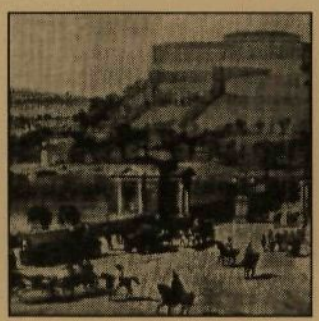
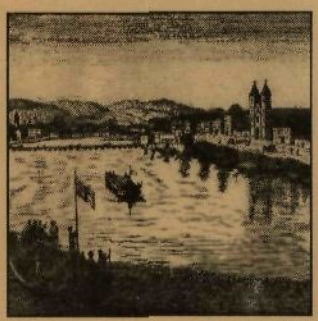
TÓTH LÁSZLÓ

MAGYARORSZÁG KÖZÚTJAINAK TÖRTÉNETE





TÓTH LÁSZLÓ

MAGYARORSZÁG KÖZÚTJAINAK TÖRTÉNETE

Magyarország területén a Római Birodalom katonái építettek először kőutakat, egy-egy részletük ma is látható.

Magyarország területén a történelem minden korszakában fontos kereskedelmi utak voltak kelet—nyugat és észak—dél között, de szilárd burkolattal csak a hegyvidékeken építették meg, ahol a kőanyag helyben volt található. A középkorban a hadi utak egyben kereskedelmi utak is voltak, s a Kárpát-medence vízi átkelőhelyei az ősidőktől ugyanott voltak, ahol később hidakat építettek. Kompok, fahidak, hajóhidak, vas- és acélhidak még együtt léteztek a kötetben bemutatott korszakban.

A Nagy-Alföld elhagyatott részein csak a vasúthálózat kiépítése után készítettek kőutakat. Az első hosszú, 300 kmes útszakaszt 1895—1899 között építette a magyar állam, Baja és Kisjenő között. A többség azonban 1920 után épült, makadám szerkezettel. Ennek ellenére már 1864-től készítettek a városokban aszfaltutakat, sőt egy magyar vállalat építette egy német céggel közösen Németország első hengerelt aszfaltburkolatát Stuttgartban, 1908-ban.

A két világháború között a főutakat betonburkolattal építették — így a London és Isztambul között kijelölt nemzetközi út Budapest—Szeged közötti szakaszát, s más főutakat is.

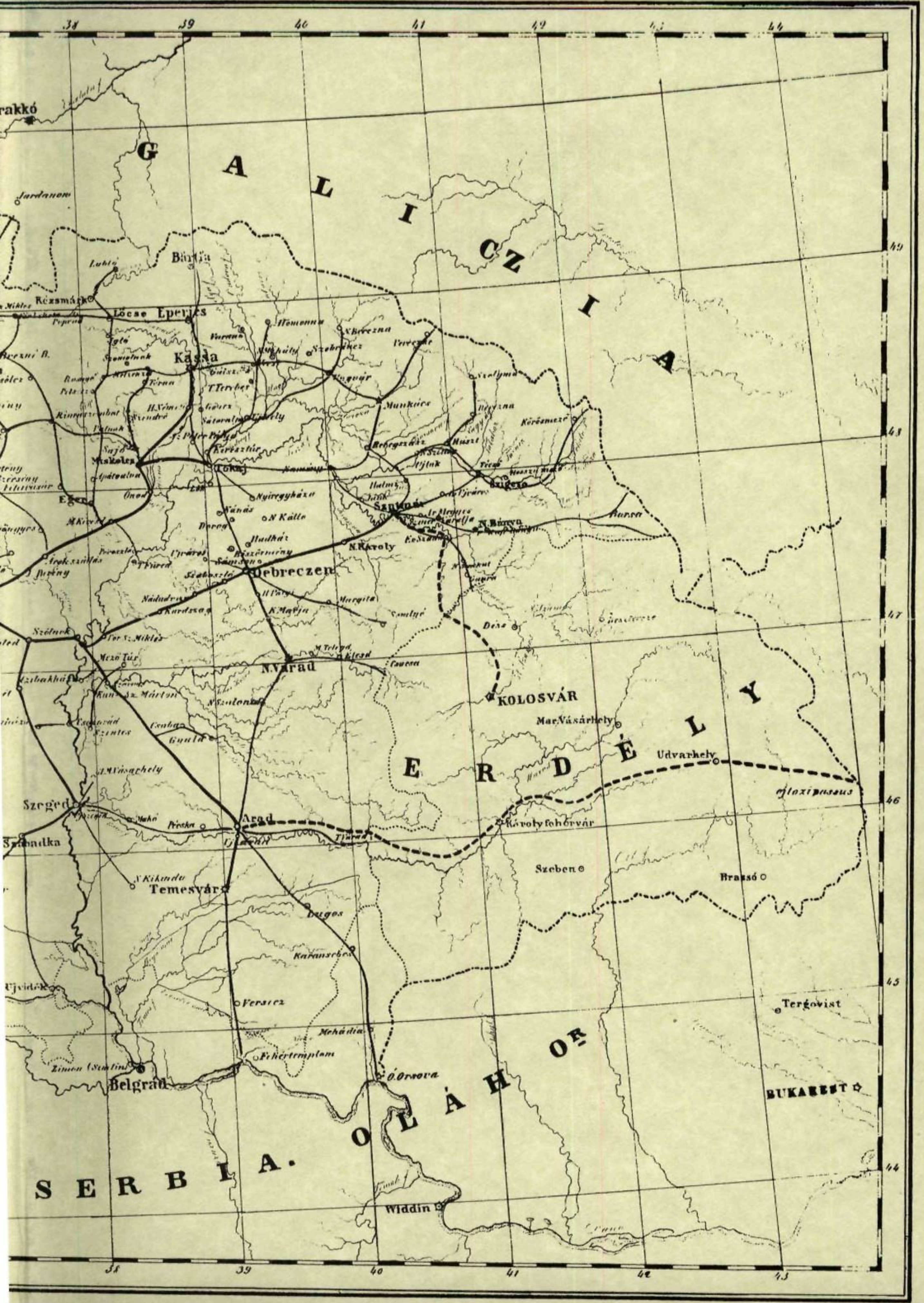
A magyar út- és hídépítő szakma kiválóságai a 18. századtól francia, német, angol és amerikai példákon nevelkedtek, s a Műegyetemen is erre alapult a mérnökképzés. Maga az útügyi szervezet osztrák minta szerint állt fel, s ez a forma 1950-ig működött.

Az automobil elterjedése az első világháború utáni időre esett. Ezért, meg a nagyarányú átmenő forgalom szorítása miatt is, a második világháborúig a főutak korszerűsítésének egyik intenzív és sikeres időszakáról emlékezhetünk meg.

Magyarországon a történelem viharai, a háborúk miatt, többször elpusztultak hídjaink, megrongálódtak a közlekedési pályák. A 20. században ez fokozottan így volt, ezért, valamint a gazdaság leromlása miatt a szükséges költségeknek csak töredéke jutott az utakra. Átmeneti fellendülés csak az 1960-as, 1970-es években volt, ez azonban már a következő kötet témája, de jelentősége nagyobb minden más korszakénál.

Reméljük, hogy a személyeket, árukat és eszméket közvetítő magyar úthálózat mihamarabb eléri a kívánt európai szolgáltatási szintet.

Átnézeti térkép
MAGYAR
KÖZLEKEDÉSI ÜGY
rendezésérüli
JAVASLATHOZ
jelenti a tervezett vasutvonalakat
jelenti az országos kötvonalakat
Mértéktelek
MORVA OR.
AUSTRIA
BÉCS
Brünn
Nagyszombat
Pozon
Komárom
Győr
BUDA
PEST
Sopron
Pápa
Veszprém
Székesfejérvár
Grätz
STÁJER OR.
ILLIRIA
Laibach
Triest
Fiume
Zágráb
Károlyváros
Pécs
Eszek
BOSNYÁK OR.
Carlopago



GALICZIA
ERDÉLY
SERBIA.
OLÁH OR
Bártfa
Késmárk
Lőcse
Eperjes
Kassa
Homonna
Ungvár
Munkács
Huszt
Sziget
Miskolcz
Tokaj
Eger
Nyiregyháza
N.Károly
N.Bánya
Debreczen
N.Várad
KOLOSVÁR
Dés
Mar.Vásárhely
Udvarhely
Károlyfehérvár
Szeben
Brassó
Arad
Szeged
Szabadka
Temesvár
Lugos
Karansebes
Versecz
Mehádia
Fehértemplom
O.Orsova
Belgrád
Widdin
Tergovist
BUKAREST

MAGYARORSZÁG KÖZÚTJAINAK TÖRTÉNETE

TÓTH LÁSZLÓ

MAGYARORSZÁG KÖZÚTJAINAK TÖRTÉNETE

Budapest, 1995.

Ez a kötet Hanzély János: Magyarország közútjainak története című
(Útügyi Kutató Intézet 14. sz. kiadvány, 1960.) könyvének felhasználásával készült,
a szerző kutatásaival kiegészítve

A kötetet lektorálta
BACSÓ ANTAL mérnök
DR. HONVÁRI JÁNOS gazdaságtörténész

Készült a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatósága megbízásából
Felelős kiadó: Hórvölgyi Lajos igazgató

ISBN 963 7035 38 9

Köszönet ifj. dr. Vásárhelyi Boldizsárnak, a műszaki tudomány doktorának, aki feldolgozta és átadta édesapja,
dr. Vásárhelyi Boldizsár egyetemi tanár szakmai hagyatékát

Témakonzulens Tombor Sándor, dr. Schváb János
Szerkesztő dr. Petőcz Mária
Számítógépes kiadványszerkesztés PMS 2000 Mérnöki Társaság
Műszaki szerkesztő Horváth Zsolt
A kötetet tervezte dr. Szabó József
Grafika K. Zéman Éva
Olvasószerkesztő Czakó Zsuzsanna
Tördelő Jeruska Ágnes

Előszó

Ez a kiadvány a magyar útépítés történetéről ad átfogó ismeretet a kezdetektől 1960-ig. A következő kötetben innen folytatódik a tények bemutatása napjainkig.

Az útépítés és a közlekedés története szoros része a magyar történelemnek. Egy japán mérnök találóan írta bejegyzését a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény vendégkönyvébe: „Az utak nem csak az országokat kötik össze egymással, hanem az ott élő népeket is." *A Kárpát-medencében, Európa közepén 1100 éve élő magyarságnak kitüntetett tapasztalata van a szomszédos és a távoli népek kapcsolatában. Már az Árpád-házi királyok biztosítottak átvonulási utakat és ellátást a Szentföldre vonuló keresztes hadjárat csapatainak. Ugyancsak magyar területet is érintve folyt a levantei kereskedelem kelet és nyugat között. Az Anjou-királyok alatt a magyar birodalom a legjelentősebb gazdasági, kereskedelmi szerepet töltötte be Európában, de a török hódoltság és a Habsburgok uralkodása alatt is termelő és kereskedői összeköttetést képviselt a magyar terület. Nyugati tudást és keleti bölcsességet egyesítve a magyarság sok jeles személyiséget adott a világnak.*

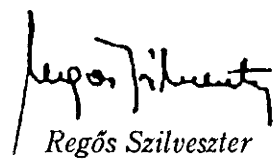
Ez a kiadvány az útépítés neves személyeit is bemutatja — legyenek azok szakemberek vagy politikusok, akik teljes képességükkel a közlekedés jobbításán dolgoztak; hogy legyenek kőutak a sártengerré dagadó Nagy-Alföldön, vagy folyami átkelők a közlekedés folytonosságának szolgálatára.

Ezen a helyen, Közép-Európa köldökén ma is a legkorszerűbb szállítási vonalak kiépítésén és a fejlett módszerek megvalósításán dolgozik az elme, bár a megpróbáltatások nem teszik mindig lehetővé a forgalom arányos követését.

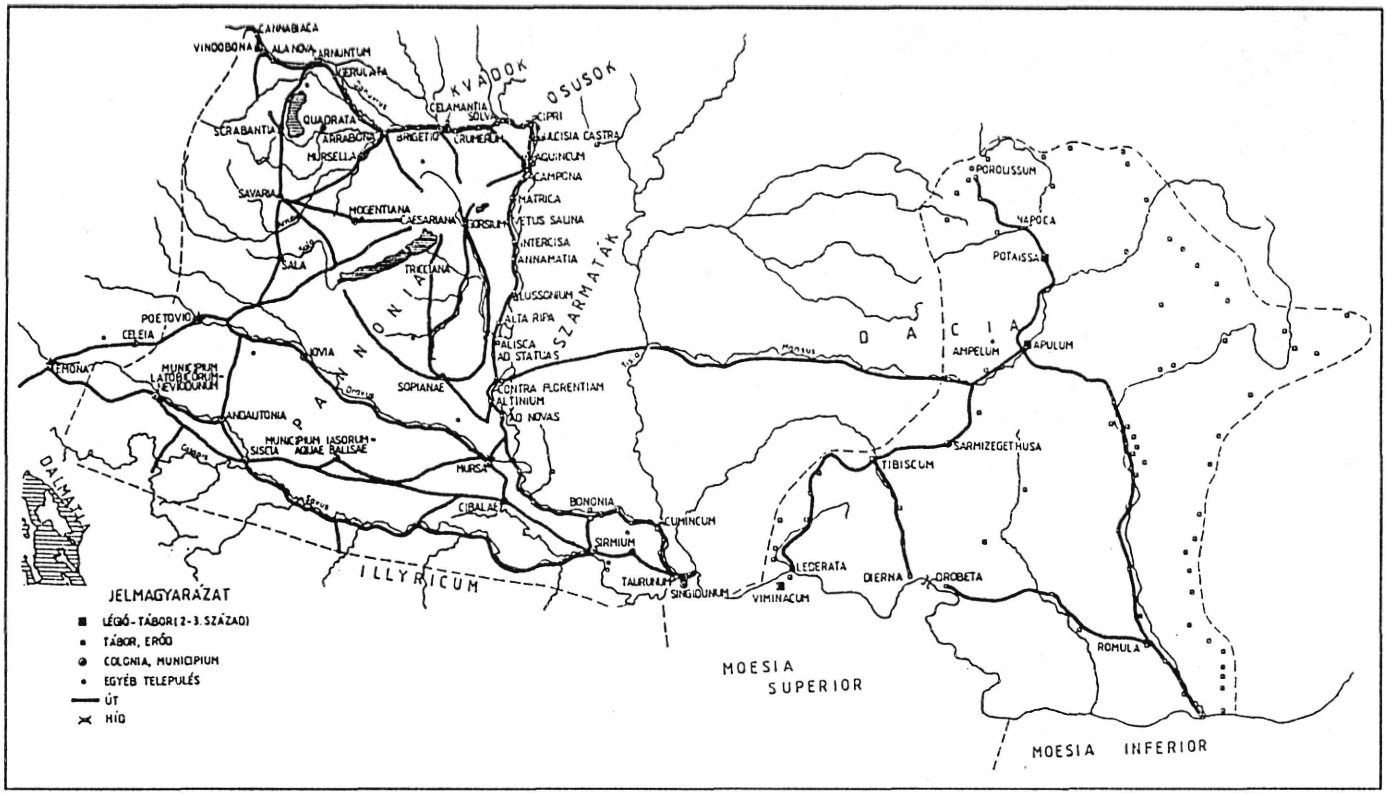
Adjon erőt és bizalmat ez a kiadvány mindazoknak, akik tisztelik a múltat és a szakmai példaképeket. Szolgáljon tanulságul, hogy a legszerényebb körülmények között is volt és lesz megoldás a közlekedés biztosítására.

Ezen gondolatok jegyében ajánlom figyelmébe az érdeklődőknek a magyar közutak történetét bemutató könyv első kötetét annak reményében, hogy a folytatás is hamarosan az olvasó elé kerül.

