti megállóig szállították az utasokat, hanem a vasútállomásokra is, konkurenciájává váltak a lóvasútnak, amely jelentős bevételtől esett el. Kitört a konkurenciaháború, mely véglegesen a lóvasút villamosításával és az erzsébetvárosi (1896-ig Majorok) villamosvonal kiépítésével ért véget.

Most lássuk a részleteket. Mivel a TKVT a már ismertetett vonal kiépítését követő eltelt két évtized után sem hosszabbítot-

ta vagy egészítette ki vonalait, a majorok lakossága megelégedte az áldatlan állapotokat és egy részvénytársaság megalakításába fogott, mely tervezett társaság 1892-ben „előmunkálati engedélyt kért egy a Belvárosból a majorkülvárosba vezetendő, petroleum vagy gőzmotorral üzembe veendő közuti vasut építése végett” (Városi közlöny 1898, 10. sz.).

A Belváros és a Majorkülváros között felépítendő petróleum- vagy gőzmotoros vasút nyomvonalára három változatot vizsgáltak meg. Az első, eredetileg tervezett nyomvonalat piros színnel rajzolták a csatolt térképvázlaton, és ABHEF betűkkel jelölték. A vonal kiindulópontja a Hunyadi híd józsefvárosi hídfője után, a Hunyadi út és a Dózsa utca kereszteződése előtt lett volna. A pálya a még beépítetlen területen haladt volna, keresztezve a Posta (ma str. Treboniu Laurian) utcát, majd a Stefánia (ma str. Virgil Madgearu) utca és a Dózsa (ma str. Gheorghe Doja) utca kereszteződésében fordult volna a Dózsa utcába, melyen végighaladva érte volna el a Telekház (ma Piața N. Bălcescu) teret. Ennek nyugati oldalán át a Korona (ma str. Independenței) utcán



62. kép

A petróleummotoros közúti vasút nyomvonalai a Belváros és a Majorokváros között

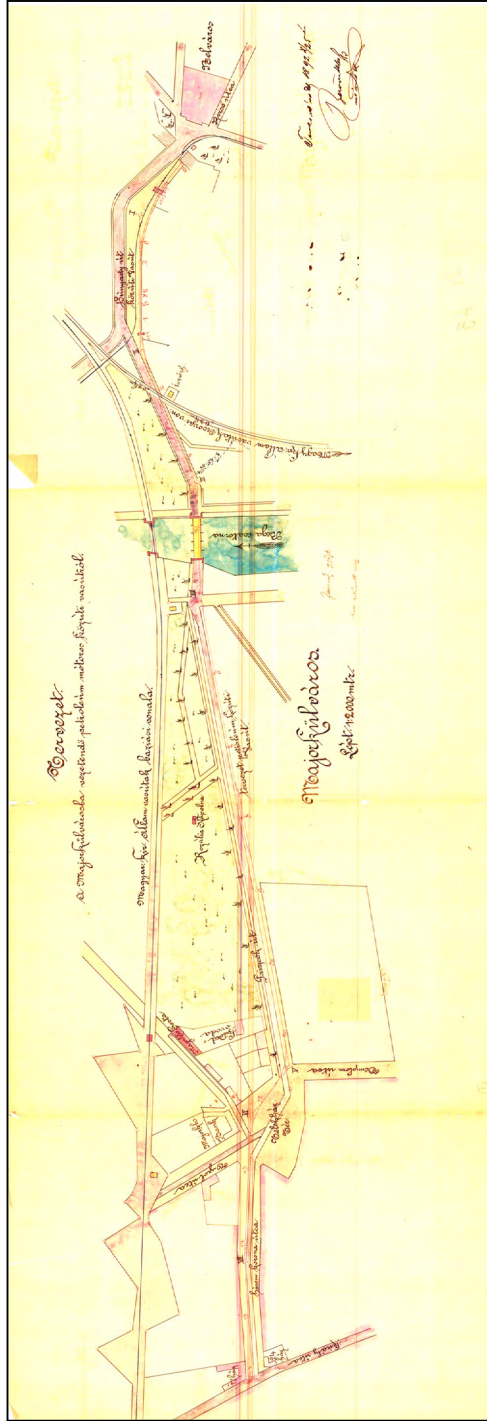
folytatta volna útját a Király (ma str. Memorandumului) utcai kereszteződésig (F). A temesvár–báziási vasút vonalát a H pontban keresztezte volna. E nyomvonal hátrányát jelentette, hogy az ABH betűkkel jelölt szakaszon a pályának csak egyik oldalán vannak épületek, a Bega felőli oldal viszont még beépítetlen állapotban volt. A GEF betűkkel jelzett kék vonalváltozat a Hunyadi útról indult volna, a G ponttól (ma itt található a román ortodox katedrálissal szembeni saroktömbház). Délnyugati irányban haladva keresztezte volna a temesvár–orsovai vasútvonalat (ma itt emelkedik a román ortodox katedrális), áthaladt volna a Püspök híd (ma Podul Mitropolit Andrei Șaguna) mellett megépítendő vashídon, majd a Püspök (ma bulevardul Mihai Viteazul) úton ért volna a Telekház térre. Innen az első változat nyomvonalát követte volna. Ez a nyomvonal-javaslat „elvetendő, mert teljesen pusztán megy át, G-nél metszi az orsovai vasuti vonalat s a Begán költséges vashíd építéssel jár” – olvasható a térkép-vázlat alatti megjegyzésben.

A harmadik, (ABCDET betűkkel jelzett) zölddel rajzolt változat a kért újabb javaslat. A vaspálya A-tól B-ig az első nyomvonalváltozatot tartotta volna meg, de B-nél jobbra fordult volna a Hattyú (ma str. Romulus) utcába, majd balra fordulva, a Holló (ma str. Alexandru Odobescu) utcán haladt volna végig a Tiroli (ma str. Ciprian Porumbescu) utcáig. Itt, balra fordulva a Tiroli utcán át érte volna el a Telekház teret, majd az előbbi két változattal megegyezően jutott volna a Korona utcai vég-

állomásáig. A temesvár–báziási vasútvonalat a Tiroli utcában keresztezte volna (D pont). E változat előnye volt a sűrűn lakott városrész, és az, hogy nem kívánt költséges építkezéseket (híd, töltés). Egyedüli hátrányának a Tiroli utcai vasúti kereszteződés és az itt lévő vasúti őrház mutatkozott. Ez a nyomvonalváltozat tűnt a legmegfelelőbbnek, főleg mert „kifizetné magát”.

A városi tanács felhívást intézett a TKVT-hoz, hogy kíván-e élni az engedélyokmányában biztosított előjogával, és megépíti-e a Belvárost a Majorok külvárossal összekötő lóvasutat. A társaság igenlő választ adott, és a belváros–józsefvárosi vonal kitérőinek meghosszabbítását, ezzel a forgalom gyorsítását is vállalta, de a város szempontjából előnytelen feltételhez kötötte: a koncessziós szerződés 15 évvel való meghosszabbítását kérte.

Ezután a városi közgyűlés bizottságot alakított, mely alaposan megtárgyalta az ügyet. A társaság által igényelt szerződés-hosszabbítás gondolatát elvetette, ugyanis a város már akkor azon gondolkodott, hogy saját kezelésbe és irányításba vegye a városi közlekedés ügyét, a TKVT-vel kötött szerződés szerint erre még 14 évet kellett volna várni. Másrészt egy új társaság létrehozásának sem örvendett, hisz abban az esetben, ha a majorkülvárosiaknak engedélyt adnának, akkor a városban két kötőtpályás közlekedési társaság működne, az új konkurenciát jelentene a 14 év múltán a városnak ingyen átadandó lóvasútnak, és a város nem tudná tető alá hozni az egységes városi közösségi közlekedési vállalatot. Tehát egy



63. kép

„Tervezet a Majorkülvárosba vezetendő petroleum motoros közúti vasutról”, 1892. október 25.

új megoldást kellett találni, amely megoldja a majorkülvárosiak igényét, de biztosítja a város közlekedési rendszerének egységes és akadálytalan fejlesztését is. A lóvasút hálózatfejlesztésének ügyében a városvezetés tehát további tárgyalásokat, egyezkedéseket javasolt a lóvasúti társaságnak. Ajánlatot kért a majorkülvárosi vonal megépítésére, a gyárvárosi vasúti állomáshoz, a gyárvárosi Szent Illés román ortodox templomhoz és a gyárvárosi római katolikus temetőig (ma Buziási úti temető) vezető vonalak kiépítésére, valamint a józsefvárosi vonal kitérőinek meghosszabbítására és újabb váltók megépítésére.

A társaság feltételül szabta a szerződés 18-25 évvel való meghosszabbítását, és azt, hogy 14 év múlva a város 50%-kal részesedjék a jövedelemből (emlékezzünk vissza, hogy az 1869-es engedély lejárt 1909-ben lett volna, amikor is a lóvasút ingyenesen városi tulajdonba került volna). A városi tanács természetesen ezeket a városra előnytelen feltételeket sem fogadhatta el. Ezen kívül a városi tanács a kiküldött bizottság által vázolt vonalak megépítését sem tartotta kielégítőnek, hisz a város vezetőségének nagyvonalú tervei voltak nagy-Temesvár kiépítésére. Ezek már a lóvontatású vasúttal sem voltak összhangban. Ezért a városi tanács 1894 elején „felhívást intézett a közuti vaspályatársasághoz az iránt, hogy vajon nem lenne-e lehetséges ez alkalommal az üzemrendszert valamely modernebb, névszerint a villamos erőnek alkalmazása által megváltoztatni, továbbá hogy nem lehetne-e oly megállapodásokat lé-

tesíteni, melyek a várost arról biztosítják, hogy a város tervbe vett szabályozása és kiépítése folytán szükségessé válандó új vonalak létesítését a városnak kivánni joga legyen?”

A lóvasút megnyitásától eltelt egy negyed század, és láthattuk, hogy a város új, komfortosabb, gyorsabb, olcsóbb, modernebb közlekedést kívánt meghonosítani. Megszületett a lóvasút villamosításának gondolata. Ettől fogva a lóvasút társasággal folytatott tárgyalások összefonódtak a villamos (vagy ahogyan akkoriban nevezték: „villanyos”) bevezetésének igényével is. S bár e könyv témája a lóvasút, a villamos bevezetésének előfeltételeivel is foglalkoznunk kell, mert a gondolat elvetett magja szárba szökken, és néhány év múlva az utolsó pacika is távozott a sínekről.

Akarva-akaratlanul a lóvasút társaságnak lépnie kellett, és 1894. szeptember 17-én benyújtotta a városi tanácsnak emlékiratát, amelyben a különböző modern üzemmódok előnyeit és hátrányait részletezte. Kijelentette, hogy még nem mondható el bizonyosan, hogy a villamos vontatás olcsóbb-e a lóvontatásnál, s a felső vezeték kiépítése (mivel a nemzetközi közúti vasútegylet 1893-ban egyértelműen állást foglalt a légi vezeték mellett) nehézségekbe fog ütközni. Ennek ellenére „a város kívánságára” a társaság ajánlatot kért a budapesti Ganz és társa cégtől. Eszerint a város igényeinek teljesítésére a városi villamos vasútnak 682 940 forint befektetési tőkére lenne szüksége, amelynek törlesztésére, 3,88%-os kamattal számítva a szerződésnek 55 évvel való meghoszs-

szabítására lenne szükség. A törvényhatósági bizottság eleve elfogadhatatlannak ítélte az emlékiratban felvázolt ajánlatot, s mivel a kiküldött bizottság „a villamos üzemerőre való átmenetelt nem tartotta célirányosnak, az 1894. évi december 31-én tartott közgyűlésből felhivatott a társaság, hogy nyilatkozzék az iránt:

1. mily feltételek mellett hajlandó az engedély meghosszabbítása nélkül kiépíteni és üzembe hozni a fentebb említett új vonalakat és még a Józsefvárosban közvetlenül az indóházhoz vezetendő vonalat?” Itt megjegyezzük, hogy a város vonalkorrekción, rövidítést sürgetett: a Küttel tértől ne a Hunyadi úton haladjon a vonal, majd a Bem utcán, Bem hídon át az állomás felé, hanem a Küttel térről a Kossuth (volt Templom) utcán haladjon tovább, majd a Bonnaz utcán át az új Bega-hídon (Horgony híd, majd Ferencz József híd, Magyarország első folytatéából készült közúti hídja) és folytatva útját az Úri utcán érjen a tervbe vett józsefvárosi új, impozáns vasúttállomás elé.”

A kérdés második pontjában megfogalmazottak szerint tudni óhajtották, hogy a társaság milyen feltételek mellett építené ki „esetleg csak a majorkülvárosi vonalat”.

A harmadik pontban azt tudakolták, hogy a közúti vasúttársaság „mily módzatok és feltételek mellett hajlandó ezen új vonalak valamelyikén a villamos üzemet accumulátorokkal életbe léptetni?” Baader Henriknek bizony nem volt könnyű a dolga: egyrészt képviselnie kellett a részvénytársaság érdekeit, másrészt, temesvári polgárként és a törvényhatóság

tagjaként, a város érdekeit kellett szem előtt tartania.

A társaság az akkumulátoros megoldást drágának és célszerűtlennek vélte, hisz ez az üzemmód világszerte még gyerekcipőben járt, még csak kísérleti stádiumban leledzett. Nem vállalkozott rá. Az új, bár lóerőre tervezett vonalak kiépítését és üzembe helyezését a koncessziós szerződés meghosszabbítása nélkül elfogadta, azzal a feltétellel, hogy a város biztosítsa a befektetési tőke 5%-át, és az 1869-es koncesszió lejárta után a még törlesztetlen tőkét fizesse ki.

