

TARTALOM

Előszó.....	5
Néhány szó a vasutakról.....	7
Utazás a vasutak megjelenése előtt.....	7
Pályához kötve.....	16
Már sínen, de még lóerővel.....	17
A gőzparipa.....	21
Ló fara és nyomtáv.....	24
„Száz vasutat, ezeret!” A vasútépítések kezdetei Magyarországon.....	25
Széchenyi István javaslata.....	35
Az ország vasúti politikája 1850-től az 1867-es kiegyezésig.....	39
Hazánk vasútjai a kiegyezéstől 1880-ig.....	45
A bánáti vasutak kiépítésének előzményei.....	51
A StEG, avagy az OÁV – egy tipikus magánvasút és gazdasági hatalom születése.....	57
A StEG tőkéje és magyarországi vasútvonalai.....	63
A Délkeleti Vasútvonal. Pesttől Szegedig.....	73
Az OÁV folytatja az építkezést Szeged és Temesvár között.....	78
Berobogott Temesvárra a Nyugat.....	82
Az első mozdonyok a Bega partján.....	85
A krokodilok.....	87
A Cockerill cég Norris-mozdonyai.....	88
Az első magyarországi, majd temesvári gőzmozdony.....	89
A „Komárom” és „Hont”.....	92
Honnan jött az „Austria”?.....	93
A „Wartberg” volt az ötödik.....	96
Jöttek még néhányan.....	97

Vadkeleti állapotok?	100
Telek a vasútnak. Kisajátítás	104
Vonalvezetés, helyszínrajz, hossz-szelvény, alépitmény, felépitmény	110
Műtárgyak	117
Átereszek, hidak.....	117
Híd a 475+487 szelvényben.....	120
Híd a 490+058 szelvényben az Arankán.....	122
Híd az 555+350 szelvényben a Berekszón	126
Híd a Bánságba. A szegedi Tisza-híd	133
Szegedi híd, félig bánáti híd	135
Az ideiglenes fahíd.....	135
A hídépítés előkészületei	136
Ernest Cézanne (1830–1876), a szegedi vasúti Tisza-híd tervezője és építője	141
A hídépítés tervrajzai	147
A híd építésének fontosabb dátumai	196
Csipkék a Tisza fodrai felett.....	196
A hídfők és a díszes viadukt.....	200
Jókai is alászállt.....	202
„Szintoly szilárd, mint diszes”	205
A zárszöveget beilleszteni méltóztatott	206
Fotográfiák a híd építéséről.....	208
A híd fővizsgálata 1898-ban	218
A két világégés között, és a híd halála	221
Szeged éke, Bánát kapuja képeken	231
Magasépitmények.....	236
Állomások.....	236
A temesvári nagyállomás	275
Őrházak.....	290
Értekezés az állomások és őrházak között	305
A szabadalmazott osztrák–magyar államvasút vasútvonalainak államosításáról.....	319
A vasútvonal építési és fenntartási szervezete	330
Az osztrák, majd osztrák–magyar államvasút-társaság (OÁV, OMÁV) idején (1855–1890)	330

Az OÁV (StEG) első vezérigazgatója, Vincent-Joseph-Jacques Maniel (1813–1871)	333
A magyar államvasutak (MÁV) idején (1891–1919)	348
Vasútvonalunk és a szegedi nagy árvíz.....	354
Az első világháború után.....	362
Szétszabdalt ország szétszabdalt vasútvonala	362
Történetek a zombolyai állomáson	369
A második világegéstől napjainkig.....	373
Mellékletek.....	375
1. Magyar földrajzi nevek idegen megfelelői	375
2. Az 1855. évi január hó 1-én kelt vaspályaengedélyezési okmány az északi és délkeleti vonal tárgyában	378
3. Az 1856. évi június 10-én kelt szerződés a szeged-temesvári államvaspálya kiépítése tárgyában.....	387
4. 1882. évi XLV. törvénycikk a császári királyi szabadalmazott osztrák államvaspálya-társulattal 1882. évi június 8-án kötött szerződés és az ennek 4. cikke értelmében kibocsátandó engedély- okmány becikkelyezéséről.....	392
5. 1891. évi XXV. törvénycikk a szab. osztrák-magyar államvasutttársaság magyarországi vasútvonalainak megváltásáról.....	400
6. 1891. évi XXXVIII. törvénycikk a szab. osztrák-magyar államvasut- társaság magyarországi vasútvonalainak megváltása iránt az 1891. évi XXV. törvénycikk alapján az 1891. évi június 7-én/július 11-én megkötött szerződés jóváhagyása és becikkelyezéséről.....	402
7. Indoklás a szab. osztrák-magyar államvasut-társaság magyarországi vasútvonalának megváltásáról szóló törvényjavaslatához.....	416
8. A szab. osztrák-magyar államvasutttársaság 1890-ben.....	432
9. Mértékegységek és pénznemek.....	441
Források, válogatott bibliográfia.....	443
Rezumat	448
Summary	450
Conținut	452
Contents	454
Tartalom.....	456