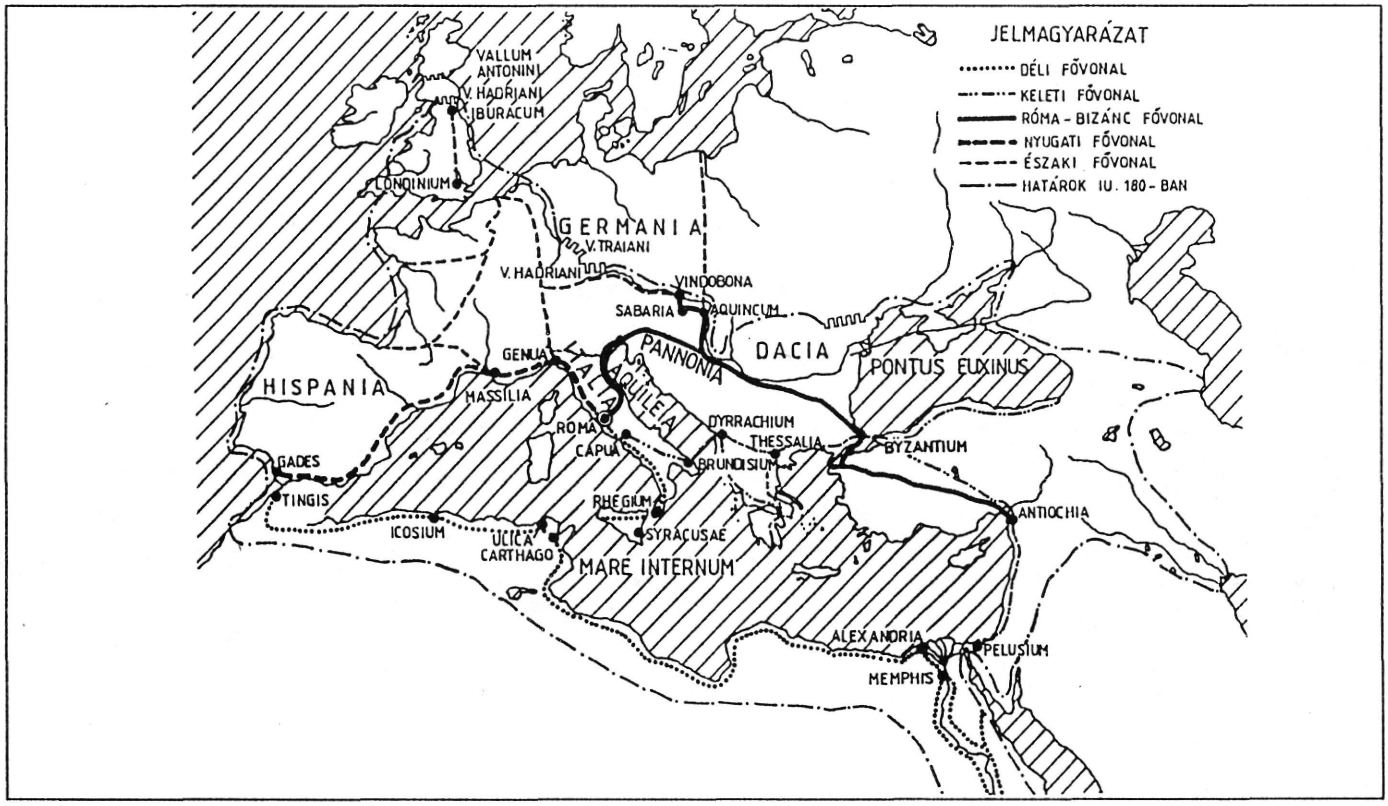
Budapest, 1995. decemberében



Regős Szilveszter
minisztériumi főosztályvezető
Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, Közúti főosztály



1. kép — Pannónia és Dácia úthálózata



2. kép — A Római Birodalom fő útvonalai

A római kor útjai

Magyarország területén a római korban az időszámítást követő századokban építettek először (rendszeresen karbantartott) burkolt utakat *(1. kép)*, amelyet a birodalmat éltető és szolgáló katonai és kereskedelmi szempontok indokoltak.

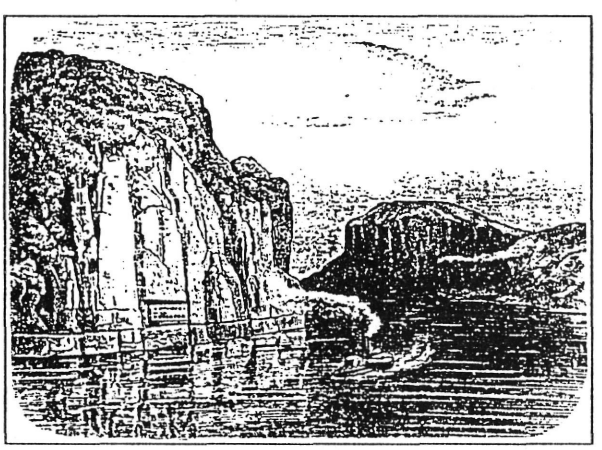
A világbirodalomnak ezen a végvidékén állandó veszélyt jelentettek a szomszédos népek támadásai az észak-itáliai és a macedon területek ellen. Ezek elhárítására szükség volt úthálózatra és olyan természetes határra, amely védhető volt, s ezt a Duna jelentette.

Pannónia meghódítása után lehetővé vált a Száva menti szabad kereskedelem a Balkán felé, a pontusi (Fekete-tengeri) kikötők irányába, majd észak felé is az ún. Borostyán-úton. A Krisztus előtt 181-ben alapított Aquilea, adriai kikötőváros volt a kereskedelem kiindulópontja észak és kelet felé. Ez a város olyan elosztó szerepet töltött be, mint a későbbi korokban Velence *(2. kép)*.

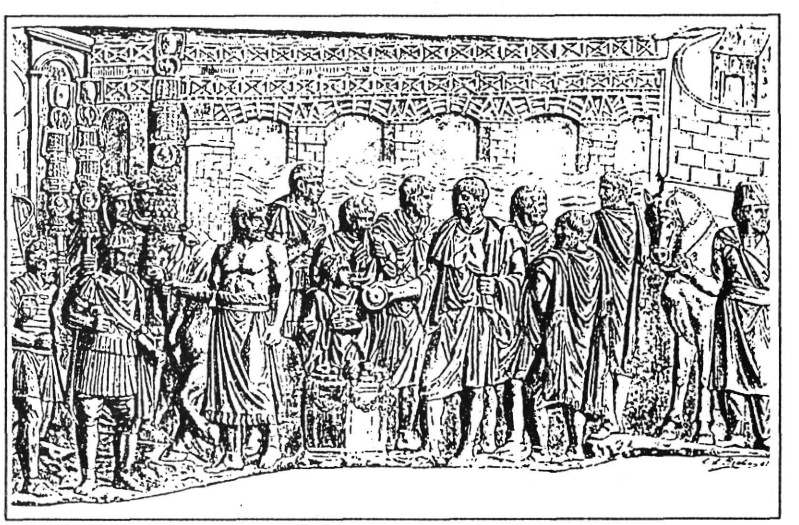
A dák királyság az Al-Dunától északra és délre terjedően akadályozta a kereskedelem folytonosságát, és támadásaival veszélyt jelentett a birodalomra. A Dunától délre eső területet viszonylag könnyen sikerült megszerezni, de az Erdély területén élő dákokat csak Traianus tudta meghódítani az időszámítást követő I. század elején. A hadjárat előtt hosszú éveken át épült meg a Traian-út, amely Belgrádba vezetett, s a legnehezebb szakasza a Duna jobb partján, a Kazán-szorosban volt *(3. kép)*. Ez az út csatlakozott a hadjárat után megépített Duna-hídhoz Drobetánál (Turnu-Severinnél), amelynek vázlatos ábrázolása Rómában látható a Traianus-oszlopon *(4. kép)*. A híd 20 kőpilléren nyugvó faszerkezet volt. (Egyes leírások Aquincumnál is feltételeznek hidat.)

Dácia meghódítása nem csak katonailag, hanem gazdaságilag is jelentős volt, mivel arany-, ezüst- és sóbányái a birodalom érdekét szolgálták.

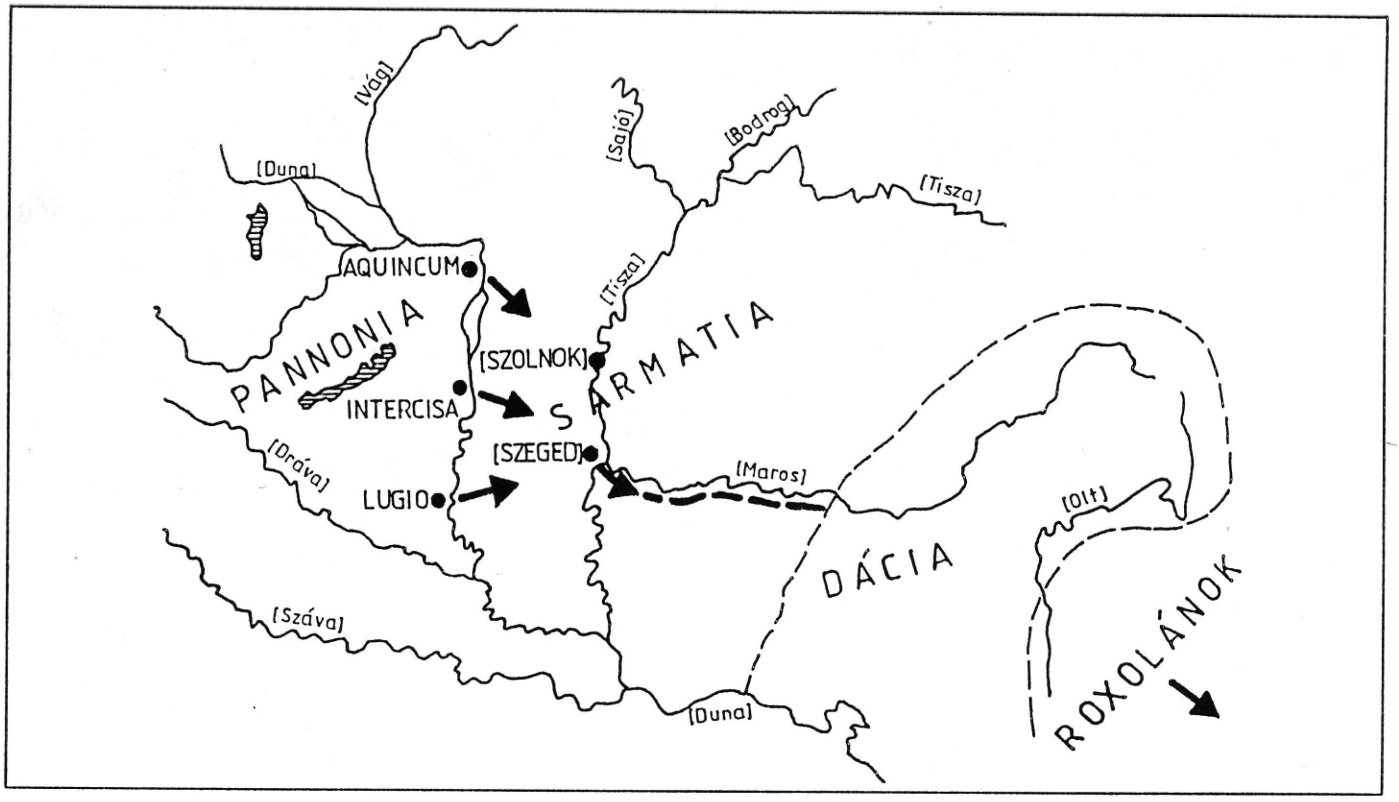
Esetenként olyan helyeken is folyt ezen időszakban a kereskedelem, amelyeken nem épült út, vagy pl. a Duna—Tisza közén át, amely nem is tartozott a birodalomhoz.



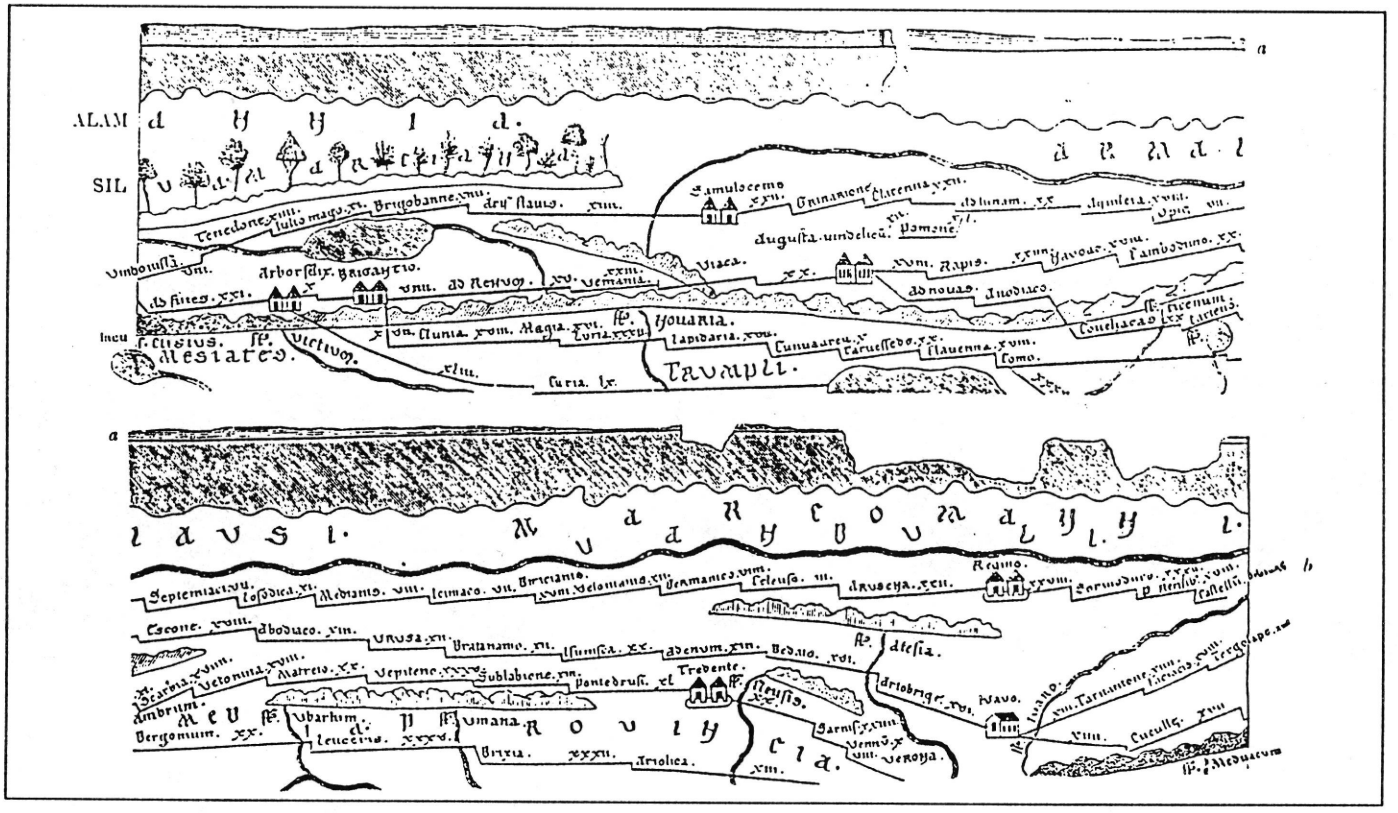
3. kép — Traján-út a Kazán szorosban



4. kép — A drobetai Duna-híd ábrázolása Traianus oszlopán



5. kép — Az áruközvetítés irányai a Duna—Tisza közén át



6. kép — Itinerarium

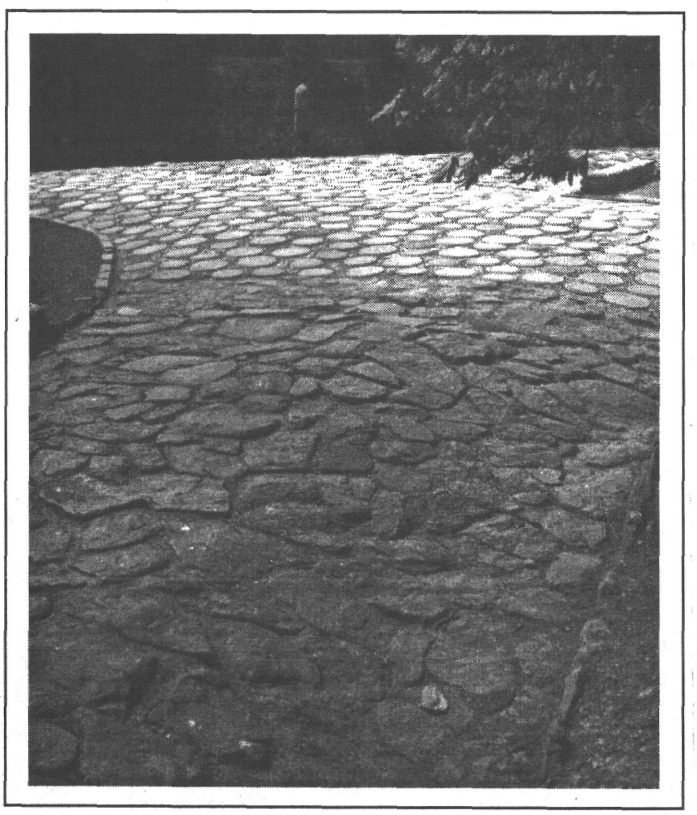
Ennek eléréséhez a Duna menti határút (Limes) egyes őrhelyeinél átkelők voltak a folyón, s a barbárok közvetítésével zajlott a kereskedelem. Dr. Kőhegyi Mihály bajai múzeumigazgató ábrázolta térképvázlaton a római pénzlelő helyeket, s ezek a pontok kirajzolták a Lugio (Dunaszekcső)—Szeged, Intercisa (Pentele)—Szeged és Aquincum—Szolnok mozgási irányokat, amelyen a szarmaták közvetítésével Dacián keresztül, az aldunai roxolánok felé folyt az áruközvetítés *(5. kép)*.