A törvényhatósági bizottság még egy kísérletet tett, és újabb felhívást intézett a társasághoz. Ebben felkérték a társaságot, hogy nyilatkozzon: az engedély meghosszabbítása nélkül mennyiért adná el a vasutat a városnak, „esetleg néhány évi meghosszabbítás és aránylagos költségmegtérítés mellett?” A társaság válasza megegyezett az előzőkkel, miszerint a koncesszió meghosszabbítása nélkül nem képes új vonalakat létesíteni, és ebben az esetben árat sem tud meghatározni. Megismételte korábbi javaslatát, hogy a koncesszió 14 évvel való meghosszabbítása esetén megépíti a város által igényelt új vonalakat és vonalmeghosszabbításokat, beleértve a józsefvárosi állomáshoz vezető vonal részleges áthelyezését is. Megemlíti, hogy az új vonalak hossza 6 kilométert tesz ki. Természetesen marad a lóvontatású üzemmód.

A játszma nem ért véget. „A városi tanács az eddigi tárgyalásokból meggyőződést szerezvén arról, hogy a közúti vasut-

társaságnak a lóüzemre való berendezés iránt tett összes ajánlatai nem felelnek meg a város közönsége igényeinek, mielőtt a törvényhatósági bizottságnak egyéb intézkedéseket javasolna, az ügy előzményeire visszatérve, újból kísérletet óhajtott tenni arra nézve, hogy vajlon nem volna-e lehetséges a lóvasuti üzemet villamos erőre átalakítani, s e végből a 10286/95. sz. végzéssel felhívta a közúti vaspálya társaságot, hogy az 1894. évi szeptember hó 14-én benyújtott nyilatkozatához képest a közúti vasúthálózatnak villamos erővel földfeletti vezetékkel való kiépítése és az engedélynek megfelelő meghosszabbítása mellett leendő üzembe helyezése és esetleg a jelenlegi hálózat kiterjesztése iránt terjesszen elő részletes javaslatot.”

A társaság 1895. augusztus 16-án kelt beadványával válaszolt: beleegyezett a kért javaslat előterjesztésébe, és kérvényezte, hogy a város a központi villamostelep számára alkalmas helyet jelöljön ki. A törvényhatósági bizottság a városi tanács eljárását helyesnek találta, és a központi villamostelep számára egy 3200

négyszögölnyi telket jelölt ki a Bega és a Szubolyásza torkolatánál, az úgynevezett „pecérhíd” közelében. A Bega és Szubolyásza patakknak a XX. század elején új medret ástak, ezért e favázás hídnak mára híre-hamva sem maradt.

Ezzel elkezdődött az a folyamat, amelynek eredménye a temesvári villamos megszületésével fejeződött be. Addig viszont még nehéz tárgyalások, érdekegyeztetések várták a feleket, de ez már kizárólagosan a villamos vontatással állnak összefüggésben, amit majd egy, a temesvári villamos történetét bemutató külön tanulmányban fogok taglalni.

Visszatérve a Majorokba vezető vonal égető problémájára, az előbbieken láthattuk, hogy a majorokbeli lakosok igénye minduntalan megjelent a társaság és a város közötti hosszadalmas tárgyalások egyik sarkalatos pontjaként.

Láthattuk, hogy a városrész lakosainak sokat kellett volna még várniuk, hogy („tömeg”)közlekedéssel juthassanak célba. Bár a város, amint azt láthattuk, próbálta meggyőzni a lóvasút társaságot, az viszont nem adta be a derekát.

HA NEM KAPUNK KÖZÚTI VASUTAT, AKKOR JÖJJÖN AZ OMNIBUSZ!

A Majorkülváros lakossága által 1892-ben tervezett közúti vaspálya társaság, mint előbb láttuk, nem kapott előmunkálati engedélyt, a közúti vaspálya társaság „pedig 2 éven át nem látszott hajlandónak az új vonalak kiépítése iránt a városnak elfogadható ajánlatot tenni, a majoroki lakosság körében társaskocsi részvénytársaság alakult meg, mely 1894. évi október 24-én a városi főkapitányságtól iparengedélyt nyert arra, hogy a társaskocsi közlekedést a Belvárostól a Majorkülvárosba megnyithassa” (*Városi közlöny* 1898. 10. szám).

Az omnibusz (társaskocsi) nem volt újdonság Temesváron, hisz az első temesvári omnibuszt 1854-ben állították üzembe. A lóvasút átadása előtt Temesváron is az omnibuszok hozták-vitték az embereket a városrészek között, de a vasút megépítéséig omnibuszokkal utaztak például a harminc kilométernyire fekvő híres fürdőhelyre, Buziásfürdőre is. A Temesvárt érintő első vasútvonalat 1857. november 15-én adták át, Szeged irányából ért a Bega-parti városba. A józsefvárosi állomásra, az induló és érkező vonatokhoz omnibuszok szállították az utasokat. A *Temesvarer Zeitung* 1858. június 25-i

számában letem meg az alább közölt társaskocsi-menetrendet.

Az omnibusz (vagy társaskocsi) Magyarországon először Budapesten jelent meg 1832-ben. A Lánchídtól húzódott a Zugligetig (az utolsó budapesti omnibusz 1929-ben ment nyugdíjba). Az első magyarországi vidéki város, ahol megindult az omnibusz-közlekedés, Sopron volt. Itt 1847-től álltak szolgálatba az első társaskocsik az 1847-ben megnyitott vasútállomás és a városközpont között. Sorrendben az 1854-ben létesített omnibusztársaságával Esztergom következett. Szegeden is a vasútállomáshoz jutás

Omnibus-Fahrt.

Vom **20 Juli** angefangen werden die Omnibusse zur Eisenbahn auf nachfolgende Art verkehren:

Stadt: { 5 Uhr 50 Minuten Früh, 7 Uhr Abends, Fabrik: { 5 Uhr 30 Minuten Früh, 6 „ 30 „ Abends,	} Szegedin-Pest.
Stadt: 3 Uhr 30 Minuten Früh, Fabrik: 3 Uhr Früh,	} Werföch-Buzias.

(1718)

Die Omnibus-Unternehmung.

64. kép

Omnibuszjáratok az indóházhoz 1858-ban (hirdetés a *Temesvarer Zeitung* 1858. június 25-i számában)

érdekében állították üzembe az első omnibuszokat még 1857-ben. Ezeken kívül számos magyarországi városban létesítettek omnibuszvonalakat. A társaskocsi-társaságok mind magánvállalkozások voltak, a kötőtpályás közlekedési vállalkozások azonban kivétel nélkül részvénytársaságok. Ennek magyarázata egyszerű: míg egy omnibusz-vállalkozás beindításához nem kellett nagy tőkét előteremteni, addig egy városi közúti vasutat már csak jelentős befektetéssel lehetett létrehozni. A részvénytársaságokat több helyen megvásárolta az illető város és városi vállalatként működtette.

Az omnibuszok sok esetben nem álltak meg a város határánál, sokszor nagyobb távolságra szállították az utazóközönséget.

Bár e könyv témája a temesvári kötőtpályás városi közlekedés történetének első három évtizedét, a lóvasút történetét öleli fel, szólnunk kell az omnibusz-közlekedésről is, mert mint látni fogjuk, az omnibusz veszélyes versenytársként lépett fel, és majd egy évtizedes harc bontakozott ki a Temesvári Városi Közúti Vaspálya Társaság és egy, a Majorok lakossága által megalakított omnibusztársaság között. Az ügy sok gondot okozott a város vezetőségnek is.

A Majorokváros omnibusz-részvénytársasága később a Belvárosból a gyárvárosi és a józsefvárosi vasútállomásokhoz is járatokat szándékozott indítani, ugyanis a józsefvárosi állomásra a majorokvárosi lakosok csak kerülővel érhettek el (a Belvárosig omnibusszal, onnan lóvasúton), a gyárvárosi állomás eléréséhez

pedig még nehezebb volt eljutni, ugyanis a lóvasút társaság nem építette ki idáig a vonalat. A kérelmet a város törvényhatósági bizottsága megtárgyalta, és a városi tanács 1895. május 27-én tartott közgyűlésén e két vonalon is engedélyezte a társaskocsi-közlekedést.

Ez ellen a közgyűlési határozat ellen Baader Henrik a TKVT nevében fellebbezett, és a határozat felfüggesztését kérte addig, amíg a város és a társaság közötti tárgyalások befejeződnek. Indoklásában kifejtette, hogy „a közúti vaspályai hálózattal párhuzamosan engedélyezett társaskocsi közlekedés az új vonalak kiépítése végett folyamatban lévő tárgyalásokat megnehezíti és az új vasuti vonalak létesítését esetleg lehetetlenné teszi”.

Úgy tűnik, hogy a majorkülvárosiak határozott lépése ügyük megoldására megerősítette a város tárgyalási esélyeit, mert a TKVT most már valamelyest engedékenyebbnek bizonyult. Ez idő tájt tehát, 1895 júniusában a közúti hálózat fejlesztésének ügyében, mint előbb láthattuk, a vaspályatársaság határozott ajánlatot terjesztett a városi tanács elé.

Mindezek mérlegelése után a városi tanács, az 1895. június 24-én tartott közgyűlésén, figyelembe véve Baader Henrik fellebbezését, az omnibuszvonalak engedélyezéséről az egy hónappal azelőtt hozott határozatát módosította. Belátva, hogy a város lakosságának növekedése, az új városrészek kialakulása, a forgalom növekedése újabb igényeket támasztott a közlekedés fejlesztésére, hogy az 1869-ben megvalósított lóvasút már nem

tudta ezeket teljesíteni, és e szempontból minden vállalkozás, mely a városi közlekedést elősegítette, támogatható volt. Másrészt a város vezetősége nagyon helyesen vette figyelembe, hogy a forgalom növekedésének ellensúlyozására újabb vállalatok és más típusú közlekedési eszközök helyett a közúti vasút hálózatának továbbfejlesztése az indokoltabb. E háttérhez természetesen hozzájárult (főleg az események kényszerítő hatása miatt) a közúti vasúttársaság tárgyalókészsége és elkötelezettsége vonalainak meghosszabbítására, új vonalak építésére és a kilátásba helyezett villamosítás is, mely az elérési idők rövidítését, az utazás kényelmének növelését tette lehetővé. Ezért a város visszavonta az omnibusztársaságnak a Belvárosból a józsefvárosi állomásig vezető vonalra adott engedélyt. A gyárvárosi állomáshoz vezető vonal engedélyét is akként módosította, hogy „az állomáshelyek és az utirányok csak az akkoriban kormányhatósági jóváhagyás alá terjesztett társaskocsi szabályrendelet életbe léptetése után fognak véglegesen megállapíthatni”.

A vaspálya társaság azonban még mindig tartott a majorokbeli omnibusztársaság konkurencijától, és üzleti érdekeinek megóvása céljából ő maga is engedélyért folyamodott, hogy a két pályaudvarhoz a lóvasúttól társaskocsikkal szállíthassa az utazóközönséget. Az 1895. szeptember 30-án megtartott városi közgyűlés azonban nem hagyta jóvá, csak azt, hogy a Coronini tér és a gyárvárosi állomás között üzemeltesse az omnibuszokat.

Mint előre tudni lehetett, ez ellen a háttér ellen a majorokbeli társaskocsi részvénytársaság fellebbezéssel élt, „melyet a m. kir. belügyministerium a kereskedelemügyi miniszterrel egyetértőleg megváltoztatott és az engedélyt megtagadta, mert közszempontból nem látta indokoltnak azt, hogy a közúti vaspálya társaságnak kizárólag abból a bevallott célból, hogy a társaskocsi részvénytársasággal a versenyt felvegye, ugyanazon az utvonatra adassék társaskocsik járatására engedély”. A közúti vaspályatársaság ekkor stratégiát váltott: a külvárosokból a Belvárosba és vissza érvényes 12 krajcáros menettérti jegyeket vezetett be. Ezzel egy ilyen utazás ára az addigi 20 krajcáról 12 krajcárra mérséklődött. A társaság jól számolt: a majorokbeli társaskocsi részvénytársaság forgalma és bevétele meredeken csökkent, és a csőd elkerülése érdekében beleegyezett, hogy a vaspályatársaság megvásárolja a vállalatot. Az adásvételi szerződést 1896 végén írták alá. Ettől fogva a társaskocsik már csak a gyárvárosi állomáshoz vitték a Coronini térről az utasokat.

A közúti vaspálya társaság nagy erőbedobással fogott neki az új vonalak építési terveinek és a villamos üzemre való átállítás terveinek elkészítéséhez. A munka gőz-, akarom mondani „villanyos erővel” folyt, és 1899-ben, nagy csilingelés közepette megindult a feltörekvő Bega-parti város utcáin az első villamos.

Ez viszont már egy másik történet, a sikeres temesvári „villanyos” születésének érdekes meséje.

TERVEZETT, DE MEGVALÓSÍTATLAN LÓVASÚTI VONALAK

A társaság nem látta jövedelmezőnek a közigazgatási bejáráson érintett Szent György tér és Dóm tér (később Losonczy István tér, ma Piața Unirii) közötti rövid szakasz kiépítését, mely a Mercy utcán vezetett volna a Dóm térig, és ezért lemondott megépítéséről. Ennek ellenére találtam olyan Temesvár-térképet, amelyre berajzolták e soha meg nem épített vonalat.