Pannóniában és Dáciában igen jelentős úthálózat épült, amelyről egyrészt az ún. itinerariumokból — korabeli térképvázlatokból — *(6. kép)*, másrészt az ásatások során feltárt útszakaszokból tudunk. A római utak hálózatáról egyébként nem található két egyforma térkép, mert egyes utakról csak közvetett feltevések vannak. (Az *1. képen* látható térképvázlat is a Magyarország története I/1. kötetéből, ill. az Erdély Története I. kötetéből vett vázlatok alapján készült.) A legfontosabb utak maradványai ma is láthatók a mai Magyarországon, vagy azon kívül *(7. kép)*. Az érintett területek mai útjai alatt sok római kori útmaradvány fekszik.

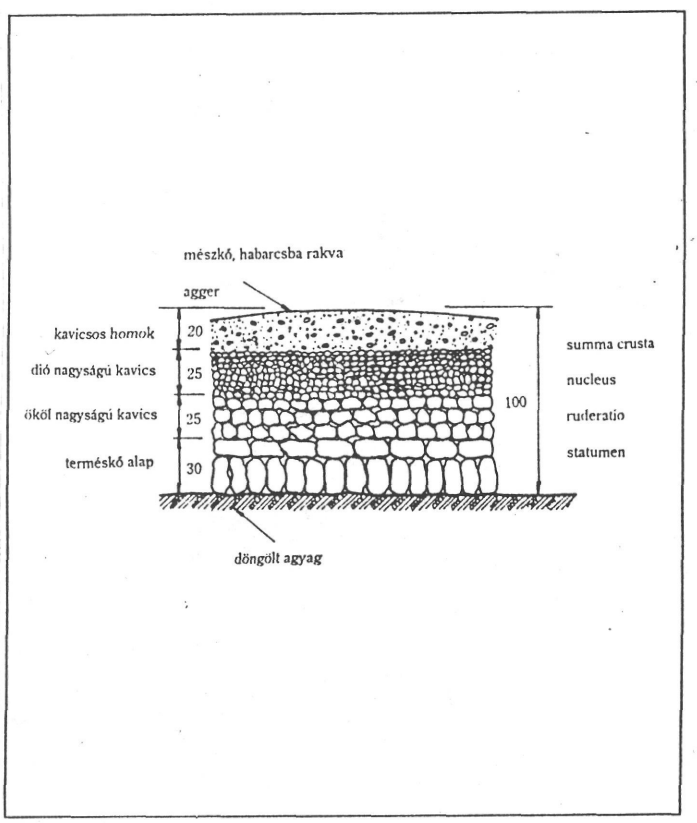
Az utak burkolata több rétegben készült *(8. kép)*. A főbb utak szélessége 5—7 m, a mellékutaké 3 m körül volt. Az utak mellett mérföldköveket helyeztek el, amelyek egymástól megközelítőleg 1500 m-re (1000 duplalépésre) álltak. Számos ilyen követ őriznek a magyar múzeumok is *(9. kép)*.

A rómaiak egyik legnagyobb szakmai érdeme az volt, hogy rendszeresen javították és karbantartották az utakat. Az erre ügyelő curatorok elődei voltak az útmestereknek.

A kocsit már régen ismerték ebben a korban, s feltűnik egyes ábrázolásokon *(10. és 11. kép)*.

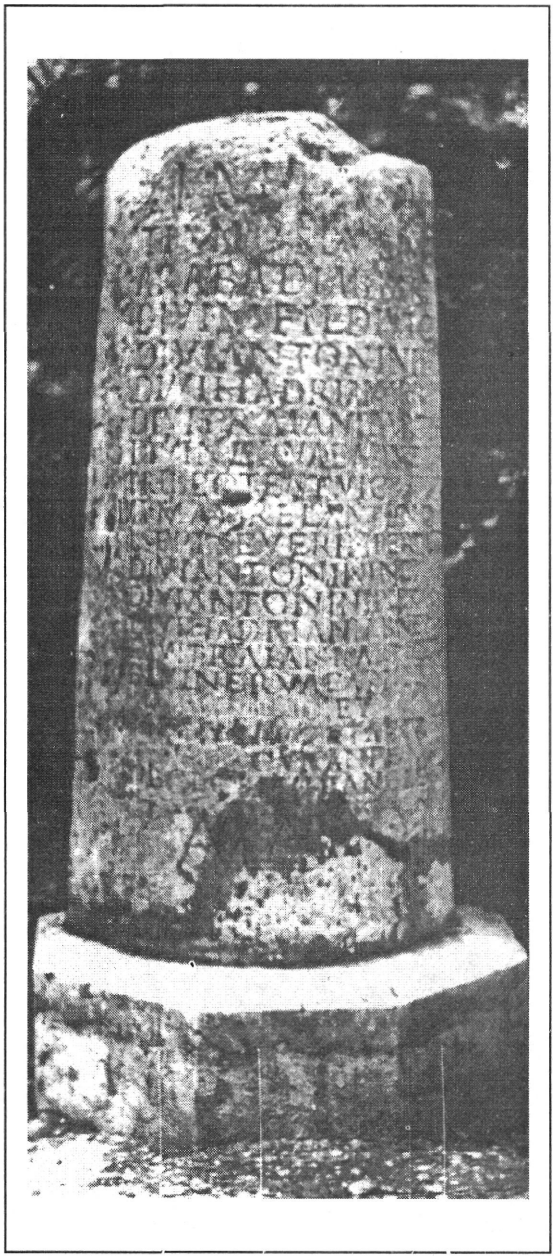


7. kép — Római kori út részlete Savariából



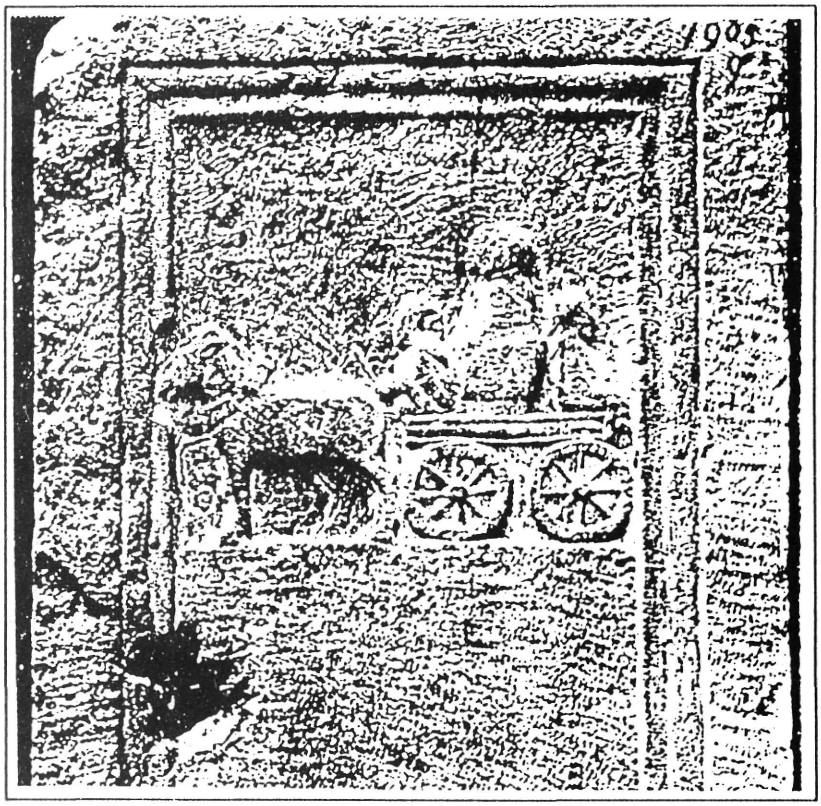
8. kép — Római út keresztmetszete

A Római Birodalom szervezettséget és kultúrát teremtett minden meghódított területen. Hiába próbáltak azonban egyensúlyt teremteni a szomszédos népekkel, a birodalom gyengülése és az ázsiai népek vándorlási hulláma elsöpörte a fejlett kultúrát. Először Dáciát, majd Pannóniát is elveszítették, s a birodalom is szétbomlott. A népvándorlás korában még használhatták az erre járó népek a római kor útjait, de a magyarok honfoglalását már legfeljebb csak egy-egy út- és hídmaradvány érhette meg.



9. kép — Római mérföldkő a Vindobona (Bécs) és Aquincum közötti út mentén

10. kép — Szarmata kocsi ábrázolása Marcus Aurelius diadaloszlopán



11. kép — Kocsiábrázolás egy pannóniai sírkövön

A középkori és a török hódoltság kori utak története

A legkorábbi magyar vonatkozású írásos dokumentumok és krónikák megőriztek néhány becses emléket az utakról.

Anonymus „Gesta Hungarorum"-ában a honfoglalásról olvashatjuk a következőket Pais Dezső fordításában:

„Miképpen jöttek be Pannóniába?" (a magyar törzsek) „Halics vezére elrendelte, hogy kétezer nyilas és háromezer paraszt járjon előttük, s a Havas-erdőn át a hungi határig utat készítsen nekik. ... Akkor a hét fejedelmi személy ... rokonságukkal meg férfi- és nőcselédeikkel egyetemben... útra keltek Pannónia földjére. S így a Havas-erdőn áthaladva, a hungi részekre szálltak... azt a helyet, amelyet először foglaltak el, Munkácsnak nevezték el azért, mivel igen nagy munkával, fáradtsággal jutottak el arra a földre."

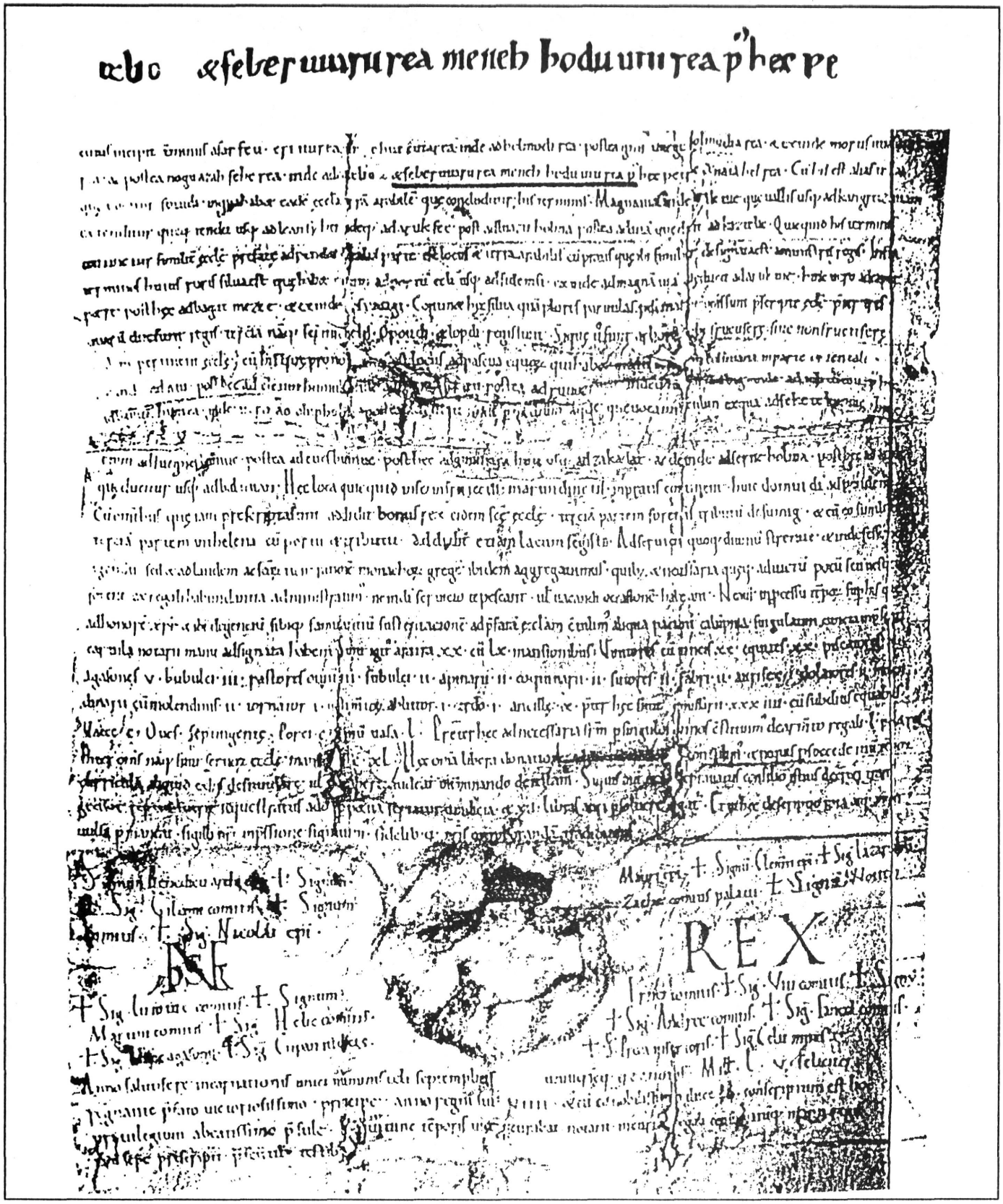
Ez tehát a Vereckei-hágó útikrónikájának kezdete.

A másik becses emlék a Tihanyi Apátság alapító levele, ugyancsak latin nyelvű, de ebben található a legkorábbi és leghosszabb összefüggő magyar szöveg a Fehérvárra menő hadi útról *(12. kép)*.

Államalapító Szent István királyunk alakította ki a keresztény Európába illeszkedő ország szervezetét és törvénykezését. Vármegyéket, egyházmegyéket jelölt ki, s megteremtette ezeknek gazdasági, jogi alapját. Neki és utódainak állandó problémát jelentettek a belső viszályok és a külföldi fenyegetettség. Ezért a gazdaság, a kereskedelem fejlesztésén kívül a hadi szükségletekkel is foglalkozni kellett. Így a hadi utaknak nagy jelentősége volt.

A Székesfehérvárról kiinduló hadi út, amelyiknek két ága a Balaton északi, ill. déli oldalán haladt, azután Segesden egyesülve Zágráb felé vette irányát. Ez kötötte össze a Szent László által birtokba vett Horvátországot Magyarországgal, de békeidőben a kereskedelmet is szolgálta. Ugyanilyen hadi út volt a Buda—Szolnok—Debrecen felé vezető út is. Ennek Dés felé vezető ága sóútként ismeretes. A Jeruzsálembe vezető útvonal Győr—Fehérvár—Eszék—Balkán felé a zarándokok, később a keresztes hadak felvonuló útja lett *(13. kép)*. A főbb utak mellett természetesen a hazai egyházak és a világi központok között is vezettek utak, s az egyre gyarapodó falvak között is. Az Árpád-kori főbb útvonalakat a *14. kép* mutatja be.

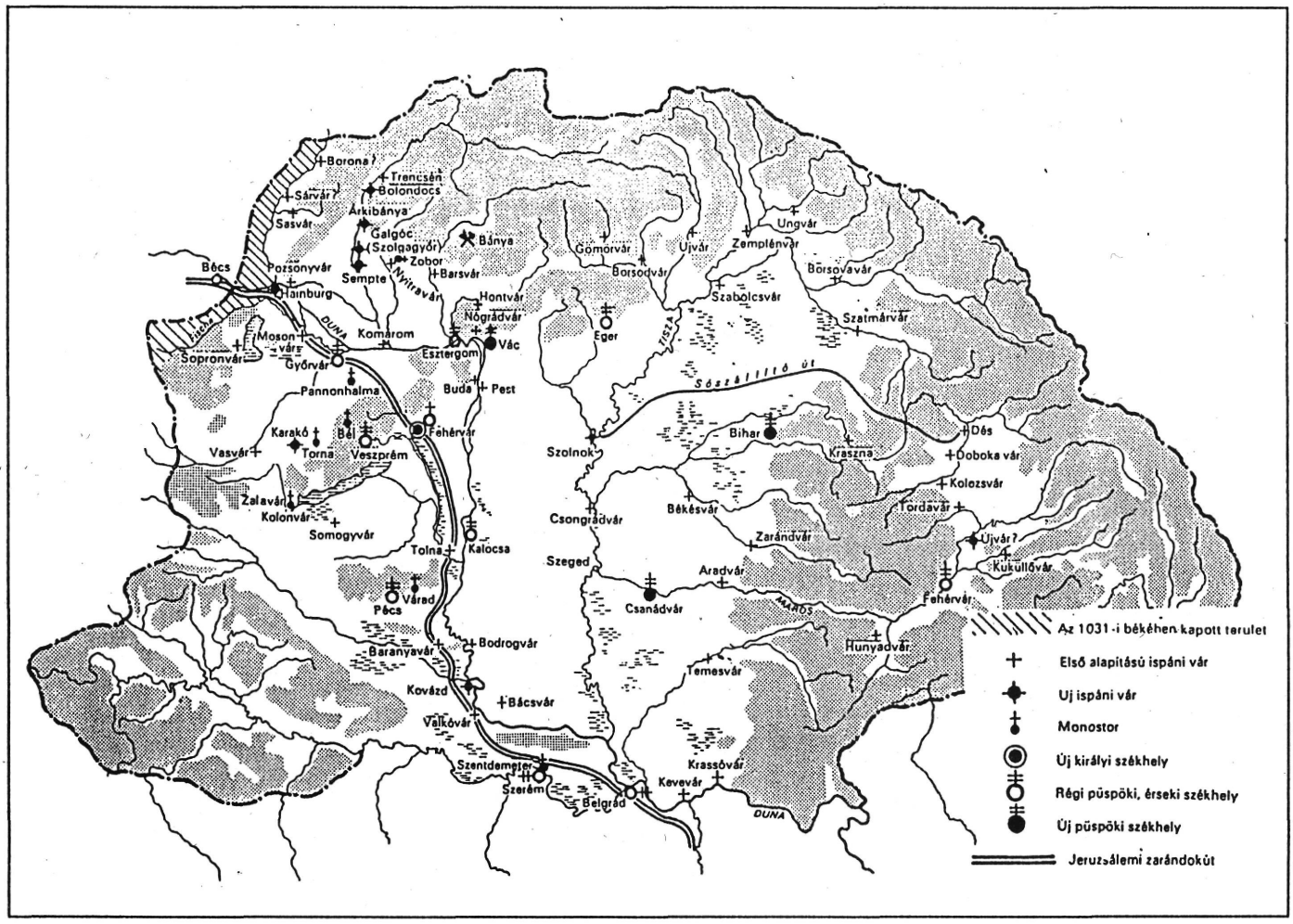
Az Árpád-házi királyok idején Magyarország az ún. levantei kereskedelem szárazföldi útvonalába esett. Magyar kereskedők is részt vettek a Konstantinápolyból Philippopolis (Plovdiv) és Barancs (Branicsevo) telephelyeken át hazánkba irányuló áruk közvetítésében. Ezek során Budavár, mint természetes kereskedelmi központ, már IV. Béla korától működött – nyugat, kelet és dél felé. Ugyanakkor a tengeri útvonalon a Velencéből Magyarországba tartó áruforgalom is jelentős volt. Szárazföldi úton állatokat, bort és mezőgazdasági terményeket szállítottak külföldre. A külországokból viszont katonai felszereléseket, kézműipari termékeket, luxuscikkeket ill. keleti fűszereket hoztak be. A kereskedők a szárazföldi utak mellett a vízi utakat is használták. Legfőbb közlekedési vonal a Duna, a Maros, a Dráva és a Száva voltak. Egy hainburgi vámjegyzék szerint vízi úton gabonát, bort, fát, állatbőröket, mézet, viaszt szállítottak a 12. század végén, de ismeretes az is, hogy a sószállításban is jelentős szerepe volt a vízi utaknak.



12. kép — Részlet a Tihanyi Apátság alapítóleveléből, 1055-ből (kinagyítva a fehérvári hadi útról szóló rész)

Számos intézkedés segítette a magyarországi kereskedelmet. Egyik az ún. útkényszer volt, ami megszabta a kereskedők által használható útvonalakat az országon belül. Aki ettől eltért, annak az áruját elkobozták. Egyes városok árumegállító jogot kaptak, vagyis ezeken a helyeken a kereskedőnek eladásra kellett kínálnia az áruját. A vámrendszer ugyanakkor szabályozta az országba érkező kereskedők határvámját, az út-, híd-, révvám fizetését, valamint a vásárvámokat. A király által engedélyezett vásártartó helyeken az eladók vámot fizettek az áru értéke arányában. A határvám az áru értékének 1/80-ad része volt. A 12. századig a vámok szedése szinte kizárólag királyi jog volt (regálé = koronajövedelem), de ezt követően a királyok eladományozták a vámjogot. Szaporodtak a vámhelyek, s ezért egyre többen kérték a vámmentességet. Főképpen az egyház kapott ilyen mentességet, de egyezség született pl. Velence kereskedői és a viszontkereskedő magyarok mentességéről is.

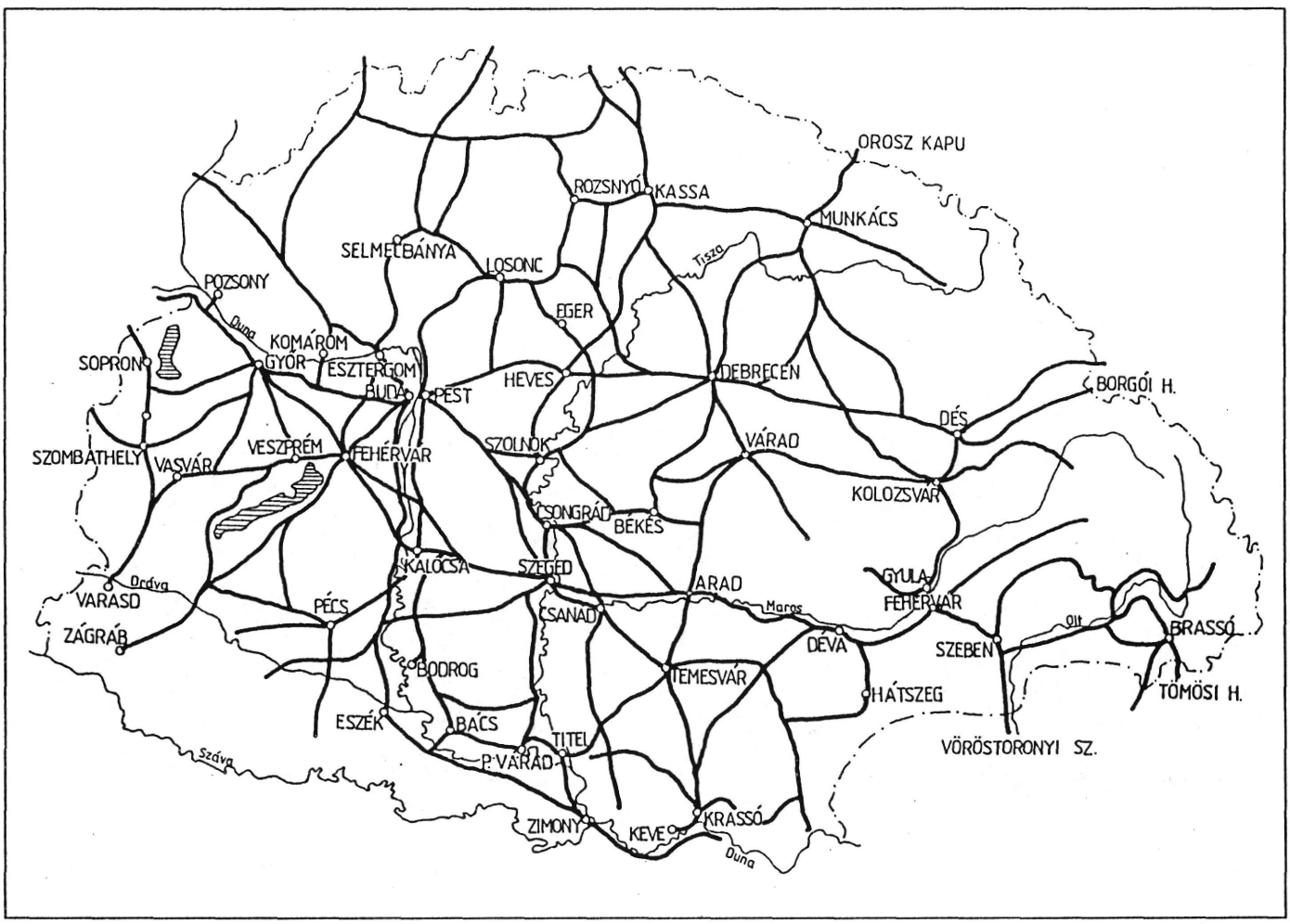
Az utakról konkrétan keveset tudunk. Azok használhatósága függött az évszakoktól és a helyrehozatalukra tett intézkedésektől. Tudjuk pl., hogy a keresztes hadak vonulása előtt az útvonalakat rendbe tették, feltehetően ez a hidakra, gázlókra és révekre vonatkozott. Kőből épített útburkolat legfeljebb a hegyvidékeken fordult elő. A mocsarak gázlóinál pedig fából készítettek dorongutakat vagy rőzseutakat.



13. kép — Sószállító és zarándokút a 11. századból (Győrffy Györgytől)

A szárazföldi közlekedés gyalog, lovon, taligán és szekéren folyt. Ezen korabeli eszközökről mutat példákat a *15., 16. és 17. kép.*

Az Árpád-házi királyokat követően Károly Róbert, Nagy Lajos és Zsigmond nevéhez fűződik Magyarország gazdasági, pénzügyi és kereskedelmi felvirágzása. Károly király 1335-ben Visegrádon kötött szerződést a cseh és a lengyel királlyal a kereskedelmi utak biztosítására. A szerződés egyrészt a rablóbandák elleni védelmet célozta, de ennél fontosabb volt, hogy kölcsönösen elismerték egymás között az árumegállító városok jogait, s új kereskedelmi irányokat jelöltek ki. Mindhárom félnek érdeke volt, hogy Bécset kiiktassák a nyugati tranzit útvonalakból, mivel a bécsi kalmárok csak elvonták a maguk hasznát és ezzel akadályozták a forgalmat. Bécs maga nem a saját termelt áruját közvetítette, hanem az árumegállítás során birtokba vett portékákat. Az új kereskedelmi utak végpontjai Brünn és Krakkó lettek, amelyek egyfelől a német kereskedelmi utakhoz kapcsolódtak, másfelől Magyarországon Kassa, illetve Lőcse érintésével fellendült a magyar—lengyel és a magyar—cseh—német kereskedelem.



14. kép — Árpád-kori főbb utak

Kassáról Lembergbe is vezetett egy kereskedelmi út. Később, Nagy Lajos idején (1342—1382) az erdélyi szász városok — Szeben, Brassó — közvetítésével a Balkán felé is megélénkült az áruszállítás.

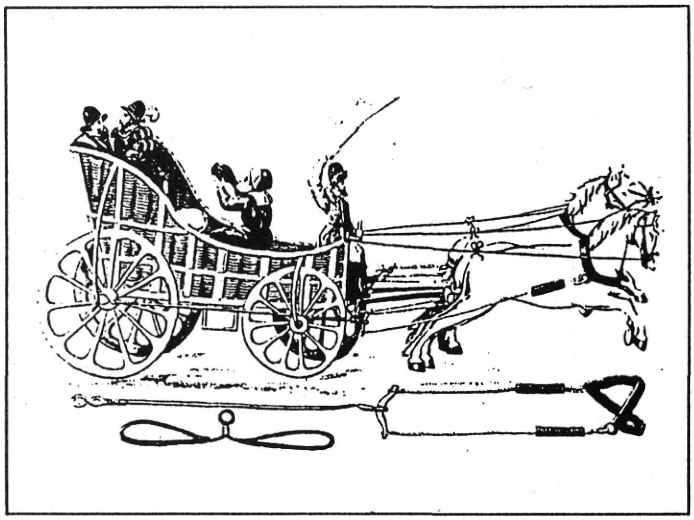
Az áttekintően ismertetett kereskedelmi, áruszállítási és egyéb követelményekhez igazodó — a 15. század végére kialakult — magyar úthálózat főbb vonalait a *18. kép* érzékelteti. (Ez a térképvázlat a Világtörténelmi Atlasz [Bp. 1991.] alapján készült.)

A korábbi 1/80-ad határvám helyett az ún. harmincadvám lépett életbe 1405-től, ami külkereskedelmi vám volt, s az ún. harmincadhelyeken szedték, az ország belsejében. Ezzel elkerülték azt, hogy az árut a határon és az árumegállító helyeken is ki kelljen pakolni.

Károly király 1328—1338 között valutareformot vezetett be, s a magyar nemesfémbányászatot és kivitelt is szabályozta, az államháztartást megreformálta. Ezek az intézkedések megalapozták Magyarországnak azt a jelentős tekintélyét, amely Nagy Lajos hódításai és Zsigmond 50 éves eredményes uralkodása alatt teljesedett ki.