Bár az 1879-es pótszerződés értelmében a társaság a várostól kapott felhívás után három év alatt meg kellett volna

hosszabbítsa gyárvárosi vonalát a Török Császártól a román ortodox templomig, erre sem volt hajlandó. Hasonlóan nem volt hajlandó meghosszabbítani vonalát a gyárvárosi állomásig és a római katolikus temetőig. A Majorkülvárosba (Erzsébetváros) vezető vonal megépítését is, amint az előbbieken részletesen kifejtettük, elutasították, illetve olyan feltételeket szabtak, amelyeket a város nem teljesíthetett.

Mindezek a lóvasúti vonalak tehát már nem épültek meg, csak a villamos bevezetése után.

A TEMESVÁRI LÓVASÚT FORGALMA ÉS BEVÉTELE

Az első vonal megnyitásakor 5 személyszállító kocsi, 12 pár ló, 3 pár tartalék ló, 1 ellenőr, 6 kalauz, 7 kocsis és 3 pályáőr állt rendelkezésre. Az első nap bevétele 79,50 forint, a második napé 265,26 volt.

Az utolsó üzletévben, 1898-ban a lóvasút 874 900 utast szállított és 93 896 forint bevételre tett szert. Ez koronára átszámítva: $93\,895,75 \text{ ft} \times 2 \text{ kor/ft} = 187\,791,50$ korona lenne. Baader Henrik igazgató azonban a *Városi Közlöny*ben közölt cikkében 185 776 koronát ad meg. Ezt az adatot veszik át a későbbi monográfiáirók (Baader Henrik: *A villamos városi vasút 10 éves története. Városi Közlöny* 4. szám, 1910. április, 197.). Emlékeztetőül: az Osztrák–Magyar Monarchiában 1892-ben váltotta fel az osztrák értékű forintot a korona, mely 1900. január 1-jétől vált a birodalom egyetlen hivatalos pénznemévé.

Geml József 1898-as *Statistikájában* összehasonlítja Magyarországon városainak kötöttpályás közlekedését. Geml megjegyzi, hogy a temesvári kötöttpályás közlekedés 1869-től első helyen szerepelt, s csak 1898-ban szárnyalta túl a pozsonyi villamos, de hozzáfűzi, hogy a temesvári villamos 1899-ben vette át a lóvas-

út helyét, és addigi eredményei szerint Temesváron a villamosok személyforgalma a 2 milliót is meg fogja haladni, újból megelőzve Pozsonyt. Az előrejelzés beigazolódott, ugyanis a temesvári villamosvasút első teljes üzemében, 1900-ban már 2 397 492 személyt szállított (Geml József: *Temesvár szabad királyi város közállapottai az 1910. évben*).



65. kép

A Temesvári Közúti Vaspálya-Társaság 1897. évi üzletjelentésének címlapja

4. táblázat. Több magyarországi vidéki város közötti vasútja 1898-ban (Geml József: *Statistika* 1898)

Város	Vonóerő	Pályahossz (km)	Menetek száma	Szállított személyek száma	Szállított teher (tonna)	Bevétel	Kiadás	Üzleti felesleg
Temesvár	ló	6,6	139 814	874 901	-	198,1	164,5	33,6
Arad	ló	12,0	38 699	472 557	47 820	137,7	91,4	46,3
Debrecen	gőz és ló	10,3	59 004	558 305	73 885	162,1	117,7	44,4
Kassa	gőz és ló	6,2	25 550	133 604	187 496	45,5	45,5	0,0
Kolozsvár	gőz	9,2	36 000	309 203	38 805	107,6	163,6	-56,0
Miskolc	villamos	7,3	35 148	591 255	-	95,8	73,8	22,0
Pozsony	villamos	6,2	200 095	1 085 573	-	162,4	131,9	30,5
Szabadka	villamos	10,2	65 578	527 920	-	93,7	84,3	9,4
Szeged	ló és gőz	7,8	93 028	697 155	29 738	142,6	104,6	38,0

5. táblázat. Temesvár városrészeinek népessége 1854–1891 között (Geml József: *Statistika* 1898)

Városrész	1 854	1 870	Növekedés 1854–1870 (%)	1 881	1 891	Növekedés 1854–1891 (%)
Belváros	4 574	6 586	43,9	6 395	5 840	27,7
Gyárváros	10 906	15 995	46,6	15 843	17 369	59,2
Józsefváros	2 881	5 940	106,2	7 728	10 610	268,2
Erzsébetváros	2 199	3 702	67,9	3 863	6 065	175,8
Összesen	20 560	32 223	56,7	33 829	39 884	93,9

Temesvarer Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die laut Generalversammlungs-Beschluß vom 20. März l. J. bestimmte Abschlagszahlung von ö. W. fl. 2 auf die Dividende für die Betriebsperiode 1869/70, kann

vom 1. Juli l. J. an täglich,
Vormittags von 10 bis 12 Uhr
in dem Bureau der Gesellschaft, Stadt, Lloydgebäude, gegen Vorweisung des Koupons behoben werden.

Die Direktion.

67. kép

Hirdetés a *Temesvarer Zeitung*ban a részvényszelvények után járó osztalék kifizetésére

6. táblázat. A temesvári lóvasút 31 évének statisztikai adatai (Miklósi Cornel)

Év	A pálya üzleti hossza	Szállított személyek száma	Bevétel (oszt-rák értékű forint)	Kocsiki-lométer kocsi/km	A naponta közlekedő kocsik száma	Megjegyzések
1869			40 361,93		10	1869. július 8-tól
1870			105 649,38		10	
1871			110 592,56		10	
1872	6,636		102 795,00		10	
1873	6,636		96 431,30		10	
1874	6,636		90 359,29		10	
1875	6,636		85 104,39		10	
1876	6,636		73 989,46		10	
1877	6,636		70 589,40		10	
1878	6,636		68 775,23		10	
1879	6,636		69 817,81		10	
1880	6,636		63 515,66		10	
1881	6,636		64 727,12		10	
1882	6,636		63 375,46		10	
1883	6,636		70 740,75		10	
1884	6,636		69 910,10		10	
1885	6,636		65 509,30		10	
1886	6,636		69 300,25		10	
1887	6,636		64 904,60		10	
1888	6,636		66 334,88		10	
1889	6,636	727 012	67 908,53	374 389	10	
1890	6,636	711 393	66 295,78	362 448	10	
1891	6,636	964 264	86 717,09	361 779	10	Orsz. kiállítás
1892	6,636		78 850,15		10	
1893	6,636		83 653,29		10	
1894	6,636	877 468	84 004,92	404 358	10	
1895	6,636	882 240	85 266,22	441 399	10	
1896	6,636	873 068	87 706,96	476 274	10	
1897	6,636	940 819	100 076,22	478 099	10	
1898	6,636	874 901	93 895,75	439 179	10	
1899	10,315	1 409 722	123 361,43	569 674	13	Villamos 1899. július 27-től

KÜTTEL KÁROLY (1818–1875), TEMESVÁR ÚJÍTÓ POLGÁRMESTERE

Ha polgármesterként csak a temesvári lóvasút létrehozását valósította volna meg, Küttel Károly akkor is meghatározó szerepet játszott volna a temesközi „főváros” városiasodásában. A kötöttpályás közúti közlekedés megteremtése Temesváron a városnak valóban nagyon fontos, országra szóló eredménye volt Küttel polgármesteri tevékenységének, aminek folytán örökre beírta nevét a Bega-parti metropolis történetébe. Habár e könyv a temesvári lóvasút történetét taglalja, kötelességemnek érzem, hogy néhány oldalban bemutassam e kiváló polgármester életét és tevékenységét.

Polgármestersége idején számos intézményt teremtett, és az addig elhanyagolt állapotokat javította, korszerűsítette. Mandátuma alatt vette kezdetét a város küzdelme a vár katonai jellegéből származó hátrányok enyhítése céljából. A városi tanács többszöri kérelme és a gróf Andrássy Gyula által vezetett magyar királyi kormány közbenjárására I. Ferenc József király 1868. november hó 10-én kelt rendeletével a vármező szélességét lecsökkentette, a várművek külső határvonalától számított építési tilalmat az

addigi 500 ölről 300 öltre szállították le. A vármező, azaz Esplanade, nem tévesztendő össze a vársíkkal, azaz a Glacisszal. A vár körül keletkezett 200 ölnyi széles gyűrű területéből a város 278 katasztrális holdat vett tulajdonába. Kivételt csak a nagy katonai gyakorlótér képezett, melyet vásártérnek is használtak. Ez katonai tulajdonban maradt. A város birtokába került területet telkesítették és eladták, megteremtve a külvárosok és a Belváros összenövésének első lépését. A nagyarányú építkezéseket egy ideig késleltette ugyan az 1870-es évek pénzügyi válsága, de az ezt követő fellendülés építkezési láza gyorsan behozta a lemaradást. Ezt nagyban elősegítette, hogy a város addigra már felparcellázta volt a területet, és sok telek már gazdára is talált.

A város kérésére 1869-ben a katonai hatóságok a várkapukban kocsik számára egy második nyílást és a lóvasúti pálya számára egy harmadik, valamint a várműveken keresztül szélesebb út megépítését engedélyezték.

A kincstártól a város 1868-ban megvásárolta a 40 600 négyzetméternyi, a Gyárvárosba vezető út mellett terjeszkedő

városligetet (egy időben Coronini-park volt a neve), amelyet még 1852-ben alakított ki és fásított be gróf Johann Baptist Alexius Coronini (1794–1880), az osztrák abszolutizmus kori, kérészetű, öszszetákolt, úgynevezett Szerb Vajdaság és Temesi Bánság koronatartomány katonai kormányzója.

Küttel Károly élére állt azoknak a mozgalmaknak, amelyek Temesvárnak mint vasúti gócpontnak a kiépítését irányozták elő. Polgármestersége alatt adták át az Arad–Temesvár vasútvonalat. Számos kérelmezéssel ösztökélték a felsőbb hatóságokat a Temesvárt Orsovával összekötő vasútvonal megépítése céljából. Az 1872-es királylátogatás alkalmából Ferenc Józsefnek is átadtak egy ez irányú folyamodványt. A Temesvár–Lugos–Karánsebes–Orsova–országhatár vasútvonalat végül 1874 és 1878 között építette meg a szabadalmazott osztrák államvasút-társaság.

Küttel polgármester építtette ki a városháza udvari szárnyát, és Temesvár városa ekkor vásárolta meg a városháza melletti kétemeletes bérházat, amelyet 1731–1734 között építettek Pietro del Bonzo osztrák szolgálatban működő olasz építész terve alapján. Ebbe a házba is a városháza költöztette be irodáit, méltó körülményeket teremtve a hivatalnokok tevékenységének és a városházát ügyes-bajos dolgaikkal felkereső polgároknak.

Befásították a Szabadság (Jenő herceg) teret, kibővítették a városi kórházat, és a közlekedési állapotokat számos utca kikövezésével javították. A kőanyag bizto-

sítása érdekében tíz évre bérbe vették a susanoveci kőbányát.

A gyárvárosi Háromkirály utcában megépült egy vashíd a Begán, melyet később Tisza Kálmánról neveztek el. Szintén Küttel Károly polgármestersége idején sikerült felépíteni a Józsefvárosban a Vadember (később Bem) utcai hidat (később Bem híd), melyet sokszor említünk e könyvben, mert a Begán a lóvasút pályája e hídon vezetett az állomás irányába.

A Gyárváros gyarapodó lakosságának kiszolgálására új patikákat alapítottak. A Major külvárosban is létrehoztak egy fiókgyógyszertárat.

A Gyárváros lakosságának életét gyakorta keserítették meg a Bega ágai és a Behela patak okozta árvizek. Küttel Károly polgármestersége alatt több gátat építettek vagy erősítettek, illetve magasítottak meg. A Gyárvárosnak, Temesvár Velencéjének ezt a gondját végleg 1909-ben oldották meg az új Bega-meder megásásával, amelynek eredményeként 4 méterrel csökkent a csatorna vízszintje, ami aztán a talajvízszint csökkentését is magával hozta.

Küttel polgármester a város kultúrájának felvirágoztatásában is nagy érdemekeket szerzett. A temesváriak által annyira óhajtott állami főreáliskola alapítását az osztrák abszolutizmus idején rendre elutasították. A kiegyezés utáni magyar kormány, Eötvös József vallás- és közoktatási miniszter támogatásával 1869-ben kiadta az iskolaalapítási engedélyt, és 1870. október 17-én a tanintézet már megnyithatta kapuit. Ideiglenesen a városi kórház

egyik, e célra kialakított szárnyában folyt az oktatás. A megnyitó ünnepséget a miniszter is megtisztelte jelenlétével. A tanítás október 20-án kezdődött. A temesvári magyar királyi Állami Főreáliskolának az ország más vidékeiről is sikerült nagynevű, jól képzett tudós tanárokat megnyernie. Ebben Küttel Károlynak személyesen is nagy érdemei voltak.

A polgármester minden tekintélyét latba vetette, hogy a tanintézet új, korszerű épületet kapjon, melyet a lebontásra ítélt, régi színházépület telkére terveztek. A tárgyalásokat az ez idő tájt Temesváron lakó Karl Flieglauf építésszel Küttel polgármester folytatta. Bár a tanintézmény létrehozásában elévülhetetlen érdemei voltak, az új iskolalapota megépítését, amelyet a város 1879. június elsején vett át az építővállalkozóktól (Reiber János és Reiber Henrik) és 1879. szeptember 14-én avattak fel, már nem érte meg.

Nem feledkezett meg a kisebb iskolákról sem, amelyeket kitataroztatott, és biztosította a tanításhoz szükséges feltételeket.

Küttel Károly nevéhez fűződik az új városi színház megteremtése is. A hatalmas épület egyik szárnyában kapott helyet a vigadó és a Rudolf trónörökösről elnevezett szálló is. A városnak nem volt annyi pénze, hogy felépítsen egy ilyen nagy, modern színházépületet. Ezért Küttel Károly és városépítő társai 1868-ban létrehozták a Színház-, Szálloda- és Vigarda-építő Részvénytársaságot. A társaság elnöki tisztségét Küttel Károlyra bízták. Lelkiismeretesen, nagy szakértelemmel, élve polgármesteri jogaival, Küttel Károly mel-

tán tekinthető a temesvári városi színház (később Ferenc József Színház, ma Teatrul Național Timișoara, magyarul Temesvári Nemzeti Színház, a félreértések elkerülése végett: román nemzeti színház) alapítójának. Ne feledjük, hogy e nagy beruházás a pénzügyi válság idején történt. Egy ekkora színházépület természetesen sokba került, és a szükséges pénzüsszeg nehezen gyűlt össze. A részvények eladása mellett a társaságnak kölcsönt is fel kellett vennie az Osztrák Földhitelintézettől. Temesvár szabad királyi város közgyűlése 100 részvényt jegyzett. Ebben természetesen meghatározó szerepe volt Küttel Károly polgármesternek, a város közgyűlése elnökének. Küttel Károly magánvagyonából is jelentős összeget áldozott a színház építésére. A tervek elkészítésével a bécsi Ferdinand Fellmer (1847–1916) és Hermann Gottlieb Helmer (1849–1919) építészirodát kérték fel. A temesvári színház lett az építésziroda első megvalósult nagy terve, referenciamunkája. Az alapkövet még Küttel polgármestersége idején, 1871. szeptember 26-án helyezték el. Ferenc József király 1872. május 6-án, temesvári látogatása alkalmából, kívül-belül alaposan szemügyre vette a szép épületet. Az épülő színházban az uralkodót a polgármesteri székét néhány hete elvesztett Küttel Károly vezette végig. Küttel Károly felkérésére Ferenc József király ekkor adta beleegyezését, hogy az új színház a nevét viselhesse, a szálloda pedig a későbbi mayerlingi tragédiában elhunyt Rudolf trónörökösét. Küttel Károly nem érte meg a színház épületének 1875.

szeptember 22-én tartott ünnepélyes felavatását, Négy hónappal korábban kísérték utolsó útjára.

Küttel Károly polgármestersége alatt alakították meg 1869-ben a Gyárvárosi Polgári Önkéntes Tűzoltóalakulatot, majd rövidesen a józsefvárosi és belvárosi tűzoltóalakulatot. Elnökökké Küttel Károlyt választották. Polgármesteri jelentésében Küttel büszkén jegyezte meg, hogy a temesvári tűzoltóalakulatok példaképpül szolgáltak más városoknak is.

Küttel Károly helyesen ítélte meg, hogy a város gazdasági növekedése csak akkor valószínűsíthető, ha megfelelő feltételeket teremtenek az ide letelepedni szándékozó iparvállalatoknak. Akárcsak manapság teszük a sikeres városok és országok, a városi tanáccsal a leendő új iparvállalatok számára számos kedvezményt szavaztattak meg. 1869-ben a józsefvárosi Bega jobbsoron megépült a Pannónia Gőzmalom, 1869-ben Magyarország legnagyobb szeszgyára, a Deutsch Ignác és Fia Rt. által alapított Temesvári Szeszgyár és finomító Rt. (a későbbi Solventul óriáscég elődje), mely 200 alkalmazottnak biztosított megélhetést.

Hogyan került a híres kőszegi patikárius-família egyik tagja az ország távoli, nyugati részéből a déli végekre? Kik voltak a Küttel? A következőkben összefoglalom e nevezetes gyógyszerészcsalád történetét. Minket természetesen csak Küttel Károly felmenői, valamint az ő életpályája érdekel.

A Küttel család ősei 1550-ben Angliából költöztek Németországba, a ma

Baden-Württemberg tartományban, Karlsruhe és Stuttgart között mintegy félúton fekvő Pforzheimba. Négy generáción keresztül űzték ősi mesterségüket, az irhatímárságot. A városban polgárjogot kaptak és teljesen elnémetesedtek. Pforzheimban jött a világra 1655-ben Johann (Hans) Gallus Küttel (1655–1693), Küttel Károly ősapja.

Az ősanycsajáról a következőket tudjuk. A szászországi származású Matthäus Müller evangélikus lelkész és tanító a reformáció elterjesztése miatt került Kőszegre, ahol 1642-től 1659-ig tevékenykedett. Wolfgang nevű fia Pforzheimben ismerkedett meg Maria Elisabeth Langgal, akit feleségül vett. Ők is Nyugat-Magyarországon telepedtek meg, mert Wolfgangot 1652-ben Pomogy (ma az ausztriai Pamhagen) és Valla (ma az ausztriai Wallern) lelkészének nevezték ki. Wolfgang Müller azonban rövidesen, 1655-ben meghalt. Özvegye gyerekeivel apósához költözött Kőszegre. Itt ismerkedett meg második férjével, Michael Pammerrel. Házasságukból született 1657-ben Anna Borbála. A család az egyre erősödő ellenreformáció nyomása miatt Kőszegről visszaköltözött Pforzheimbe. Itt Pammer Anna Borbála megismerkedett az előbbieken bemutatott Johann (Hans) Gallus Küttellel, akivel 1681-ben házasságot kötött.

Az ifjú család talán nyomtalanul tűnt volna el a városka iparosainak, polgárainak tengerében, ha 1688-ban nem tört volna ki a XIV. Lajos francia király által kiprovokált pfalzi örökösödési háború (1689–1697), mely megfordította a csa-

lád előrevetített sorsát. A francia seregek elfoglalták és immár másodízben is felégették Pforzheimot. A háromgyermekes Küttel család minden vagyonát elveszítette, földönfutóvá vált. Elhatározták, hogy a feleség, Pammer Anna Borbála régi házában, Magyarországon keresnek ideiglenesen menedéket, boldogulást. Mivel Habsburg Lipót magyar király 1681-ben kiadta az evangélikus vallást megtűró rendeletét, melyet a soproni országgyűlés becikkelyezett, már nem kellett tartaniuk az ellenreformáció képviselőinek zaklatásaitól. Negyedik fiuk, Küttel Sámuel (1690–1765) már Kőszegen született. Még alig volt hároméves, amikor apja távozott az élők sorából. A támaszt kereső özvegy hamarosan, már 1694-ben feleségül ment Herpyus Dániel kőszegi gyógyszerészhez, akinek apja, Herpyus Máté Miklós szintén patikárius volt. Ő vásárolta meg Bannay János házát, mely a kőszegi Magyar Hőstádban állt, és itt rendezte be patikáját. A sors mostohán bánt Herpyusné Anna Borbálával, mert 1707-ben második férjét, Herpyus Dánielt is elragadta mellőle a halál. A mostohaapa nélkül maradt ifjú Küttel Sámuel Sopronba irányította lépéseit, és gyakornoknak szegődött Gottlieb Jenisch Fehér Angyal nevű patikájába. Háromévi gyakornokoskodás után lett patikussegéd. Ezután, a kor szokásainak megfelelően vándorútra kelt. Nürnbergben, Regensburgban és Stuttgartban bővítette ismereteit, szerzett tapasztalatot. Három vándorlevéllel tarsolyában, teljes jogú patikusként tért vissza Magyarországra. Régi mesterétől, Gottlieb Je-

nischtől évi száz forint részletfizetés ellenében. Temesvár török alóli felszabadításának évében, 1716. július 25-én átvette a kőszegi házat és a benne működő Fekete Szerecseny patikát. Ezzel megalapozta Magyarország nagy gyógyszerészdinasztiáját, melynek tagjai ettől fogva az 1950-es államosításig e házban laktak és dolgoztak (a kőszegi Fekete Szerecseny patika 1988 óta gyógyszerészeti múzeum és szakkönyvtár). Ez több, mint három évszázad! A hithű evangélikus Küttel Sámuel oszlopos tagja volt egyházának. Híven szolgálta szeretett hazáját, Magyarországot, sokat adott a szakma becsületére, segítette embertársait. Patikája biztos anyagi hátteret teremtett. Kamarásnak (kincstári vezetőállás), majd perceptornak (vezető adószedőnek) nevezték ki. Tagja volt az evangélikus konventnek is. A legfelsőbb elismerés sem váratott magára. „A háborús viszonyok és járványok során mutatott példás kötelességteljesítés” elismeréseként Mária Terézia német-római császárné és magyar királynő 1759-ben Küttel Sámuelnek és leszármazottainak magyar nemességet adományozott. Küttel Sámuelnek két házasságából 18 gyermeke született. Halála után második házasságából született fia, Küttel János Ádám (1738–1812) vette át a patikát, természetesen miután befejezte gyakornokoskodását, az ezt követő vándorlást, valamint tanulmányait. Feleségül vette Ludvig Theresiát. János Ádám 1812-es halálát követően a patikát fia, Küttel István (II.) (1782–1826) örökölte és vezette. Ő már a Pesti Egyetemen

szerzett gyógyszerészdiplomát 1802-ben. 1810-ben ő kezdte el a családi krónika megírását. E felbecsülhetetlen feljegyzések pontos adataira támaszkodhatnak a család és a magyarországi gyógyszerészet történetének kutatói. Az ágas-bogas, ropant érdekes családtörténetből most csak a Temesvárra került Küttel Károly élettörténetének fontosabb eseményeit említjük meg, emlékeztetve arra, hogy a nevezetes família történetét többek között Küttel Károly dédunokája több gyógyszerészeti és Kőszeg helytörténetével foglalkozó kiadványában is megtalálhatjuk. Kiemelném Temesvár neves helytörténészének, Szekernyés Jánosnak, aki Temesvár minden követ ismeri, legutóbbi terjedelmes tanulmányát, amelyet a temesvári *Heti Új Szó* által kiadott 2018-as *Mindenki Kalendáriumában* tett közkinccsé.

Küttel István II. Ludvig Catharinát vette feleségül. Őt gyermekük született. Az elsőszülött Küttel Károly volt, aki 1818. február 8-án látta meg a napvilágot. A család szokásjoga szerint őt illette vol-

na meg a családi gyógyszerész, azonban ő más szakmát választott. Az elemi iskolát szülővárosában, Kőszegen kezdte el, majd Sopronban folytatta középfokú tanulmányait. Ezután a pesti egyetem jogi karára iratkozott be, amelyet 1840-ben végzett el. Dr. Küttel Károly 1840-ben került Temesvárra, ahol a polgármesteri hivatalban látott munkához. Temesváron 1841. július 1-jén hirdették ki nemességét, és ugyanakkor nyert temesvári polgárjogot. Hamar bekapcsolódott a Temesköz központjának társadalmi és politikai életébe. Az 1841. augusztus 18-án megtartott tisztújításon Küttel Károlyt tiszteletbeli alügyésszé nevezték ki.

Megalakulásától, 1846-tól 1856-ig választmányi tagja volt a város első és sokáig egyetlen pénzügyintézetének, az Első Temesvári Takarékpénztárnak. 1850–1855 között a részvénytársaság titkári teendőit is ellátta. A pesti forradalom híre 1848. március 18-án ért Temesvárra. Báró Ambrózy György alispán nagygyűlést hívott egybe a Vármegyeházba, melyen Küttel Károly is



68. kép

A Küttel család nemesi címere



69. kép

Küttel Károly polgármester díszmagyarban



70. kép

A kőszegi Fekete Szerecseny

részt vett. A városban itt hirdették ki először a sajtószabadságot és a cenzúra eltörlését. A felpezsdült politikai légkörben, 1848. június 6-án városi képviselőválasztást tartottak, ahol Küttel Károlyt városi tanácsossá választották. A 120 tagú képviselőtestület 1848. július 3-án tartotta meg alakuló közgyűlését. Közben zajlott az 1848-as magyar forradalom. A temesvári eseményekről Küttel Károly magyar nyelvű naplót vezetett.

V. Ferdinánd magyar király (1793–1875), osztrák császárként I. Ferdinánd, Schönbrunnban, 1848. október 3-án kelt rendeletének kiadása után Georg von Rukavina tábornagyt, Temesvár katonai parancsnokát ostromállapotba helyezte a várat és bezáratta kapuit. A hatalmas és erős, Vauban-rendszerű erődöt a honvédek 107 napon át sikertelenül ostromolták. A várból még idejében kimenekült Küttel Károly a mintegy 30 kilométer távolságra fekvő Buziásfürdőn húzta meg magát. „Mivel a magyar szabadságharcban nem vállalt tevékeny szerepet, a tobzódó osztrák önkényuralom idején visszatérhetett a bosszúsülte Szerb Vajdaság és Temesi Bánság fekete-sárgává [a fekete-sárga lobogó a Habsburg-dinasztia zászlója volt – a szerző megjegyzése] átformált fővárosába” (Szekernyés János: *Temesvár korszerűsítésének úttörője*). A takarékpénztárban folytathatta tevékenységét, immár titkárként. Városi tanácsosi tisztét is megőrizhette.