15. kép — Szt. Erzsébet útja Wartburgba — 1340

16. kép — Kalmár taligával — 1575



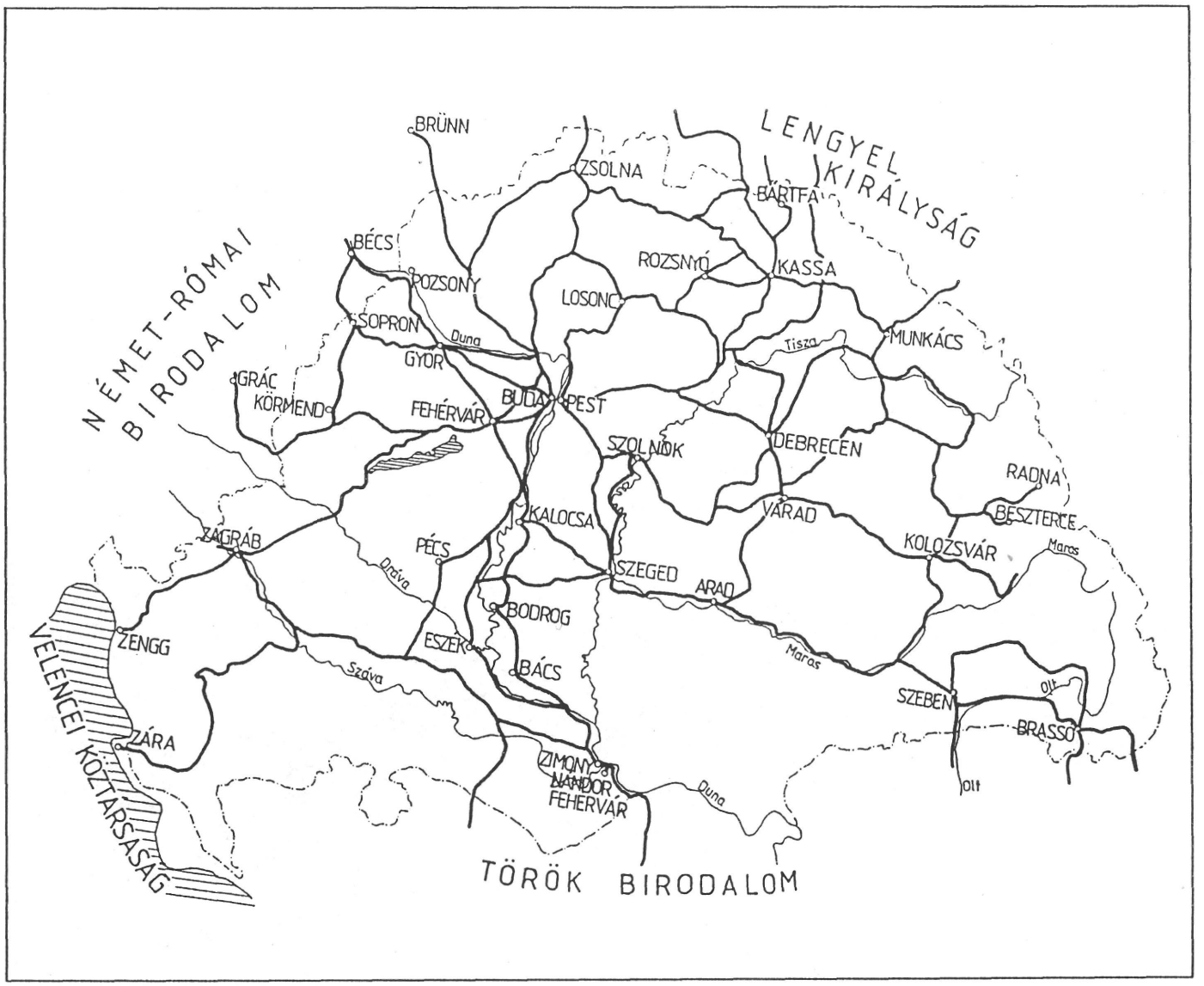
17. kép — Magyar kocsi — 1568

A reneszánsz kor kezdetével (a 14. századtól) egyetemes átalakulás ment végbe a gondolkodásban, a társadalomban és a gazdasági életben.

Az átalakulás jelentkezett a közlekedésben is, amennyiben Nyugat-Európában megindult az útépítés, fejlődött a közlekedés minősége. Nálunk ebben az időben a nemzet minden erőforrását a török hódítók elleni harc emésztette fel, majd az osztrák hatalommal való küzdelem. Már Nagy Lajosnak akadt dolga a törökkel, később a Hunyadiak, a Jagellók küzdelmeiben Mátyás király kora jelentette az ország utolsó fénykorát. Ő volt az, aki az első postajáratot felállította Bécs és Buda között, ami elsősorban az uralkodó és környezetének rendszeres összeköttetését biztosította.

A korabeli útleírások alapján a közlekedési eszközök fejlődése is nyomon követhető. Magyarországon készítették a 13—14. század fordulóján a Komárom megyei Kocs községben azokat a könnyű, vasalatlan kocsikat, amelyek Európa-szerte híresek voltak.

A Török Birodalom 16. századi területfoglalásai által az ország középső része török igazgatás alá került, s egyben a háborús pusztítások színtere lett.



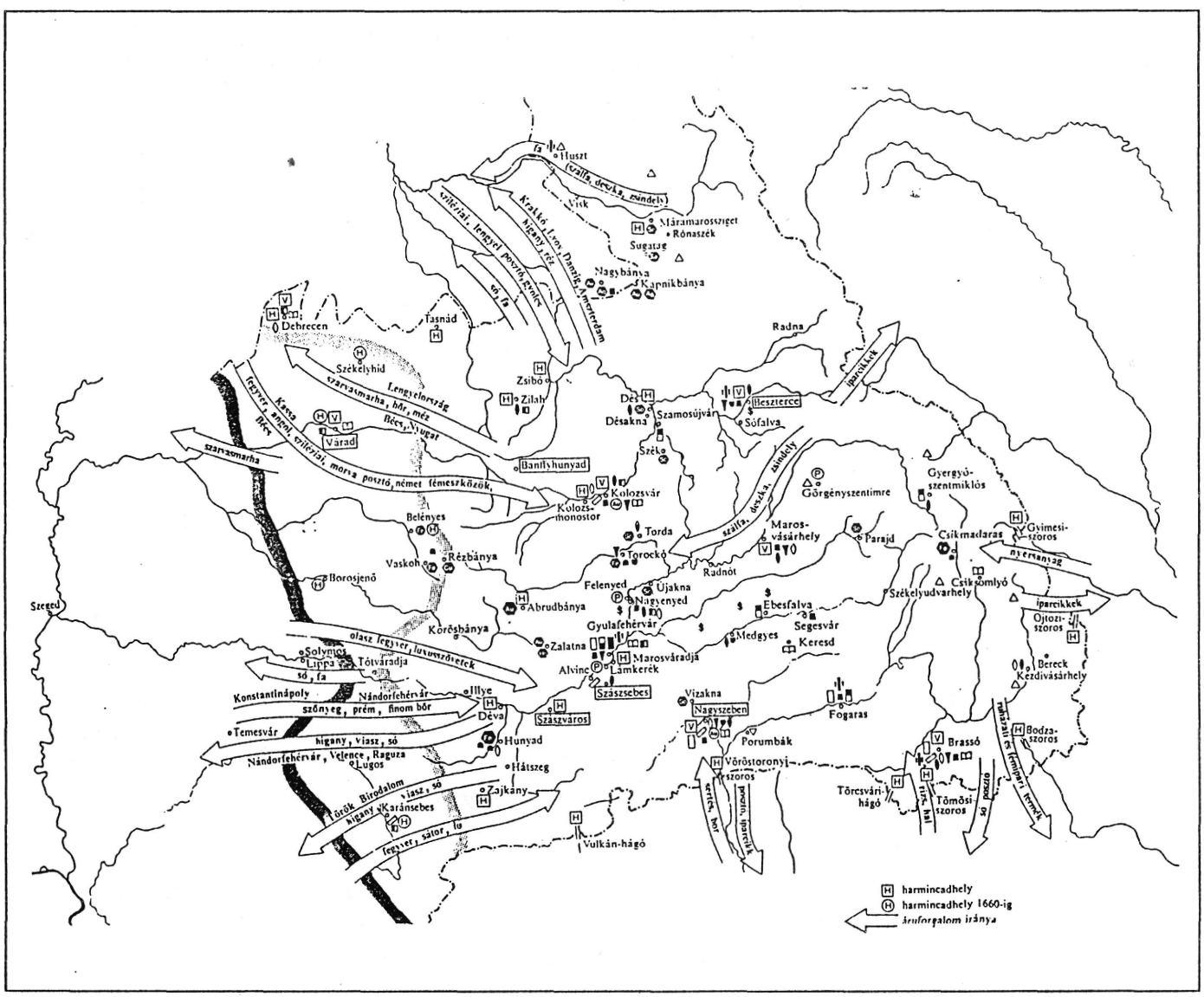
18. kép — Magyarország főbb útjai a 15—16. század fordulóján

A terület apró falvai megszűntek, a lakosság, ha nem pusztult el, akkor a városokba húzódott, vagy a hódoltságon kívül talált menedéket. Az ország három részre szakadt: Felső-Magyarországot a Habsburgok irányították, Erdély pedig a török és az osztrák hatalom között próbálta megőrizni önállóságát, mint fejedelemség. A hódoltság a Török Birodalom része lett.

A közlekedés annyiban változott, hogy a kereskedők és az utazók egy része elkerülte a törökök által ellenőrzött területet. Nagy szerephez jutott Pozsony, Nagyszombat, Lőcse, Bártfa és Kassa az áruforgalomban, mert az osztrák, német, cseh, lengyel és orosz kereskedelem ezeken a városokon át bonyolódott le nyugat és kelet között.

Változott az áruszerkezet is, mert Körmöc-, Selmec-, Beszterce-, Béla-, Baka- és Libetbánya, a Garam menti ércbányák, valamint az Erdélyi Érchegység bányái jelentős mennyiségű ércet adtak egész Európának.

A 15—16. században arany- és ezüstbányászatunk még meghatározó volt. Csak a csehországi ezüstbányák jelentettek konkurenciát.

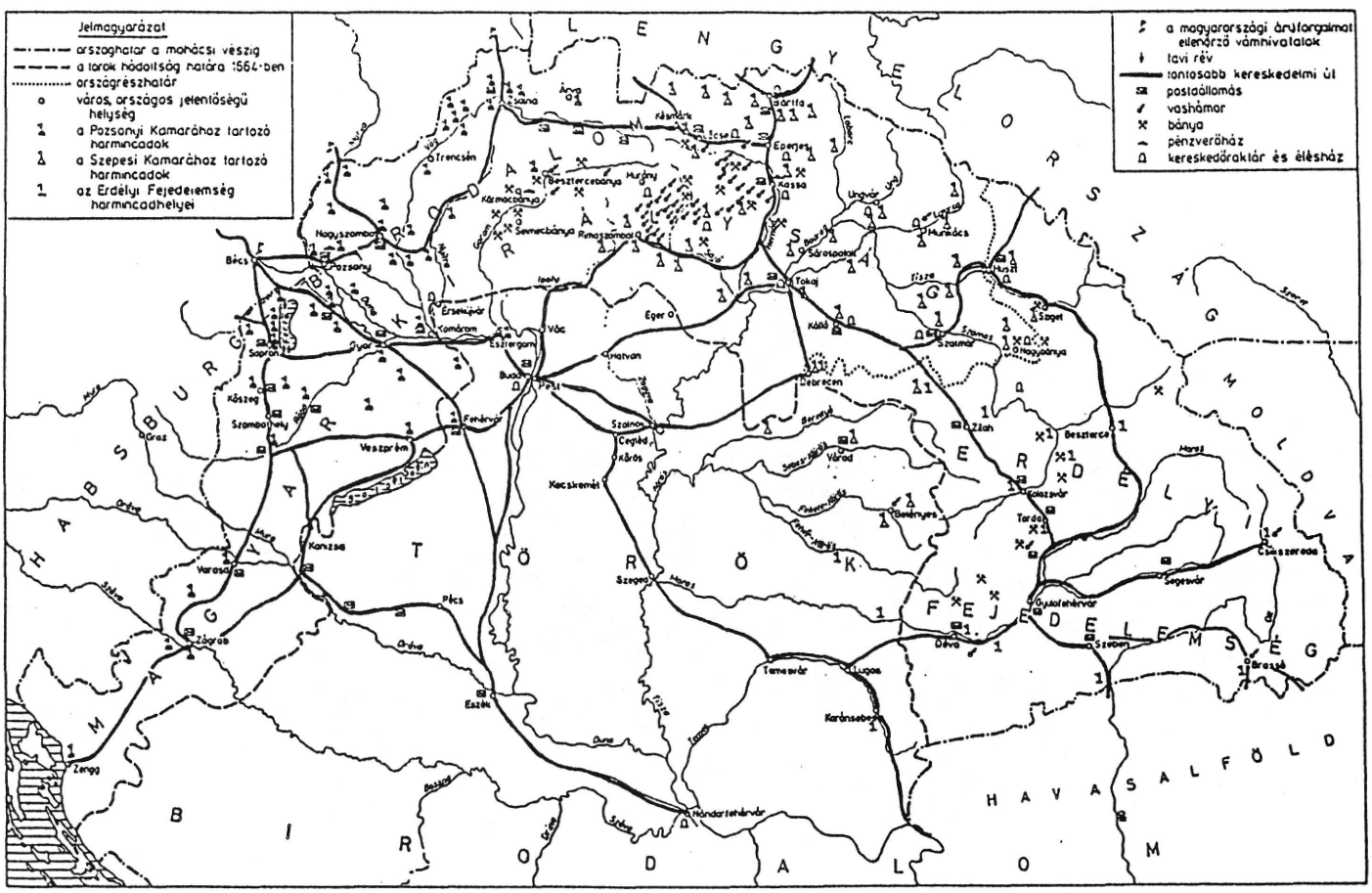


19. kép — Erdély külkereskedelme a 17. században

Később a kereslet eltolódott a réz és a vas irányába, amiből Erdélyben és Felső-Magyarországon bőven akadt. A só változatlanul keresett cikk volt.

A magyar mezőgazdasági áruk kereslete is jelentősen nőtt. Az élő állat (marha, ló stb.), a gabona és a bor a legfőbb kiviteli cikkek voltak. A behozatali áruk főleg ipari terméket, szövött árukat foglaltak magukban.

Korántsem szűnt meg a kereskedelmi forgalom a török fennhatóságú területeken, csak az áruközvetítők változtak. A törököknek érdekükben állott vámot szedni az áru után a folyóátkelőknél és más helyeken. Ismertek a 16. században a váci és a budai átkelők vámtételei, amelyek szerint az Alföldről a marhák tízezreit terelték nyugatra. Egyes években a marhaexport elérte az évi 200 000 darabot. Magyarország látta el Európa egy részét élő állattal. A 16. században európai hírűvé vált a tokaji bor is, de Sopron környékéről, a Dunántúl más tájairól, a Szerémségből is szállítottak bort külföldre és belföldre egyaránt. A törökök a hadianyagon kívül élelmet és más utánpótlási árukat jelentős mennyiségben hoztak a dunai vízi úton, s a legfontosabb szárazföldi úton Nándorfehérvár—Eszék—Buda között. A keleti fűszerek a 16. század végéig az erdélyi szász városok közvetítésével jutottak Kassára és környékére (később Bécsen át). Kolozsvár, mint központ, valamint a bányavárosok fejlődtek leginkább. Itt a lakosság sokáig önellátásra rendezkedett be, s inkább áruközvetítéssel foglalkozott. Később, a 17. században fejlődésnek indult az ércbányászat mellett a feldolgozás is, s a forgalom javát a réz- és a vasáruk adták, mert erre volt kereslet.



20. kép — Magyarország fő kereskedelmi, közlekedési útjai a 17. században

Mindemellett a sószállítás is nőtt. A *19. kép* érzékelteti Erdély külkereskedelmét. Az Alföld városai közül Debrecen jeleskedett a kereskedelemben, mert jó volt a földrajzi fekvése, s az állattenyésztése is fejlett volt.