Városvezetői karrierje elég furcsán indult. Szekernyés Jánost idézve: „Miután Temesvár első monográfusa – Johann

Nepomuk Preyer (1805–1888), aki 1844-től 1858-ig töltötte be a polgármesteri tisztséget – szabadelvű nézeti és magatartása miatt kegyvesztetté vált, s a személye elleni feljelentéseknek, rágalmazásoknak és támadásoknak hitelt adva a mesterségesen egybetákolt tartomány, a Szerb Vajdaság és Temesi Bánság önkényuralmi kormányzata felmentette állásából, s törvényes hivatali mandátuma lejártá előtt kényszer-nyugdíjaztatta, Alois Marguet kormánybiztost, majd 1859-től kezdődőleg ideiglenes jelleggel a magyar nemesi rangot és címet viselő Küttel Károly ügyvédet nevezte ki a Béga-parti város élére, bízta meg a közigazgatási és városgazdálkodási ügyek vitelével, koordinálásával.” Megbízásának rövid ideje alatt Küttel Károly nem kezdhetett bele dédelgetett városfejlesztési álmainak megvalósításába, de „megtette, amit lehetett”. Megbízása alatt adta ki I. Ferenc József osztrák császár és magyar (bár még koronázatlan) király az utolsó Habsburg alkotmányt, az úgynevezett októberi diplomát (1860. okt. 20.), mely egyfajta megbékélési gesztus volt részéről. Hamarosan követte az uralkodó 1860. december 27-én kelt rendelete is, amellyel megszüntette a kérésézetű „bábállamot”, a Szerb Vajdaság és Temesi Bánságot. Területét visszacsatolta a magyar anyaországhoz, helyreállítva Magyarország területi integritását. Temesváron hozzáfogtak a régi-új közigazgatás újjászervezéséhez. Annak rendje és módja szerint a városi tanács, Küttel Károllyal az élén lemondott.

V O R T R A G

bei Gelegenheit der

Schlus-Genera!-Versammlung

ZU TEMESVÁR

am 2. April 1872.

Beinahe vier Jahre sind es, daß im Monate Mai des Jahres 1867, zufolge allgemeiner Wahlen auf Grund des Gesetzartikels 23: 1848, der Gesamt-Magistrat und die Repräsentanz dieser k. Freistadt, durch allgemeine Wahlen hervorgegangen unter dem Herrn Wahlpräses damaliger Zeit sich konstituiert hat.

Diese Municipalbehörde war, wie es der Gefertigte nach bestem Wissen auszusprechen sich erlaubt, redlich bemüht, das Allgemeine zu fördern und erlebte zum Schlusse einerseits die neue Gerichtsorganisation, sowie die Auflösung des früheren Stadtgerichtes mit Ende Dezember 1871, andererseits fiel ihr die Aufgabe zu, das neue Gesetz 42: 1870 über die Organisation der allgemeinen Landesbehörden, zu effectuiren und dem neuen nachfolgenden Organismus dieser Landesbehörde den Ausschuss derselben zur Hälfte aus der Reihe der Höchstbesteuerten, zur andern Hälfte aus den Erwählten der Wahlbezirke, unter der Leitung eines Obergepanns zur Konstituierung zu verhelfen.

Bei der Verhandlung der nach §. 92 des zit. Gesetzes eingetroffenen hohen Ministerial-Genehmigung des Organisationsstatutes und am Vorabend der nach §. 39 des zit. Gesetzes zu erwartenden Einberufung des neuen hiesigen landesbehördlichen Ausschusses, kann der Gefertigte nicht umhin, den abtretenden Herren Repräsentanten, Namens des Magistrates und sämtlicher Beamten für die vollste Thätigkeit zu danken, und den Nachhall des Dankes auszusprechen.

Die Zeitperiode unseres Wirkens ist trotz der mißlichsten Verhältnisse zwischen Wollen und Können, welche zu überwinden waren, nicht ohne nachhaltige Spuren vorüber gegangen.

Ein flüchtiger Rückblick vom Mai 1867 bis zum heutigen Tage kann deren Viele verzeichnen.

Wir erwirkten die Ausgleichung in Betreff der Esplanadegründe und die Uebernahme des nöthigsten Theiles ins Eigenthum, die Verringerung des Bauverbotes um 200 Klafter rings um die Festung, erst die Gestattung eines Durchzuges durch die Festungsmauern und über die Festungsgräben, für eine, alle Stadttheile mit dem Eisenbahn-Aufnahmsgebäude verbindende Strakenisenbahn, sofort auch die Gestattung der Erweiterung der 3 engen Festungsthorphassagen.

Wir adaptirten den Hofflügeltrakt des Stadthauses und erzielten zweckmäßigere und einen großen Zuwachs von Bureau.

Wir erwarben eine große Realität in dem Stadttheil Meierhöfe zur Unterbringung des dortigen Grundgerichtes, der Elementarschule sammt Lehrpersonale und anderer Nothwendigkeiten und sorgten für eine gepflasterte Straße zu diesem Stadttheile.

Zur angemessenen Repräsentanz dieser k. Freistadt, welche nach dem zweiten Rang im Lande strebt, wurde das Nachbarhaus zum Stadthause erworben und der Privatbenützung zugänglich gemacht, und hiedurch die Grundlage für künftige Vergrößerung und Hilfsquellen gelegt, auch der Platz bevor mit Schatten spendenden Bäumen eingefäumt, welche die Zukunft zu erschauen bestimmt sind.

Wir ermöglichten die Etablierung einer kompletten Unter- und Ober-Realtschule, die an Schüleranzahl rasch gediehen, und beförderten im Anschlusse das Zustandekommen eines neuen Theaters und Redoute und eines großen Stadthotels.

Die Kommaffirmung des Stadtgutes Mehala ward durchgeführt, ferner die Susanoveker Steinbrücke für Pflastersteine-Gewinnung für zehn Jahre gesichert.

Wir sorgten für die Herstellung der Uferwände oberhalb des Winden, für die Hebung und Neupflasterung der Bräuhausgasse und der Straße in der Verlängerung derselben gegen die Dampfäge und Bau-Aktiengesellschaft, die Weigl'sche Mund-Ofen-Ziegelei, das Heumagazin und die Konkordia-Dampfmühle gegen Buzias zu, ließen die Mühlgrabenbrücke in der Dreikönigsgasse durch Bauten marquieren, ferner sorgten wir für die Erwerbung des ebenso nothwendigen als angenehmen, für sämtliche Stadtbewohner zur besondern Zierde und Erholung dienlichen großen Parkes eben gegen den Stadttheil Fabrik zu, — wir bauten anstatt der schadhast gewordenen eine jedenfalls auf der Höhe der Zeit stehende eiserne Brücke über die Vega in dem Stadttheile Josefstadt, und machten es durch einen unterirdischen Abzugskanal möglich, die offenen Gräben vor dem Pfarrhause und der Kirche verschütten zu können. Vor dem Thor gegen die Josefstadt und an verschiedenen anderen Punkten sind die Grundlagen für den Aufbau und die Entwicklung von ganz neuen Stadttheilen gelegt, ebenso vor beiden Hauptpassage-Festungsthoren — Park-Anlagen im Begriffe.

Wir beförderten in geeigneter Zeit das Zustandekommen der zahlreichen, dem hiesigen Gewerb- und Arbeitskreise vielen Verdienst eingebrachten industriellen Etablissements und Fabriken, deren Schornsteine in den Stadttheilen Fabrik und Josefstadt kühn emporragen, ebenso die sich zu entwickeln bestrebt gewesenen Geldinstitute.

2
45

Im Interesse und über Ansuchen zweier dieser Etablissements, zu deren Lebensbedingung es gehörte, eine fahrbare Straße zu erhalten, durchführten wir diese Straßen, nämlich zur I. Spiritus-Raffinerie und zur Pannonia-Dampfmühle, ebenso zur Schießstätte.

Die nachgefolgten und noch andauernden Wirkungen von Ueberspekulationen im Kampfe mit den Ueberschwemmungswasser-Kalamitäten, werden ganz gewiß überwunden werden und das weitere Aufblähen nicht hintanhaltan können.

Gegen die periodischen Ueberschwemmungen der Vega, und um das Eindringen des Wassers in die Palanka und Meierhöfe zu verhindern, wurden Dämme und Ableitungsgräben angelegt, und die Grundlage zu den künftigen Circumvallationsstraßen vorgenommen.

Behufs fachkundiger Vündigung von Schadenfeuern wurde für das Inselebtreten von Feuerwehren das Geeignete gethan, und die löbl. Bürgerschaft, durchdrungen von der Nothwendigkeit, in dieser Hinsicht anderen Städten nachzueifern, hat nicht nur ihren kundgegebenen Willen rasch und energisch zur Durchführung gebracht, sondern hat in kurzer Zeit was Requisites, Disziplin und Vereitshaft betrifft, soviel geleistet, um nun Andern zum Vorbild dienen zu können.

Im Verein mit der entsendeten Schulkommission wurde sowohl die Lage des Lehrpersonales, trotz aller erschwerenden Umstände wesentlich verbessert, als auch die Elementar-Schulhäuser in dem besten Zustande versetzt und erhalten.

Das große Spital, an welches durch den raschen Bevölkerungszuwachs und insbesondere des zahlreichen Etablissements-Personales wegen, immer mehr steigende Ansprüche gestellt wurden, wurde nach Thunlichkeit vergrößert und auf die beste Pflege und Keitlichkeit hingearbeitet.

Die Bewilligung zur Vermehrung der Anzahl der Jahr- und Wochenmärkte wurde durchgesetzt, ebenso die Vermehrung der Apotheken in der Fabrik um Eine, und die Anlage einer Filialapotheke in dem Stadttheil Meierhöfe.

Zu wünschen bleibt, daß unsere vielen Schritte, wegen der Inangriffnahme der Temesvar-Drjoavaer Bahn, noch in dieser Landtagsession zum Abschluß kämen.

Ein Unternehmen, hier eine Handels-, Gewerbe-, land- und forstwirtschaftliche Aussteltung zu ermögliehen, mißglückte leider bisher an den andauernden beispiellosen Wasserkalamitäten, deren Schauplay unsere weite Umgebung ist.

Noch mehrerer Details zu erwähnen wäre überflüssig, insbesondere, da noch bei weitem mehr und sehr Vieles, ja die wichtigsten Desideria zu verbessern und auszuführen übrig bleiben.

Darum Dank jedem Einzelnen, der zur Ermögliehung dieser, inmitten der höchst geringen Geldquellen unserer Kommune und bei dem schädlichen frühen Ausscheiden mehrerer tüchtiger Beauten im Ingenieur-, Buchhaltungs- und Notariatsfache, höchst schwierigen Resultate, das Seinige redlich beigetragen hat; wir leben Alle in der Hoffnung, daß das Weitere unter neuer Leitung und neuerwählten Arbeitskräften nachfolgen kann und wird.

CARL KÜTTEL,
Bürgermeister.

Az 1861. május 7–12. között megtartott tisztújító választásokon Küttel Károlyt Weigl József előzte meg, ő foglalhatta el a polgármesteri széket. Küttel Károly visszatért mesterségéhez, és ügyvédi irodát nyitva sikeresen prókátorkodott. Az osztrák–magyar kiegyezést követően a városi tanács, amint ez szokás volt, testületileg lemondott. Az 1867. május 13–21. között megtartott választásokon 1024 szavazóból 961-en voksoltak Küttel Károlyra, aki újra elfoglalhatta Temesvár polgármesteri székét és hozzáfoghatott merész, a város felvirágoztatását célzó terveinek megvalósításához. Ekkor Temesvár, lélekszámát tekintve, Magyarország 9. városa volt, de megfogalmazódott már az a törekvés, hogy az ország második városává váljon.

„Küttel Károly hatalmas munkába kezdett – fogalmaz Szekernyés János, már idézett tanulmányában. – Tökéletesen tudatában volt annak, hogy a város fejlődéstörténete létfontosságú szakaszába lépett. Mélyreható metamorfózison kellett átesnie. Garnizonvárosi arculatát, jellegét és szellemét levetkőzve, alaposan meghaladva polgárosiasodnia, minden téren haladéktalanul megújulnia és modernizálnia kellett. Küttel Károly polgármester épp ezért elsőrendű feladatának a település nagyarányú fejlesztését, anyagi, urbanisztikai és szellemi gyarapítását, gyökeres megújítását és előrelendítését tekintette. Folyamatosan emelni igyekezett a város gazdasági és kulturális jelentőségét és tekintélyét.”

Bár vitathatatlan érdemeket szerzett, az 1872. április 18-án megtartott tisztújítási

választásokon alulmaradt az ellenjelölt, Steiner Ferencsel szemben (mert hát ilyen a politika, s a választások eredménye kiszámíthatatlan). Megint visszatért tanult mesterségéhez, és újra megnyitotta ügyvédi irodáját, de tovább tevékenykedett Temesvár felvirágoztatásán.

Hithű evangélikusként nagy munkát vállalt a kis közösség életében: a temesvári „egyesült protestáns eklézsiának” 1845-től jegyzőhelyettese, 1854–1857 között pénztárosa, 1873–1874 között presbitere és ügyeje volt.

Otthonról hozott batyujában ott volt még a magyar haza iránti hűség és szeretet. A magyar állameszme letéteményeseként, a magyar nyelvterjesztés buzgó és lelkes élharcosaként tevékeny részt vállalt a város magyarosodásának folyamatában.

Kétszer nősült. Első felesége Trandafil Ilona. Második neje a titeli származású Lovak Beatrix volt, aki öt gyermeknek (Ilona, Samu, Andorin, Árpád, Beatrix) adott életet.

Küttel Károly, Temesvár kiváló polgármestere, erejének teljében, 1875. május 15-én adta vissza lelkét teremtőjének. Hatalmas tömeg kísérte utolsó útjára a belvárosi Erőd utcai lakásáról a belvárosi temetőbe.

A modern Temesvár korszerűsítőjének sírja már rég nem lelhető fel, de emlékéit makacsul őrzi a józsefvárosi Küttel (vagy amint a régi temesváriak mondták és írták: Küttl) tér, bármilyen nevet is aggattak rá az 1920 után a várost előzőnlők, az egykori magyar királyi Állami Főreál gimnázium (ma Nikolaus Lenau német nyelv-

vű gimnázium) bejáratánál elhelyezett márvány emléktábla, valamint újabban a Központi Parkban lévő személyiségek sétányán 2009. augusztus 3-án felavatott

bronz mellszobor, amelyet Varga Luigi István temesvári szobrászművész mintázott meg.

Arlóirottak szomorodott szívvel jelentik a szeretett férj, apa, illetőleg apósuk

visi KÜTTEL KÁROLY,
szabad kir. Temesvár városa volt polgármesterének s gyakorló ügyvédnek

f. é. májushó 14-én szélhűlésben, életének 58-ik évében történt gyászos kimúlát.
Az elhunyt földi maradványai f. é. májushó 16-án délutáni 4 órakor a Temesvár. vár. erőd-utczai lakásáról fognak örök nyugalomra tétetni.
Temesvár-ott, 1875. évi májushó 15-én.

B É K E H A M V A I R A !

Küttel Beatrix,
veje.

Hanzeni Dézsán Ilona,
leánya.
Hanzeni Dézsán Géza,
veje.

Küttel Samu,
Küttel Andorin,
Küttel Árpád,
Küttel Beatrix,
gyermekai.

Die Unterzeichneten erfüllen hiermit die traurige Pflicht, allen Verwandten und Bekannten Nachricht zu geben von dem sie tiefbetäubenden Hinscheiden ihres innigstgeliebten Gatten, Vaters und Schwiegervaters

CARL KÜTTEL de Visi,
welcher am 14. Mai 1875 am Schlagfluss plötzlich im 58. Lebensjahre gestorben ist.
Die irlische Hülle des theuren Verbliebenen wird Sonntag den 16. Mai um 4 Uhr Nachmittags vom Trauerhause, Festung, Schlossgasse, auf den innerstädtischen Friedhofe überführt und zur ewigen Ruhe bestattet.
Temesvár, am 15. Mai 1875.

Friede sei uns Allen!

Beatrix v. Küttel
als Gattin.

Ilona v. Deschan
als Tochter.
Géza v. Deschan
als Schwiegersohn.

Samu v. Küttel,
Andorine v. Küttel,
Árpád v. Küttel,
Beatrix v. Küttel,
als Kinder.

Entreprise des pompes funébrés.

Osmanó egyházmegyei-nyomda.

74. kép

Küttel Károly kétnyelvű (magyar–német) gyászjelentése

BAADER HENRIK

LÓVASÚTI, MAJD VILLAMOSVASÚTI IGAZGATÓ,

A MODERN TEMESVÁR KIÉPÍTÉSÉNEK KIVÁLÓ SZEMÉLYISÉGE

Baader Henrik 1847. január 30-án a németországi Rajna-vidék-Pfalz tartomány Deidesheim városkájában, Nikolaus Baader és Theresia Baader (született Zimmermann) gyermekeként jött a világra. Heinrich Christian Baader névre keresztelték. Néhány életrajzban svájci vagy bajorországi születésűnek mondják. Igaz, hogy szülővárosa néhány évig bajor igazgatás alatt is állt, ám születésekor már Pfalz települése volt.

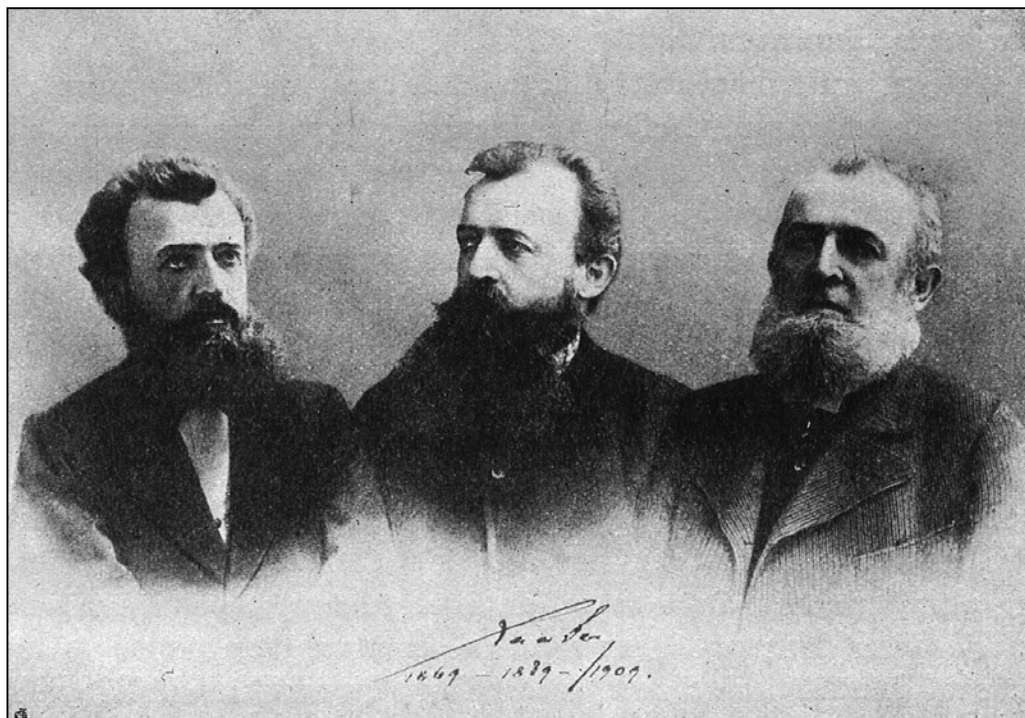
A család Budán telepedett le (ezt az adatot a legtöbb német és román nyelvű életrajzíró mellőzi), ahol Nikolaus Baadernek vállalkozása volt. A gyermek itt tanulta meg új hazája nyelvét, és itt sajátította el a betűvetés mesterségét. A kiegyezés után a magyar főváros gyors ütemben épült, egyre-másra jelentek meg a korszerű technika vívmányai, rohamosan épültek a vasutak, hidak, bérpaloták, színházak. Az ifjú Baader Henriket hatalmába kerítette a technika, melynek elkötelezett művelőjévé vált. Elvégezve mérnöki tanulmányait, Budapestről a Bega-parti városba küldték (más források szerint a temesváriak hívták), nézné meg, mik azok a műszaki problémák, amelyekkel a

Temesköz fővárosának építői küszködnek. Ugyanis az történt, hogy a temesvári lóvasút építésének kezdetén, főleg az ívekben (kanyarokban) nagyon gyakran kisiklottak a próbavillamosok. A kisiklások állandó beszédtemává váltak a városban. A lakosok, akik nagyon nagy várakozással tekintettek a lóvasút hozta várt előnyök elé, kételkedni kezdtek. A pesszimistákban a részvényeiket is áruba bocsátották, de csak névértékük alatt keltek el, ha egyáltalán el tudták őket adni. A kisiklások fő oka az volt, hogy a sínek rögzítése nem sikerülhetett tökéletesen, főleg a kis sugarú ívekben. A járművek elhaladásakor a sínek elmozdultak. A néhány milliméterrel megnagyobbodott nyomtáv miatt a kocsik kerekerei elhagyták a sín pályát, és megtörtént a baj. Így érkezett meg az osztórák-magyar kiegyezés évében, 1867-ben a fiatal budapesti (a pontosság kedvéért: Buda, Óbuda és Pest közigazgatásilag még különálló település volt) mérnök Temesvárra. Baader Henrik rövid idő alatt rájött a kisiklások okára, és a sínszálakat kovácsvasból készített vaspántokkal is összekötötte, biztosítva a nyomtáv változatlanosságát. A rövidre tervezett temesvári

út azonban másként sikeredett. Baader Henrik nem tért vissza Budára, hanem a városban maradt, Temesvár nagyrabecsuült polgárává vált, aki minden erejét a város szolgálatába állította. Tehetség, tudás, munkabírás, ügyszeretet, a munka és szakma becsülete jellemezte az ifjú Baadert. A városi közúti vasúttársaság vezetői hamar felfigyeltek a tehetséges mérnökére és nemsokára megbízták az építkezés vezetésével, majd 1868. június 1-től a társaság ügyvezető igazgatójává nevezték ki. Baader kiváló érzékkel vezette a lóvasutat, majd a konok mérnök elévülhetlen érdemeket szerzett a lóvasút villamosításában, a Temesvári Városi Villamos

Vasút Részvénytársaság létrehozásában, megszervezésében, fejlesztésében, a hálózat kibővítésében, továbbra is betöltve igazgatói állását. Ezt azután is megtartotta, miután Temesvár városa megvásárolta (1903) a részvénytársaságot. Nyugdíjazásáig, 1918. szeptember elsejéig töltötte be a felelősségteljes tisztséget.

Minden erejével a közjót, a várost szolgálta. Hú állampolgára volt új hazájának, Magyarországnak. Tagja volt Temesvár szabad királyi város építési bizottságának. Minden ellenszolgáltatás igénye nélkül felügyelte a Magyar Királyi Állami Főreáliskola, a Hunyadi híd, a gyárvárosi leányiskola, a belvárosi városi iskola,



75. kép

Baader Henrik 1869-től 1918-ig vezette a társaságot. A képmontázs Baader Henriket ábrázolja 1869-ben, 1889-ben és 1909-ben

a városi színház építését, a belvárosi templom átépítésének munkálatait. 1873-ban városi tanácsossá választották.

Ott bábáskodott és nyújtott műszaki tanácsokat Török János polgármesternek a villamos világítás bevezetésekor. Hogy pontos támpontokkal rendelkezessen az újdonság bevezetését illetően, az 1884. év folyamán saját költségére több tanulmányutat tett olyan európai városokban, ahol már működtek villanytelepek.

Baader Henrik 1897. május 24-én, Temesvár szabad királyi város képviselőtében részt vett abban a Telbisz Károly polgármester által vezetett küldöttségben (melynek még Geml József főjegyző, későbbi polgármester, Sternthal Salamon, lovag Vest Ede és Vimmer József voltak tagjai), amely a budai várban átadta I. Ferenc József királyunknak a hozzá intézett felségfolyamodványt, melyben a katonai területeknek a városnak való átadása engedélyezését kérelmezik, ugyanis a katonai hatóságok még mindig akadékoskodtak a város fejlődése szempontjából oly fontos területek átadását illetően (*Városi Közlöny* 1898, 1. szám, 23. o.).

1909-ben Telbisz Károly, Temesvár szabad királyi város legendás polgármestere a városi tanács 1909. évi május 24-én és 25-én tartott rendes közgyűlésén, Baader Henrik törvényhatósági tag „négy évtizedes, odaadó, önzetlen, sikerekben és érdemekben gazdag köztevékenysége” alkalmából indítványozta, hogy „városunk haladása és fejlődése körül nagyszabású önzetlen tevékenysége által szerzett kiváló érdemei maradandó elismeréseül, tisz-

teletünk és hálánk kifejezéseül, nevének és áldásos tevékenységének megörökítése mellett 20 000 koronás ösztöndíj-alapítványt létesítsen oly rendeltetéssel, hogy az alapítványi tőkének kamatjöveldelme a temesvári villamos városi vasutnál, másodsorban a városi szolgálat más ágazatában alkalmazottak fiainak felsőbb műszaki kiképzetésére ösztöndíjképpen fordíttassék oly módon, hogy a kamatjöveldelme az ösztöndíjas ifju részéről tanusítandó állandó jó előmenetel feltétele mellett tanulmányainak teljes bevégezéséig járjon”. Az alapítványi tőkét a városi villamos vasút bevételeiből biztosították, melyet „örökös kezelés végett” a városi pénztárba fizettek be. Az ösztöndíj adományozásának joga a város mindenkori polgármesterét illette meg (*Városi Közlöny* 1909, 6. szám, 263–264. o.). Az ösztöndíj alapítvány *Alapító levelét* a *Városi Közlöny* 1909, 8–9. számának 321–322. oldalán tették közzé.

Baader Henrik 1909-től a Temesvári Kereskedelmi és Iparkamara alelnöki, majd 1914-től elnöki tisztségét is betöltötte. 1912-től a Temesvári Lloyd Társaság főigazgatójaként is áldásos tevékenységet folytatott.

A város 1885-ben megvásárolta a susanoveci (Susanovec község hivatalos elnevezése 1895. március 1-től Sziklás lett) kőbányát. Ennek technikai vezetését a városi mérnöki hivatal, a forgalmi vezetést és általános felügyeletet a városi törvényhatósági bizottság tagjai közül választott kőbánya-felügyelő, és az összes termelésről, kezelésről és forgalomról

a számviteli nyilvántartást és ellenőrzést a városi számvevőség végezte. A közigazgatási felügyelet, az utalványozás és egyéb érdemleges intézkedés a városi tanács hatáskörébe tartozott. Baader Henriket mint a törvényhatóság bizottsági tagját 1887. február 4-én választották meg a fáradságos és nagy felelősséggel járó kőbánya-felügyelői tisztségbe, melyet lelkiismeretesen, hozzáértően és teljesen ingyenesen végzett (*Városi Közlöny* 1898, 4. szám, 109. o.).