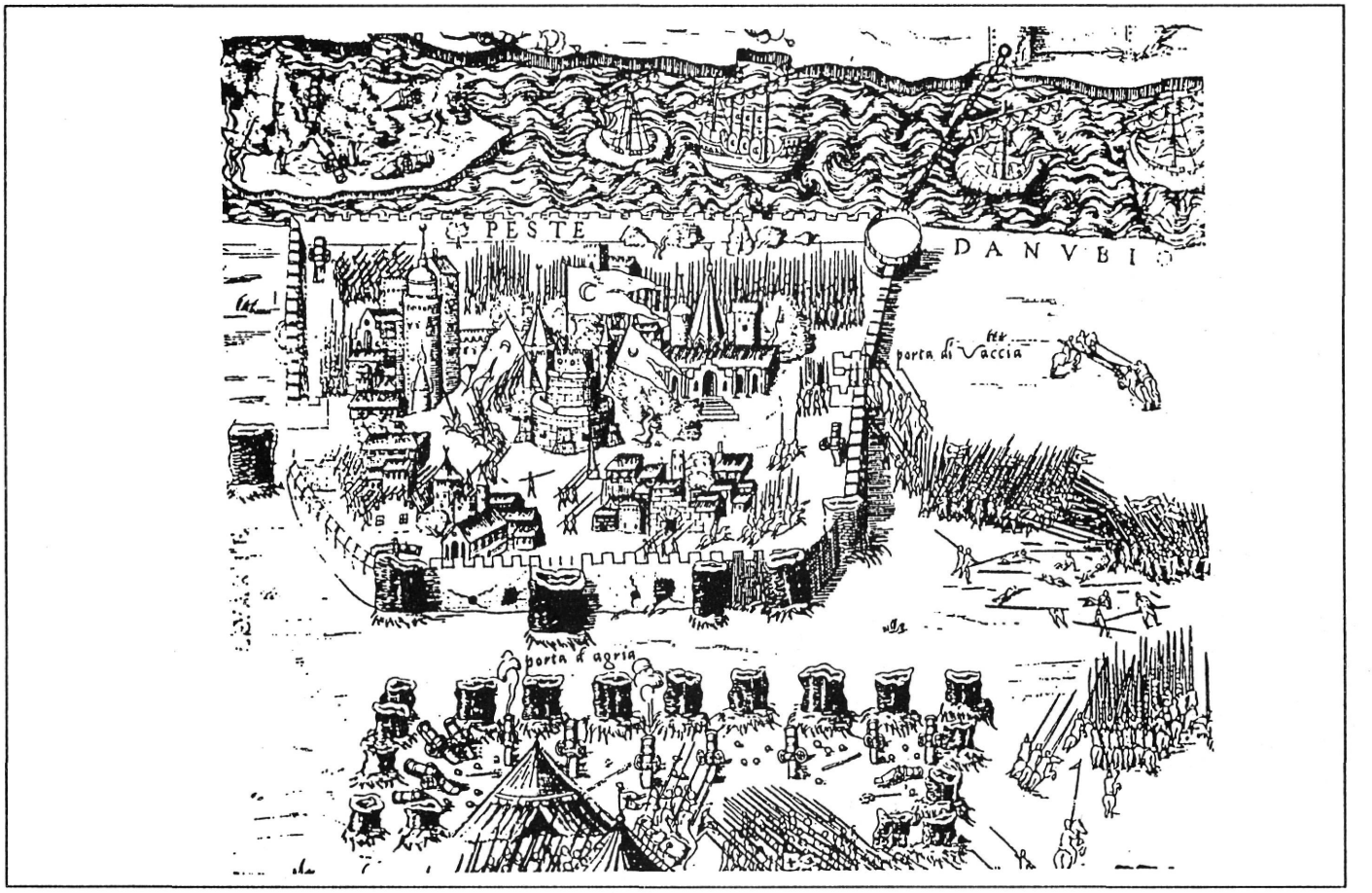
A „háromváros", Kecskemét, Nagykőrös, Cegléd gazdagságra tudta emelni népességét a szorgalmával és adottságaival. Szeged pedig a folyókadta lehetőségeivel tűnt ki az árukereskedésben. Összegzésként a *20. képen* mutatjuk be Magyarország 17. századi fő kereskedelmi útjait és gazdasági adottságait. Az itt ábrázolt utak valóban csak a legfontosabbak úgy, mint manapság az elsőrendű főútjaink.

Számos utazó ment Magyarországon keresztül, s az itt szerzett élményeik értékesek számunkra. Három utazó beszámolóját mutatjuk be vázlatosan. Egyikük a török hódítás előtt, a másik kettő a hódoltság idején utazott hazánkon át.

Bertrand de la Bocquiére 1433-ban, még Zsigmond uralkodása idején jött Jeruzsálemből a Balkánon át Magyarországra. Viszonylag kevés adattal szolgál az utakról, de megemlíti, hogy Becskereknél a Béga folyón hídon jött át. Majd részletesen leírja a pompázatos Buda városrészeit.

Megemlíti, hogy a pesti parton egy torony van épülőben, mert Zsigmond láncot akar átfeszíteni a Dunán a hajóforgalom megállítása, ill. ellenőrzése végett.

Ez a lánc egyes leírások szerint elkészült, s később Bécs ostrománál Mátyás király, s azt követően még a törökök is használták. A *21. kép* jobb felső részén látható a kifeszített lánc.



21. kép — Enea Vico pármai rézmetsző elképzelése a dunai zárólláncról

Nem említ az utazó hidat a Dunán, de egyes leírások — forrásokra hivatkozva — Zsigmond érdemének tartják az első hajóhíd építését Budán és Pozsonynál.

A nevezett utazó Tatán, Győrön keresztül Bruck—Bécs felé vette az útját, s leírta, hogy a Lajta folyó, a Hanság és a Fertő mocsarai természetes védelmet adnak a nyugati részen, s rajta keresztül egy jól védhető, feltöltött úton lehet menni.

Evlia Cselebi „török világutazó" 1660—1663 között járt Magyarországon. Sok helyen megfordult, úgy is, mint hithű harcos, apja örökének folytatója. Mind a saját élményeit, mind az apja elbeszéléseit leírja — néha keleti színezettel.

Apja elbeszéléséből említi a következőket:

- 1526-ban Eszéknél 6 nap alatt a Dráván erős fahíd készült. Ezen vonultak a törökök Mohács felé.
- 1529-ben és a többi budai ostromnál Budán híd épült, s ugyanígy Pétervárad nál.
- 1552-ben Nándorfehérvárnál a Száva folyón nagy híd állott; Vukovár váránál Duna-hidakat említ; Titelnél Tisza-hídról ír.
- 1599-ben Esztergomnál 70 hajón álló fahíd üzemelt.
- Saját élménye alapján említi a következőket:
- 1660-ban Pancsovánál a Dunán 70 dereglye és fahordó fölé épített fahídon kelt át észak felé.
- 1660-ban Temesvár utcái deszkával borítottak. A belső vár cementburkolatú.

22. kép — A pest-budai Duna-híd ostroma 1602-ben

- 1660-ban (Kis-)Jenőnél fahíd volt a Fehér-Kőrösön.
- 1661-ben Alvincnál a Maroson híd vezetett át.
- 1663-ban Belgrád—Zimony között a Száván 50 hajón fahíd, majd a zimonyi mocsáron át 4000 lépés hosszú, cölöpökre helyezett fahíd szolgálta az átkelést.

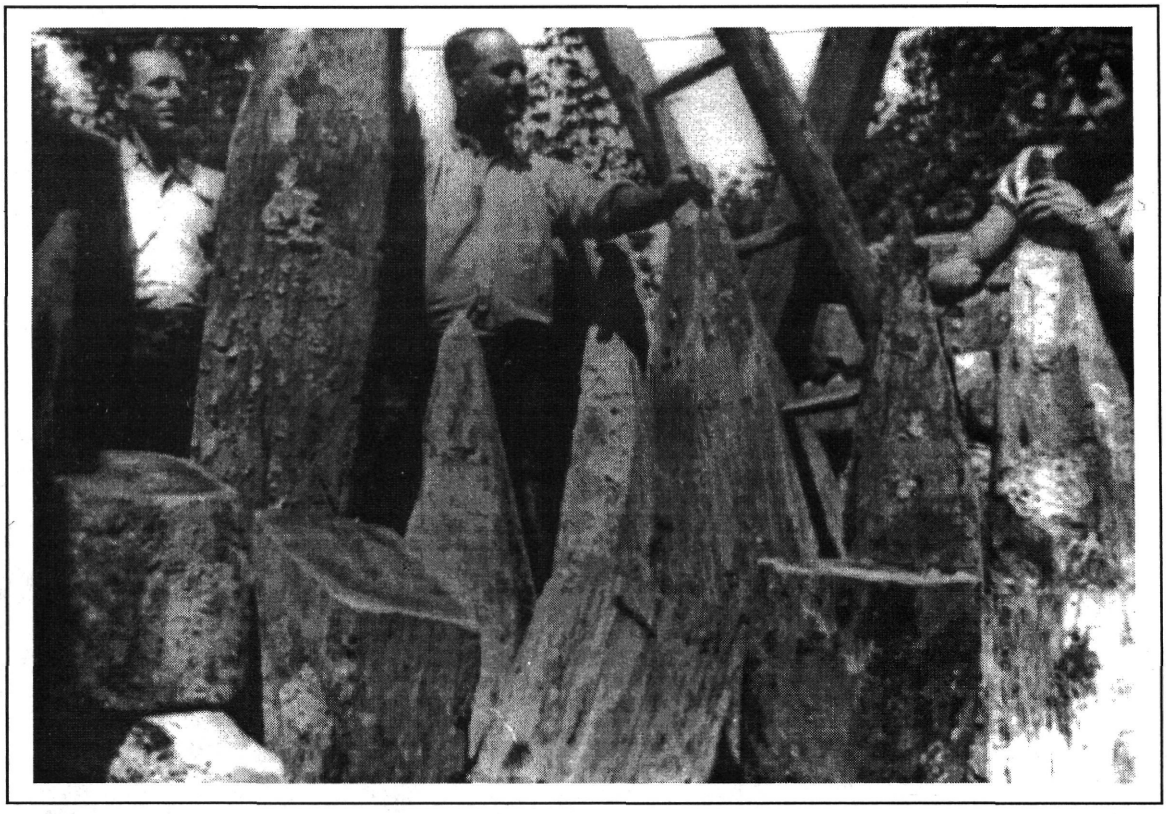
Vukovárnál a Vulko folyón 200 lépés hosszú fahíd állt. Eszéknél a hídon két óráig kellett menni (mocsaras tájon). Közepén felvonóhíd és vám üzemelt. A híd széles, két kocsi elfért egymás mellett, s pihenő pavilonok épültek rajta. Dárdánál 40 hajóra épített hidat említ. Szekszárdtól északra a Sárvíz folyón húszívű fahíd vezetett át. Buda-Alsóváros középútja a régi időből megmaradt vastag kővel lerakott út volt.

A budai Duna-hídról így ír:

„Buda várának Ali pasa bástyája előtt a Duna folyón hosszú híd van, mely teljes 70 darab tömlőhajó fölé van hosszú gerendákból építve, s a tömlőhajók láncokkal vannak egymáshoz kötve. Középen négy hajó van, melyeket ha átmenő hajó érkezik, felnyitnak és bezárnak ... a jövő menőktől vámot szednek ... Mikor igen zordon tél van és a Duna befagy, nincs szükség e hídra. ... Olyankor a híd hajóit egy oldalra húzzák, s tavasszal ismét helyreállítják."

Esztergomnál 70 hajón álló fahíd készült a Dunán. Ugyancsak 1663-ban — a felsőmagyarországi hadjáratok során — a Nyitra, a Vág és a Garam folyókon hidakat említ. Fentieken kívül valamennyi várnál a kapuk előtt felvonó-hidak működtek.

A *22. képen* látható az ostromlott pest-budai hajóhíd 1602-ben.



23. kép — Cölöpmaradványok a török korból Siófokon (1941. évi fényképfelvétel)

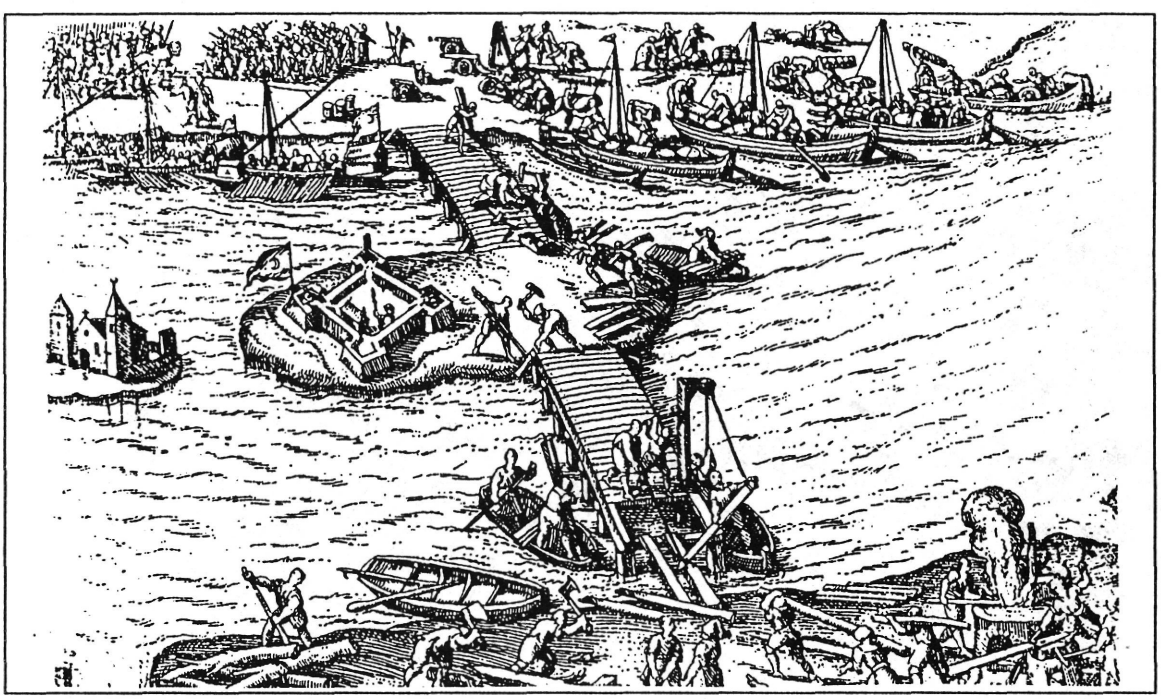
Eduard Brown angol utazó 1669—70-ben utazott át Magyarországon. Röviden felsorolva a következőket látta:

- A Vág folyón Galgócnál és Trencsénnél hidak.
- A Garamon Besztercebányánál híd.
  A Dunán Esztergomnál, Budánál és Kalocsánál hidak.
- A Dráván és a mocsarakon Eszéknél említi a Zrínyi által felégetett cölöphíd maradványait, de ezt nem állították helyre, hanem a közelében hajóhídon lehet átkelni a folyón.

Az itt bemutatott úti beszámolók elsősorban hidakról szólnak; az utakat és azok burkolatát ritkán említik. A földutaknak legfeljebb a járófelületét egyengették, helyi anyaggal javították.

A hídépítés azonban fejlett volt; különösen a hadi hidak építésszervezése tűnik fel. Kisebb folyót akár egy nap alatt áthidaltak, míg a Dunán készített ideiglenes hajóhidak építése, vagy felszedése néhány napot igényelt. A törökök műszaki jártassága és a mérnökök felkészültsége magas színvonalú volt. Az előkészített hídanyagot rendszerint a folyón szállították a helyszínre. Egy-egy híd anyagát többször is felhasználták más-más helyen. Általában is elmondható, hogy a folyami hajózás és a közúti közlekedés összhangja tökéletesen megvalósult. A *23. kép* a siófoki Sió-híd 1943. évi átépítésénél feltárt törökkori cölöpmaradványokat mutat. A *24. kép* viszont magyar vonatkozású. Az erdélyi sereg hídverését mutatja be Gyurgyevónál a Dunán. A korabeli hídépítési technikát szemlélhetjük meg itt.

A középkor végén számos magyar törvény foglalkozott az utakkal, hidakkal és vámokkal. Így az 1435. évi XIII., az 1492. évi XIV., az 1597. évi XLV., az 1599. évi XXX., az 1601. évi XXII., és az 1609. évi XVIII. törvénycikkek. Az utak fenntartása általában a megyék feladata volt, s azt közerővel végezték.



24. kép — Az erdélyi hadsereg hidat ver a Dunán Gyurgyevónál, 1595-ben

Útügyeink a török kiűzésétől a reformkorig (1686—1825)

Buda visszafoglalása után néhány évvel Magyarország régi területei felszabadultak a török alól. Az osztrák császárok, egyben magyar királyok, Magyarországnak a birodalomba való integrálására törekedtek. Ezt úgy valósították meg, hogy közben nem erősödhetett az ország egysége. Gyakorlatilag és leegyszerűsítve: Erdélyt, mint fejedelemséget (1765-től nagyfejedelemséget) közvetlenül az uralkodó alá rendelték. Jogilag és közigazgatásilag külön állt Magyarországtól. A Horvát—Szlavón—Dalmát Bánság a magyar törvényhozásban résztvevő, külön közigazgatási egység lett. Az ország déli részét — az Adriától Erdélyig terjedően — katonai határőrvidékké szervezték külön közigazgatással. Magyarország többi területe a Partiummal önálló közigazgatási és közjogi területként a Habsburg Birodalom része lett. Az útügyet egységessé tevő központi intézkedések a birodalom érdekét szolgálták, azonban mégis különbség volt az erdélyi, a magyarországi stb. területek útjainak fejlődése között.

Az utak és a vámok ügyét Magyarországon és a Horvát Bánságban az 1723-ban alakított Helytartótanács intézte.

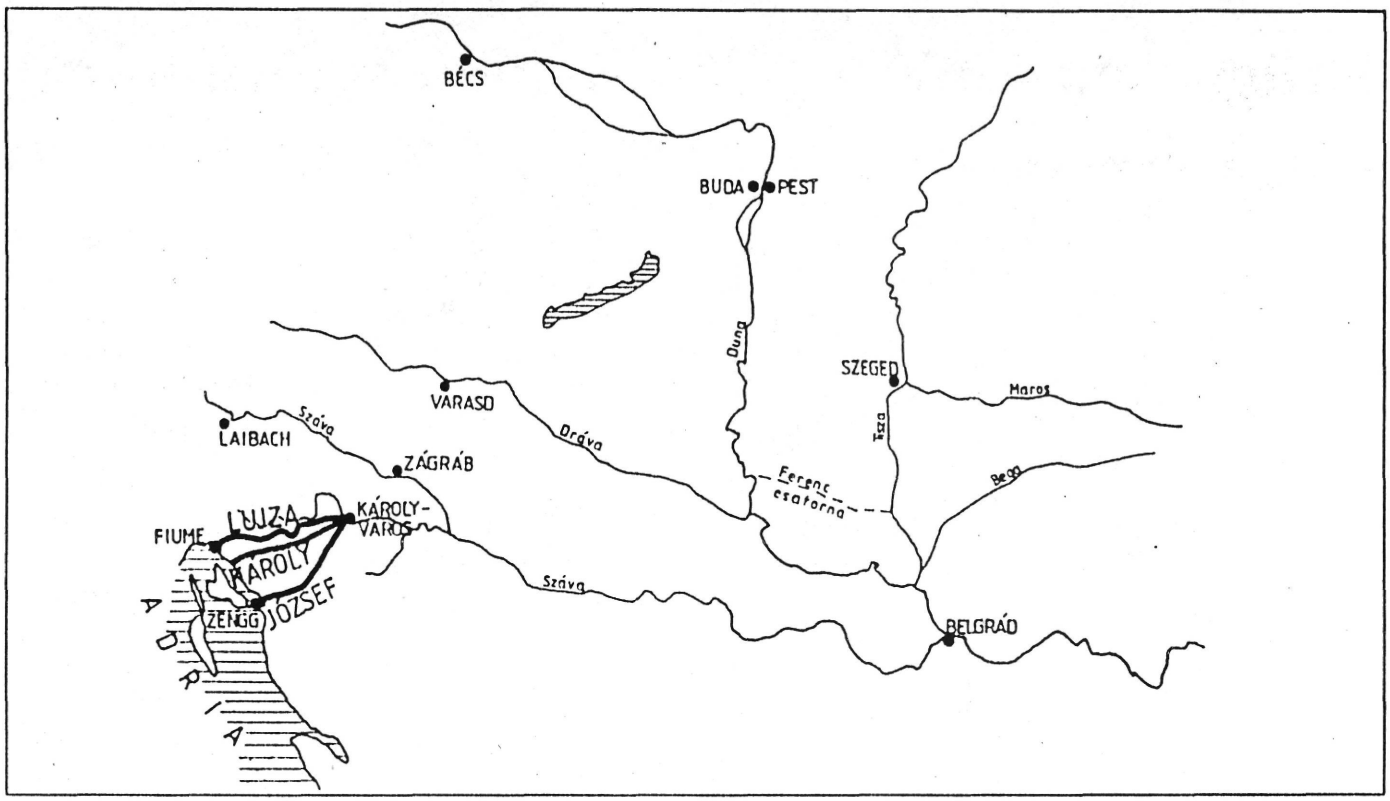
A török kiűzése, a Thököly-felkelés és a Rákóczi-szabadságharc után a közlekedés helyzete rendezetlen volt. Ezért a Helytartótanács összeírta a vámhelyeket, s csak azokat hagyta meg, amelyeknek a tulajdonosa a vámjövedelemből utat, vagy hidat tartott fenn. Mindezt szigorúan ellenőrizte. Ugyancsak rendet teremtett a közlekedési eszközök használatában. A pozsonyi szekér tengelyméretét tette kötelezővé, hogy a keréknyomok egységesek legyenek. Elrendelte, hogy az utak mentén lévő fákat úgy vágják ki, vagy úgy ültessék, hogy két jármű egymás mellett elférjen. Intézkedett, hogy az utakat azok tartsák fenn, akiknek haszna van belőle. Ezek rendszerint a környező települések voltak. A szabad királyi városok önállóan gondozták az útjaikat, hídjaikat. Ez tehát olyan közlekedéspolitika volt, amelynél figyelembe vették a megyék igényét, az ország és a birodalom katonai és gazdasági szempontjait.

A megyék érdeke nem mindig esett egybe az uralkodó érdekeivel, amelyek a következők voltak:

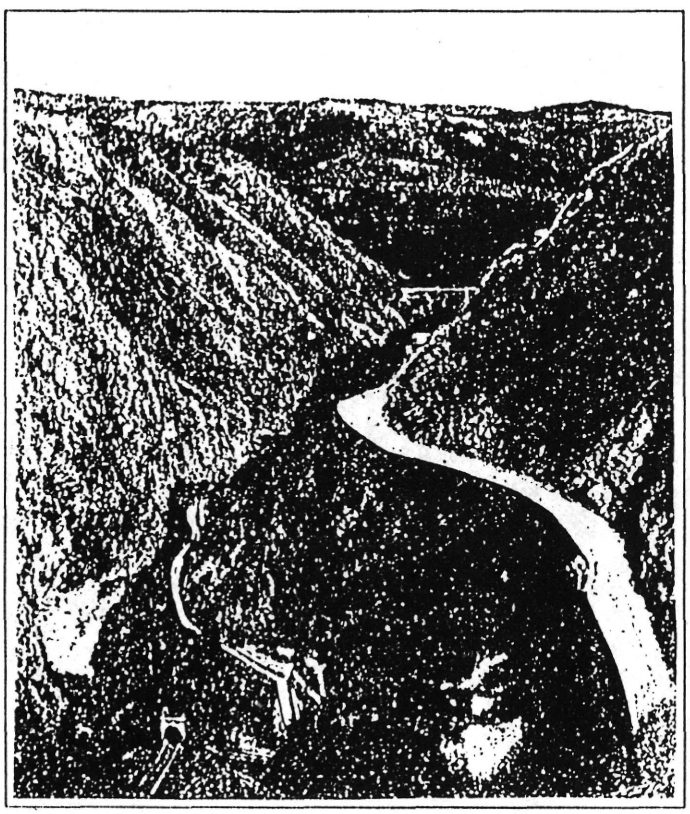
- a katonaság gyors mozgathatósága,
- a kincstári monopóliumot képező sószállítás biztosítása, és
- a postaszolgálat fenntartása.

III. Károly (1685—1740) volt az első király, aki műszaki követelmények szerint építtetett utakat. Ennek kiemelkedő példája az ún. Károly-út, amely a horvátországi Károlyvárost (Karlovac) kötötte össze az Adria-tengerparti Buccarival és Porto Ré-vel. Az 1725-ben kezdett útépítés csak Mária Terézia uralkodása alatt fejeződött be.

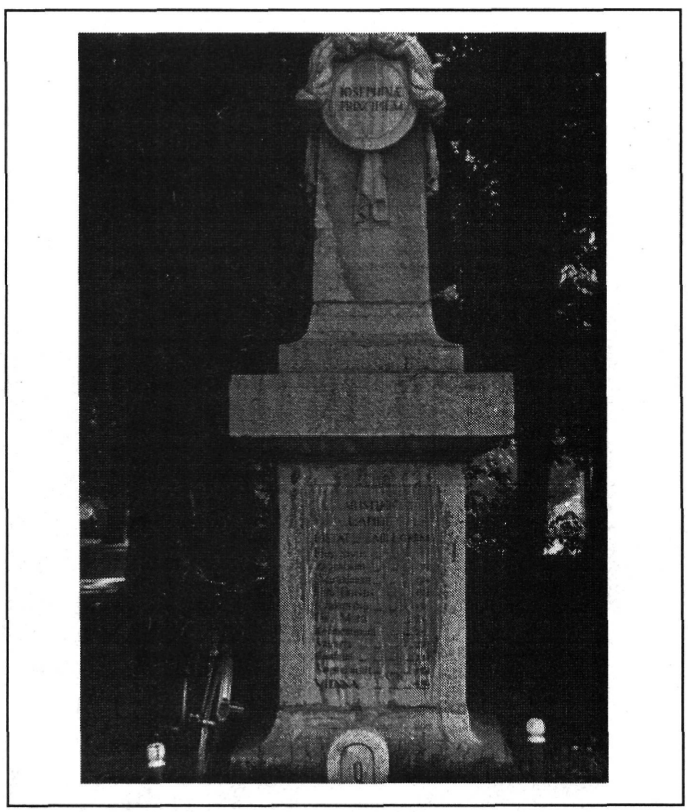
Mária Terézia és II. József uralkodása alatt (1740—1780, 1780—1790) Magyarország és Erdély ipara és kereskedelme olyan mértékben és úgy fejlődött, ahogyan a birodalom változó érdekei lehetővé tették. A mezőgazdasági termékek és a bányászati áruk külkereskedelmében a nyersanyagok kivitele volt jelentős. A behozatal pedig főképpen a késztermékekre szorítkozott. Rendkívül nyomasztó volt a közlekedés elmaradottsága, amin mindkét uralkodó javítani kívánt. Mária Terézia rendelt először mérnököket a megyékhez az útügy irányítására.



25. kép — A Károly-, József- és Lujza-utak



26. kép — Részlet a Lujza-útból



27. kép — A József-út kiinduló köve (0 km) Karlovacban

II. József pedig a Helytartótanács alá építészeti igazgatóságokat szervezett, amelyek az útügy előmozdításán munkálkodtak. A só árának emeléséből nyert többletbevételből építettek néhány új utat. Ezek közül neves létesítmény volt az ún. József-út, amely a horvátországi Károlyvárost (Karlovac) kötötte össze az adriai Zengg-el (Senj). 1774-ben kezdték építeni, s II. József alatt el is készült.

Magyarország mindenképpen arra törekedett, hogy a tömegáruit a tengerre juttassa. A legnagyobb kivitelt jelentő gabona gyűjtőhelyei a folyók menti települések (Győr, Komárom, Dunaföldvár, Baja, Futak, Apatin, s 1802 után Törökbecse) voltak, s az áru a folyókon és a csatlakozó utakon került Ausztriába és az Adriára. Tovább a tengeren Olaszországba és Spanyolországba. III. Károly már 1717—1728 között a bécs-trieszti útból laibach-i (Ljubjana) leágazással Fiumébe épített utat, de a magyar érdekeknek inkább megfelelt a már említett Károly (Karolina)-út, amelyet végül Fiumébe is bekötöttek. Nehéz emelkedőkkel bíró út volt ez, amit a forgalom nem tudott igazán kihasználni. A már említett József-út adriai fogadóhelyei (kikötői) pedig nem voltak alkalmasak nagy áruforgalomra. Mindezek következményeként az 1802-ben megnyitott Ferenc-csatornát építő társaság megépítette a könnyebben járható Lujza (Ludovika)-utat, amely vámos út volt. A Károly-, József- és Lujza-utak kiindulópontja Károlyváros volt, ahová a magyar gabona és egyéb áruk a Száván és a Kulpa folyón érkeztek. A *25. kép* vázlatosan bemutatja, hogy a Duna-Tisza köze, a Tisza-Maros szöge (Arad, Csanád, Csongrád) és a Temesi Bánság, a Bánát, valamint a Dráva és a Száva vidéke miként kapcsolódhatott be a tengeri szállításba — Fiume közvetítésével.

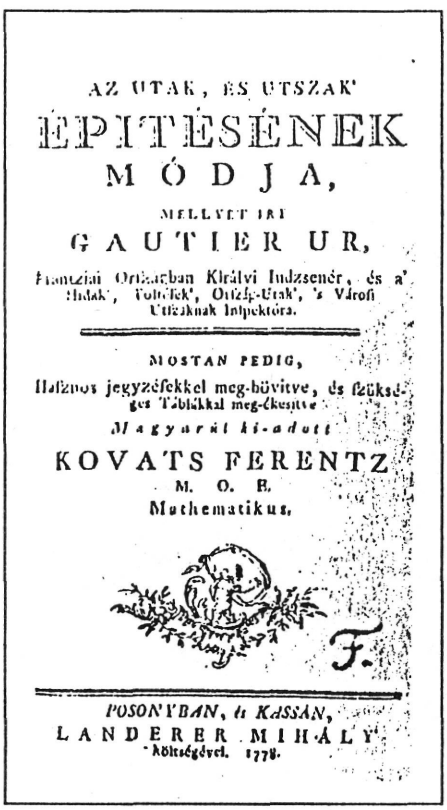
A *26. kép* a Lujza-utat, a *27. kép* pedig a József-út kiindulási pontján elhelyezett távolságjelzőt mutatja.

28. kép — Erdély közúti kapcsolatai egy 1717. évi térképen

Magyarországon a tengelyen való szállításnak aránytalanul nagyobb szerep jutott a termények fuvarozásában, mint jobb földrajzi adottságokkal bíró országoknak. A külső és belső piac igényeinek kielégítésében elsőrendű fontosságú volt az épített utak mennyisége és állapota. A 18. század második felében és a 19. század első részében sok utat és hidat építettek. Az ország belsejében a fontosabb utakat az állam építette, de a megyék voltak kötelesek karbantartani. A Kassát, Eperjest, Lőcsét, Késmárkot, Murányt és Szepes megyét összekötő utak javítása az ország északi és keleti területeinek forgalmát könnyítette. A Bécs—Sopron—Kőszeg—Zágráb, ill. Trieszt közötti, továbbá a Szeged—Temesvár—Erdély és a Szeged—Zimony közötti utak karbantartása a környező országokkal való kereskedelmet segítette. Erdélyből Bukovinába a Borgói hágón át, Moldvába a Brassó—Ojtozi szoroson, a Havasalföldre a Brassó—Tömösi hágón, s a Szeben—Vöröstoronyi szoroson keresztül áramlott a forgalom *(28. kép)*.

Magyarország és Erdély hegyvidéki részein kövezett utak is voltak, de az Alföldön csak kedvező időjárás esetén lehetett az utakon járni. Az útállapot javításának igyekezetét mutatja az is, hogy 1778-ban jelent meg az első magyar nyelvű útépítési szakkönyv Kováts Ferenc matematikustól. Ez a könyv *(29. kép)* francia, német és angol példákat említ, de a magyarországi alkalmazásra is kitér. Nagy érdeme a szerzőnek, hogy a magyar nyelvben eddig ismeretlen szakkifejezéseket is alkalmazott. Ennek a műnek egy kivonatos ismertetése is megjelent 1800 körül az „Utak és hidak tsináltatására szolgáló regulák".... címmel, első lapja a *30. képen* látható.

Külön figyelmet érdemel az „Erdélyi Nagy fejedelemségbeli utak készítésére" címen 1807-ben kiadott utasítás *(31. kép)*.