A temesvári önkéntes mentőtársulatnak oszlopos tagjaként és díszelnökeként is hosszú időn át végzett áldásos munkát a város lakóinak érdekében.

Több vállalatnak is igazgatósági tagja volt, többek között a Temesvári Sörfőzde Rt.-nek is. Halálakor az igazgatóság és felügyelőbizottsága a *Temesvári Hírlapban* külön hirdetésben közli a szomorú hírt, kiemelve, hogy „az elhunyt vállalatunk érdekében mindenkor nagy szeretettel és buzgalommal munkálkodott és ennek felvirágzásához nagyban hozzájárult”.

Alt-Temesvar im letzten Halbjahrhundert 1870–1920 című, 446 oldalas nagy monográfiájában Geml József, Temesvár utolsó „magyar” polgármestere kiemeli, hogy a németként született Baader Henrik a magyar nyelv tökéletes elsajátítása mellett mindenütt az első sorokban volt, ahol a nemzeti kultúra előrehaladását szolgálhatta. Német nyelvű polgártársainak egyik vezetőjeként hitet tett választott hazája iránt, és 1882-ben elítélte a Deutscher Schulverein (Német Iskolaegyesület) pángermán, magyarellenes

propagandáját. Alelnöke volt a magyar nyelvapoló egyesületnek, a városi színház német–magyar vitájában is kiállt a magyar nyelvű színházi előadások megtartása mellett. Elnöklete alatt a gyárvárosi Társaskör a magyar kultúra bástyájává vált.

Választott hazájához való ragaszkodását az is bizonyítja, hogy vezetője volt a temesvári Magyar Zene- és Dalegyletnek.

A város érdekében tett munkálkodásának érdemeit több kitüntetéssel ismerték el: 1891-ben Ferenc József királyunktól megkapta a koronás arany érdemkeresztet, 1900-ban pedig az uralkodó a Ferenc József-rend lovagkeresztjét (az 1849-ben alapított Ferenc József-rend teljes neve Kaiserlich Österreichischer Franz Joseph Orden, magyarul Osztrák Császári Ferenc József-rend) adományozta a kiváló városatyának.



78. kép

A Ferenc József-rend koronás arany érdemkeresztje



79. kép

A Ferenc József-rend lovagkeresztje

Délmagyarország nagy részének Romániához való csatolása után nem hagyta el a várost, maradt. A város polgárai szenátorrá választották, 1919–1920 között volt a Román Szenátus tagja. Temesvár nagyvárossá tételében oroszlánrészt vállalt, ezért 1927. december 18-án a város kiemelkedő mérnökét a Temesvár díszpolgára címmel tüntették ki. Magánélete alig volt, hisz Temesvárnak szentelte életét. Nyolcvanegyedik életévében, 1928. július 29-én adta vissza lelkét teremtőjének.

A Pogány Mihály vezette, országos jelentőségű *Temesvári Hírlap* 1928. július 31-i, keddi számában közölte olvasóival a város elismert polgárának nekrológiát: „A temesvári közélet egyik markáns egyénisége, a modern Temesvár egyik felépítője, Baader Henrik nyolcvanegy éves korában meghalt. Baader abban a korban fejtette ki nagyarányú és áldásos tevékenységét, amelyet a temesvári nagy

építők korának lehet nevezni. Ez a kor egy Telbisz Károlyt, egy Vest bárót, egy Szilárd Emilt látott lázas munkában, amelyből a modern Temesvár kivirágzott. Baader a szó legnemesebb értelmében vett nagystilű technikus volt, akinek nevéhez a villamos vasut megvalósítása fűződik, a várospolitikában pedig mindenkor józan és praktikus elvei, éles tekintete és a valóság finom megérezése révén példát nyújtott arra, hogy és mint kell egy nagy jövőre hivatott várost a haladás mesgyéjére terelni.

Baader Henrik nemrég ünnepelte születésének nyolcvanadik (helyesen: nyolcvanegyedik – a szerző megjegyzése) évfordulóját, mely alkalommal egész Temesvár nagy szeretettel járult a nyugalomba vonult városatya elé. Alig néhány hónapra rá elragadta az élők sorából a halál. Baader Henrik, aki az utóbbi időben egyáltalában nem mozdult ki lakásából, szombaton délután négy órakor csendesen elszenderedett. (...)

A lóvasút társaság igazgatója lett, majd amikor Temesvár mind erősebb mértékben fejlődni kezdett, Baader belátta, hogy a lóvasúttal fel kell számolni, mert ennek a városnak modernebb közlekedési eszközre van szüksége. Megtervezte a villamos vasutat, kiépítette a hálózatot és huszonnyolc évvel ezelőtt a Szent György-térről elindította az első villamos kocsit, ami nemcsak Temesvárott jelentett szenzációt, hiszen akkoriban villamos vasutja igen kevés és igazán csak nagy városnak volt.

Baader egészen a békekötésig volt igazgatója a villamos vasutaknak. A békekötés

után nyugalomba vonult (még a békekötés előtt, 1918-ban ment nyugdíjba – a szerző megjegyzése), majd nemsokára lemondott a kereskedelmi és iparkamarai elnöki tisztról is és teljesen visszavonult a magánéletbe. Főparancsnoka volt a mentőknek, a gyárvárosi társaskör élén állott, alelnöke volt a Lloyd-társulatnak, sok gazdasági, kereskedelmi és jótékonsági intézet vezetői sorába választották be, egyszóval Baader Henrik oly nagyarányú közéleti szereplést fejtett ki, amire csak kiváló tulajdonságai predesztinálhatták.

Amikor Baader visszavonult a közéletbe, Temesvár város érdemeinek elismerésül diszpolgárává válasz[ta]tott meg. Senki jobban ezt a kitüntetést, mint Baader meg nem érdemelte, hiszen abban, hogy Temesvár ma Románia legmodernebb városa, nagy részben Baadernek is érdeme. Néhány évvel ezelőtt Baader Henrik a gyárvárosi Fő-utcán levő laká-

sából átköltözött a katonai élelmezési raktár épületébe, hol lányával, özvegy Kerschek Gusztávnénál élt. Szombaton délután nagy fáradtságot vert erőt rajta, és négy órára csendesen, észrevétlenül, minden szenvedés nélkül elszenderedett. Halálának híre őszinte részvétet keltett az egész városban. A városházára, valamint azon intézmények frontjára, hol Baader tag volt, kitűzték a gyászlobogót.

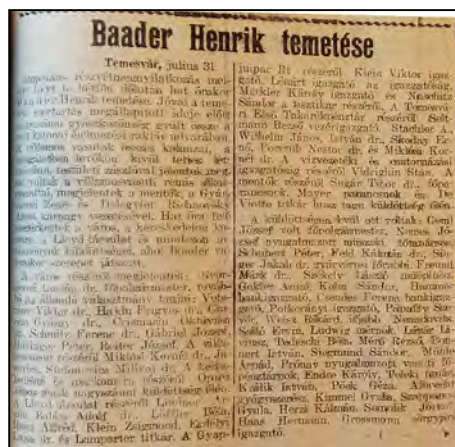
Baader Henrik halálát lánya, özvegy Kerschek Gusztávné, unokája, Geyer Jánosné, született Kerschek Alice és a Prohászka-családok gyászolják. Temetése ma, hétfő délután négy órakor lesz a volt katonai élelmezési, jelenleg Prohászka-féle raktárakban levő gyásházából.”

Temesvár elismert polgárát 1928. július 30-án, hétfőn délután kísérték utolsó útjára. A *Temesvári Hírlap* 1928. augusztus 1-jei, szerdai számában számolt be a gyászszertartásról.



80. kép

Az önkéntes mentőtársulat és a Temesvári Sörfőzde Rt. gyászjelentése a *Temesvári Hírlap* 1928. július 31-ei számában



81. kép

A *Temesvári Hírlap* tudósítása Baader Henrik temetéséről



82. kép

A rekonstruált lóvasúti kocsi újra üzemben a 2011. július 8-i évfordulós ünnepségen

FORRÁSOK, VÁLOGATOTT BIBLIOGRÁFIA

- *** (<https://kituntetes.webnode.hu/kituntetesek/magyar-osztrak-monarchia/ferenc-jozsef-rend/>)
- *** *A temesvári közuti villamos vasut.* In Városi Közlöny, 1898. 10. szám, 289–302.
- *** *A villamos vasuti részvények megszerzése.* In Városi Közlöny, 1903. 11. szám, 287–291.
- *** Magyar Nemzeti Levéltár, 1898-8-2777 csomó.
- *** MÁV Archívum, Budapest.
- *** Országgyűlési Könyvtár, Budapest.
- *** Serviciul Județean Timiș al Arhivelor Naționale. Fond Primăria Municipiului Timișoara.
- *** *Temesvarer Zeitung.* 1869–1899 közötti számai. Temesvár.
- *** *Temesvári Hírlap.* 1928. június–július. Temesvár.
- *** *Városi Közlöny* 1897–1899 (közgyűlési határozatok és más, a lóvasúttal kapcsolatos hírek).
- Baader Henrik: *A villamos városi vasút 10 éves története.* In Városi Közlöny 4. szám, 1910. április, 197.
- Beran, Oscar: *Temesvár mit Umgebung in Wort und Bild;* Linz a.d. Donau, 1889.
- Beran Oszkár: *Temesvár és vidéke írásban és képben..., / Temesvar mit Umgebung in Wort und Bild...,* Temesvár, 1891.
- Geml József: *Temesvár szabad királyi város közállapotai az 1910. évben.* Temesvár, 1910.
- Geml József: *Temesvár szabad királyi város statistikája 1898-ik évben.* Temesvár, 1900.
- Geml, Josef: *Alt-Temesvar im letzten Halbjahrhundert 1870–1920.* Timișoara, 1927.
- Jancsó Árpád: *A Bega, a Bánság elkényeztetett folyója.* Temesvár, 2007.
- Jancsó Árpád: *A temesvári Bega-hidak krónikája.* Budapest–Temesvár, 1999.
- Jancsó Árpád: *A temesvári lóvasút.* In Mindenki kalendáriuma. Temesvár, 2019.
- Jancsó Árpád: *Temesvár nyomtatott térképei. Hართile tipართite ale Timișoarei.* Temesvár nyomtatott térképei 1850–2010, Timișoara, 2011.
- Clark, D. Kinnear – Chemin, O.: *Tramways – Construction et exploitation.* Paris, 1880, 116.

- Kovácsiné Medveczky Ágnes: *Vidéki városaink tömegközlekedésének kialakulása és fejlődése*. In A Közlekedési Múzeum Évkönyve 1988–1992, Műszaki Könyvkiadó Budapest, 1994. 181–221.
- Kubinszky Mihály, Lovász István, Villányi György: *Régi magyar villamosok*. Budapesti Városvédő Egyesület, Budapest 1983.
- Küttel István: *Pforzheimtől Kőszegig. A Küttel család története*. In Kőszegi Lapok. Helytörténeti folyóirat, Kőszeg, 2016. 2. szám.
- Lovász István: *A magyarországi helyi közforgalmú vasutak járművei I*. In Vasúthistória évkönyv. Budapest, 1995, 386–429.
- Miklósi, Cornel: *60 ani dela înființarea tramvaiului în Timișoara. Monografie 1869–1929*. Întocmită de Direcțiunea Tramvaielor Comunale Timișoara. Timișoara, 1929.
- Szekernyés János: *Temesvár kövei. Krétarajzok a Józsefvárosból*. Temesvár, 1998.
- Szekernyés János: *Temesvár korszerűsítésének úttörője. 200 éve született Küttel Károly polgármester*. In Mindenki kalendárium. Helytörténeti évkönyv 2018. Temesvár, 2018.
- Trautmann, G.: *Führer durch Temesvár*. Temesvár, 1894.
- Vörös László: *Magyar vasúti évkönyv 1878*. Első évfolyam. Budapest, 1878.

ISTORICUL TRAMVAIULUI CU CAI DIN TIMIȘOARA (1869–1899)

(REZUMAT)

Acum 150 de ani, în 1869, s-a dat în folosință în Timișoara tramvaiul tras de cai, care a slujit publicul călător trei decenii, până în 1899, când „caii putere” au fost înlocuiți cu motorul electric. Atunci a fost electrificată vechea linie de tramvai hipo și au fost puse în funcțiune noi linii de tramvai.

La începutul secolului al XIX-lea, industrializarea a dus la creșterea bruscă a orașelor. Transportul public se făcea cu birje, iar transportul public în comun a fost asigurat de așa numitele omnibuse (la București purtau numele de tramcar). Odată cu creșterea populației, s-a dorit crearea unui sistem de transport public mai sigur, mai rapid și mai comod. Prima încercare de introducere pe străzile unui oraș a căii ferate hipo a avut loc la New York în anul 1832. Prima linie a legat centrul metropolei de cartierul Harlem. Această cale ferată urbană a fost construită cu tehnologia căilor ferate intravilane, cu șine de cale ferată normală. Acestea nu erau îngropate în îmbrăcămintea străzii și au îngreunat circulația căruțelor. Nemulțumirea a fost foarte mare și a dus la desființarea liniei.

În anii următori s-au experimentat fel și fel de soluții. Una, care părea satisfăcătoare, a fost calea cu șină și contrașină, creând astfel un spațiu pentru rularea bandajului roților. Acest sistem s-a abandonat, deoarece nu s-a putut menține distanța dintre cele două șine, iar roțile vehiculelor deveneau deseori captive ale făgașelor îngustate. Au trecut două decenii, până când un inginer francez, Alphonse Loubat (1799–1866), care lucra la New York, a inventat și a brevetat șina cu canal. Această șină a revoluționat transportul în comun. Ea garantează dimensiunea constantă a „făgașului” (canalul și-inei), oferind condiții optime pentru mișcarea bandajului roții. Roata desigur rula fără probleme deosebite pe ciuperca șinei, dar ceea ce a fost foarte important: acest tip de șină se putea poza în pavaj sau, după generalizarea îmbrăcăminților rutiere asfaltice, în stratul de uzură, fără să împiedice circulația căruțelor. Șina a fost denumită „șina Loubat”. Pe atunci șinele au fost montate pe grinzi longitudinale amplasate sub ele, și nu pe traverse. Sistemul lui Loubat este considerat primul tramvai modern (cale ferată urbană pe drumuri publice).

Primul tramvai construit după sistemul lui Loubat a fost dat în folosință la New York, în anul 1852.

Reîntors în țara natală, Loubat a construit prima linie de tramvai a Parisului. Ea a fost dată în funcțiune în anul 1854. Este interesant că orașele de provincie din Franța nu au îmbrățișat noul sistem de transport în comun: doar la Nantes și Lille s-au construit linii de tramvai.

Mai amintim că prima linie de tramvai din Germania a fost inaugurată în anul 1865, la Berlin, iar la Viena primul tramvai tras de cai a fost deschis circulației în toamna anului 1865.

Deoarece la vremea respectivă Timișoara făcea parte din Ungaria, trebuie să primim prioritățile orașului nostru raportate la orașele Ungariei de atunci. Prima linie de tramvai tras de cai din țara de atunci s-a dat în funcțiune în anul 1866, la Budapesta. Timișoara ocupă locul întâi, fiind primul oraș de provincie care a adoptat acest sistem de transport public. Au urmat foarte repede și alte orașe: Arad tot în 1869, Szeged în 1884, Debrecen în 1887, Kassa (azi Košice în Slovacia) în 1891.

Astăzi Timișoara este un oraș de seamă al României. În Vechiul Regat, doar la București s-a construit o rețea de tramvaie trase de cai; prima linie a fost inaugurată în anul 1871. Astfel, pe teritoriul actual al României, Timișoara este primul oraș unde s-a pus în funcțiune noul sistem de transport în comun.

Prezenta carte se bazează pe documente primare, originale și pe hotărârile consiliului orașenesc al urbei de pe Bega, publicate în monitorul orașului, care la vremea respectivă purta titlul de Városi Közlöny. Rapoartele directorului Baader Henrik sunt deasemenea foarte valoroase. Monografia fostului director erudit Corneliu Miklósi, apărută în anul 1929, deși datele-mi fiind cunoscute din lucrările mai înainte amintite, mi-a fost deosebit de folositoare datorită unor fotografii și unor documente reproduse în facsimil. Din păcate piesele desenate ale proiectului nu se mai pot găsi. Ele ori au fost distruse, ori se găsesc ascunse în vreun teanc de hârtii vechi și vor fi găsite poate în viitor de un cercetător, spre bucuria tuturor acelor care sunt interesați de istoricul tramvaiului tras de cai.

În carte am reprodus câteva hărți și schițe inedite până în prezent. Referirile și citațele din ziarele epocii facilitează lecturarea cărții, care conține foarte multe informații tehnice.

Pentru prezentarea vieții și activității celor două personalități care au contribuit în cea mai mare măsură la realizarea proiectului (primarul Küttel și directorul Baader), am consacrat câte-un capitol separat.

Cartea, pe lângă furnizarea unei multitudini de date, dorește să fie un omagiu în amintirea acelor care au pus temelia noului oraș modern, prin care micul oraș de provincie s-a ridicat la rangul orașelor de seamă din această parte a continentului nostru.

HISTORY OF THE HORSE DRAWN TRAM FROM TEMESVÁR/TIMIȘOARA* (1869–1899) (SUMMARY)

150 years ago, back in 1869, the horse drawn tram started being used in Temesvár and served the public transport for three decades, until 1899, when the „horsepower” was replaced by the electric motor. Subsequently, the old tram line was electrified and other new tram lines were put into operation.

At the beginning of the 19th century, industrialization led to the sudden expansion of cities. The transportation was done with carriages and the public transport was provided by the so-called omnibuses (in Bucharest they were called tramcar). With the growth of the population, the aim was to create a safer, faster and more convenient public transport system. The first attempt to use the horse drawn cars on the streets of a city took place in New York in 1832. The first line connected the centre of the metropolis with the neighbourhood of Harlem. This urban railway was built with the technology of the metropolitan area railways, using normal rails. They were not embedded in the street layers, thus hindering the circulation of carriages. The discontent was very high and led to the abolition of the line.

In the following years various solutions were experienced. One which seemed satisfactory, was the track with rail and rail guard, thus creating a space for running the wheels. This system was abandoned because it could not maintain the distance between the two rails and the wheels of the vehicles often became captive of the narrowed path. Two decades have passed, until a French engineer, Alphonse Loubat (1799-1866), who was working in New York, invented and patented the grooved rail. This rail revolutionized public transportation. It guarantees the constant dimension of the grooves, offering optimum conditions for the movement of the wheels. The wheel, of course, ran smoothly on the railhead, and a very important aspect is that: this type of rail could be embedded in the pavement or in the wearing course of the road, after generalizing the asphalt road coatings, without hindering the circulation of the carriages. The rail was called the „Loubat rail”. At that time the rails were mounted on longitudinal beams located under them, and not on sleepers. Loubat’s system is considered the first modern tram (urban railway on public roads).

The first tram built on Loubat’s system was put into operation in New York in 1852.

Returning to his homeland, Loubat built the first tram line in Paris. It was put into operation in 1854. It is interesting that the provincial cities of France did not embrace the new system of public transport: only in Nantes and Lille were built tram lines.

We must also remember that the first tram line in Germany was opened in Berlin in 1865, and in Vienna the first horse drawn tram line was opened for traffic in the autumn of 1865.

Since Temesvár was part of Hungary at that time, we must look at our city's priorities in relation to the cities of Hungary at the time. The first horse drawn tram of the country was put into operation in 1866, in Budapest. Temesvár ranks first, being the first provincial city that adopted this system of public transport. Other cities followed very quickly: Arad also in 1869, Szeged in 1884, Debrecen in 1887, Kassa (today Košice in Slovakia) in 1891.

Nowadays, Timișoara/Temesvár is a leading city of Romania. In the Old Romanian Kingdom, only in Bucharest was built a network of horse drawn trams; the first line was inaugurated in 1871. Thus, on the current territory of Romania, Timișoara/Temesvár is the first city where the new system of public transport was put into operation.

This book is based on primary and original documents as well as on the decisions of the city council, published in the city monitor, which at that time had the title of *Városi Közlöny*. The reports of director Henrik Baader are also very valuable. The monograph of the former director and scientist Corneliu Miklósi, published in 1929, was particularly useful due to photographs and the reproduction of documents, even though the data was known to me from the works mentioned earlier. Unfortunately, the drawn parts of the project can no longer be found. They have either been destroyed or are hidden in some stack of old papers and will perhaps be found by a future researcher, to the delight of all those who are interested in the history of the horse drawn tram.

In the book I have reproduced some maps and sketches unpublished so far. References and citations from newspapers of the time facilitate the reading of the book, which contains numerous technical information.

For the presentation of the life and activity of the two personalities who contributed to the greatest extent to the project (Mayor Küttel and Director Baader), I dedicated two separate chapters.

The book, in addition to providing a lot of data, wishes to be a tribute to the memory of those who laid the foundation of the new modern city, through which, the small provincial city rose to the rank of the leading cities on this part of our continent.

* *Temesvár in Hungarian / Timișoara in Romanian*

TARTALOM

Előszó.....	5
Elindulnak az első közúti lóvasutak.....	7
A temesvári lóvasút történetének mérföldkövei	12
Az engedélyokmány	17
A részvénytársaság alapszabálya	20
Szerződés a katonai hatósággal	29
Szerződés a várossal.....	31
A pálya műszaki adatai	33
A lóvasút vonalai	37
A lóvasút állománya.....	52
Hol volt az igazgatóság, hol aludtak a lovak és a kocsik?.....	55
Utazás a lóvasúton.....	58
A lóvasútpénz	60
A Majorok külvárosba (1896-tól Erzsébetváros) vezető vonal bonyolult története	63
Ha nem kapunk közúti vasutat, akkor jöjjön az omnibusz!.....	70
Tervezett, de megvalósítatlan lóvasúti vonalak.....	73
A temesvári lóvasút forgalma és bevétele	74
Küttel Károly (1818–1875), Temesvár újjító polgármestere	78
Baader Henrik lóvasúti, majd villamosvasúti igazgató, a modern Temesvár kiépítésének kiváló személyisége.....	90
Források, válogatott bibliográfia	99
Istoricul tramvaiului cu cai din Timișoara (Rezumat).....	101
History of the Horse Drawn Tram from Temesvár/Timișoara (Summary).....	103
Tartalomjegyzék.....	105

CUPRINS

Cuvânt înainte.....	5
Pornesc primele tramvaie trase de cai.....	7
Cronologia tramvaiului cu cai din Timișoara.....	12
Actul de concesiune	17
Statutul societății pe acțiuni.....	20
Contractul încheiat cu autoritățile militare.....	29
Contractul încheiat cu orașul.....	31
Datele tehnice ale căii	33
Liniile tramvaiului cu cai	37
Vagoanele tramvaiului cu cai	52
Unde se afla direcțiunea, unde dormeau caii și vagoanele?	53
Călătoria cu tramvaiul tras de cai	58
Biletele de călătorie	60
Istoricul încâlcit al liniei spre cartierul Maiere (din anul 1896 Elisabetin)	63
Dacă nu primim cale ferată, să vină omnibusul!.....	70
Linii proiectate dar nerealizate.....	73
Traficul și veniturile realizate de tramvaiul cu cai timișorean.....	74
Küttel Károly (1818–1875), primarul novator al Timișoarei	78
Baader Henrik, director al tramvaiului cu cai, apoi al tramvaiului electric – personalitate eminentă a modernizării Timișoarei	90
Izvoare, bibliografie selectivă.....	99
Istoricul tramvaiului cu cai din Timișoara (Rezumat).....	101
History of the Horse Drawn Tram from Temesvár/Timișoara (Summary).....	103
Cuprins (lb. maghiară).....	105
Cuprins (lb. română)	107
Cuprins (lb. engleză).....	109

CONTENTS

Foreword	5
Strat of the first horse drawn trams	7
Timeline of horse drawn tram from Temesvár	12
Concession document.....	17
Status of the joint stock company.....	20
The contract concluded with the military authorities.....	29
The contract concluded with the city.....	31
Technical data of the route	33
Horse drawn tram lines	37
Cars of horse drawn trams.....	52
Where was the directorate, where the horses and wagons slept?	55
Traveling with horse drawn trams	58
Tangled history of the line to the Majorok neighbourhood (since 1896 Erzsébetváros).....	63
If we don't get a road rail, then come the omnibus!.....	70
Designed, but unrealized lines.....	73
The traffic and the revenues realized by the horse drawn trams from Temesvár... 74	
Károly Küttel (1818-1875), the innovative mayor of Temesvár	78
Henrik Baader director of the tram with horses, then of the electric tram - eminent personality in the modernization of Temesvár	90
Selective bibliography and references.....	99
Istoricul tramvaiului cu cai din Timișoara (Summary in Romanian).....	101
History of the Horse Drawn Tram from Temesvár/Timișoara (Summary).....	103
Content (Hungarian)	105
Content (Romanian)	107
Content (English).....	107

A SOROZAT EDDIG MEGJELENT KÖTETEI

1. Bitay Enikő – Márton László – Talpas János: *Technikatörténeti örökség a kalotaszegi Magyarvalkón*. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár, 2009.
2. Bitay Enikő – Márton László – Talpas János: *Technikatörténeti örökség Magyargyerőmonostoron*. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár, 2010.
3. Jancsó Árpád: *Temesvár vízerőműve*. Működő műszaki műemlékünk. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár, 2010.
4. Bitay Enikő – Márton László – Talpas János: *Technikatörténeti örökség Kalotaszegen a gótika árnyékában*. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár, 2011.
5. Jancsó Árpád: *Az arad–temesvári vasút története*. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár, 2012.
6. Márton László: *Kós Károly, a művészi kovácsoltvas formatervezője*. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár, 2012.
7. Jancsó Árpád: *Az Oravica–Anina hegyi vasút története*. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár, 2013.
8. Bitay Enikő – Márton László – Nagy Tibor Sándor – Talpas János: *Kide, a kőből épült település*. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár, 2015.
9. Bitay Enikő: *Debreczeni Márton, az egyetlen „erdélyi” bányász műszaki öröksége*. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár, 2016.
10. Jancsó Árpád: *Műtárgyak a Jaszenova–Oravica–Anina-vasútvonalon*. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár, 2016.
11. Jancsó Árpád: *Az Osztrák–Magyar Monarchia első vicinálisa – A Valkány–Perjámos–Varjas-vasútvonal története*. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár, 2017.
12. Jancsó Árpád: *Temesvár kilencedik vasútvonala. A Temesvár–Szentandrás–Varjas helyi érdekű vasút története*. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár, 2018.