AZ UTAK, ÉS UTSZAK'
ÉPITÉSÉNEK
MÓDJA,
MELLYET IRI
GAUTIER UR,
Frantziai Orszagban Királyi Indzsenér, és a' Hidak', Töltések', Ország-Utak', 's Városi Utszaknak Inspektóra.
MOSTAN PEDIG,
Hasznos jegyzésekkel meg-bövitve, és szükséges Táblákkal meg-ékesitve
Magyarúl ki-adott
KOVATS FERENTZ
M. O. E.
Mathematikus.
POSONYBAN, és KASSÁN,
LANDERER MIHÁLY
Költségével. 1778.

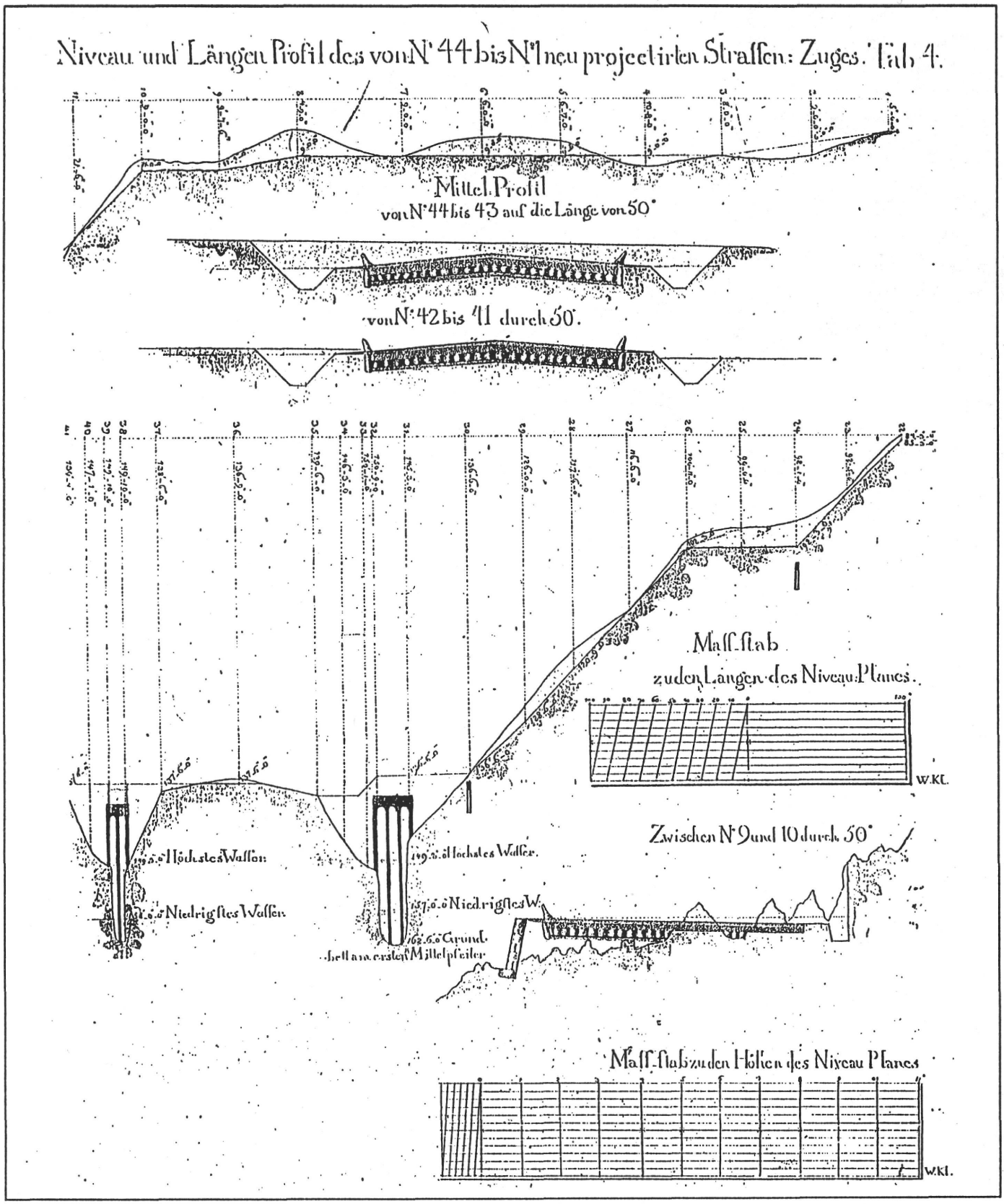
29. kép — Az első magyarnyelvű útépítészeti szakkönyv címlapja 1778-ból

AZ
UTAK
ÉS
HIDAK
TSINÁLTATÁSÁRA SZOLGÁLÓ
REGULÁK
Mellyek egy Magyar Országi Háza sinak á Közönséges Jóhoz Viseltető indulattul ditsíretessen Készített Munká jábul ki szedettek, és rövidség Kedviért következendö czikelekben foglatlattak, Annak Utánua pedig eö Fölsége Parantsolatyábul á Tekéntetes Vármegyékkel Kázóltettek.
150
BÉTSBEN,
NEMES TRATTNERN TAMAS ÚDVARI NYOMTATÓ ÉS KÖNYVÁROSNÁL.

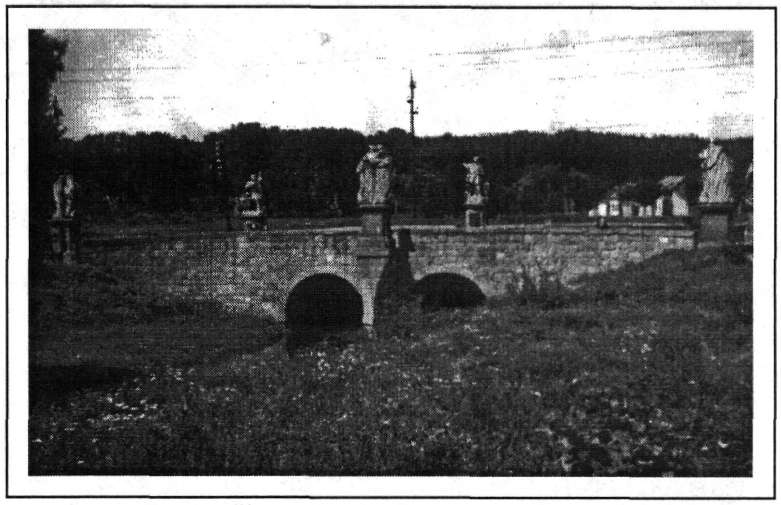
30. kép — Útépítési szabályok 1800 körül

UTASITÁS
AZ
ERDÉLYI
NAGY FEJEDELEMSÉGBÉLI UTAK
KÉSZITTETÉSÉRE
KOLOSVÁRATT;
Nyomtatott HOCHMEISTER MÁRTON betüivel 1807.

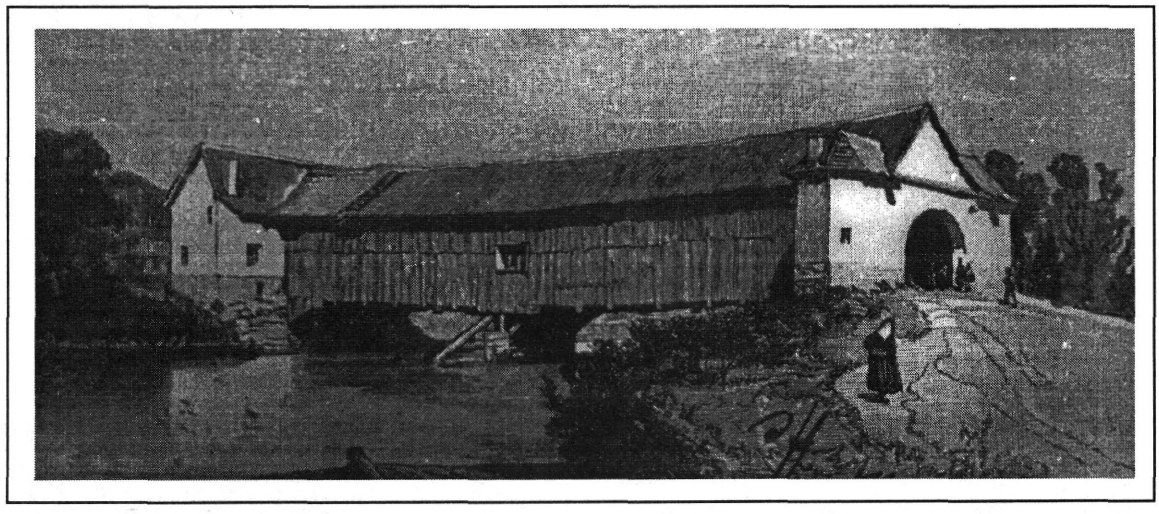
31. kép — Erdélyi útépítési szabályzat 1807-ből



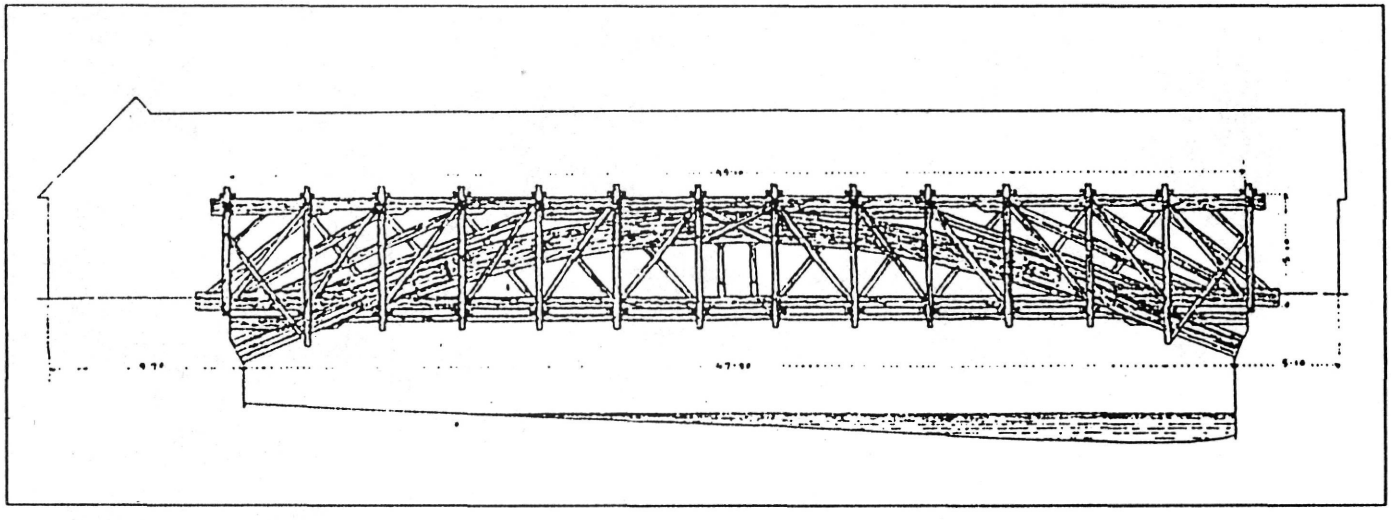
32. kép — Mintaterv az utak kialakítására 1820-ból



33. kép — Vác, Gombás-patak-híd



34. kép — A tordai Aranyos-híd



35. kép — A tordai híd tartószerkezete

Az Építészeti Főigazgatóság 1820-ban adta ki a mérnöki munkákról szóló irányelveket, amely magas- és mélyépítésre vonatkozott. Ennek egyik mellékletét mutatja a *32. kép*.

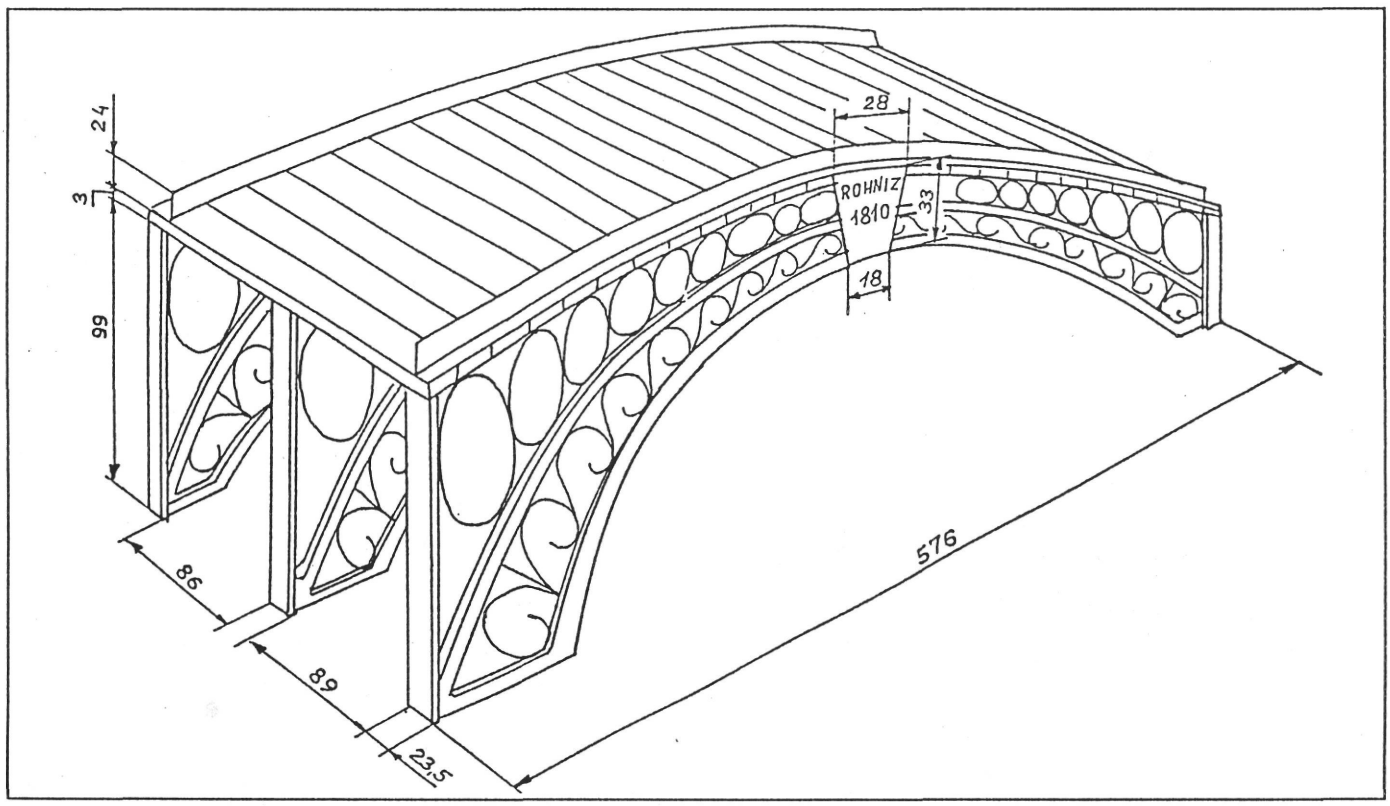
Hidak helyzetképe

A kő- és téglaboltozatú hidakat a 18. században általában építészek tervezték. Ők értettek az épületek boltozatainak kialakításához, ami közel állt a hídépítéshez. Magát az építést kőművesek végezték. Ma is áll Sopronban az Ikva utcában az a téglaboltozatú híd, amelyre lakóházakat építettek.

Vácon, az 1750-es években a Gombás-patak felett épült egy kőhíd, amelyet barokk szobrokkal ékesítettek *(33. kép)*. Ez a kőhíd túlélte a veszedelmeket, bár főútvonalon helyezkedett el. Egyébként nagyon kevés régi hídunk maradt meg, mert a háborúk rendre elpusztították azokat.

A 18. században Erdélyben íves szerkezetű fahidakat építettek, s tetővel és oldalborítással védték az időjárástól. A fogarasi Olt-híd 1778—1782-ben, a tordai Aranyos-híd 1804-ben, majd a segesvári Küküllő híd és mások is épültek. Nevezetes híd volt a tordai Aranyos-híd (az Aranyos folyó felett), amely 48 métert áthidaló vonófás ívhíd volt, 1909-ig — elbontásáig — állt a helyén. A korabeli ácsmesterek remeke volt ez a létesítmény *(34, 35. képek)*.

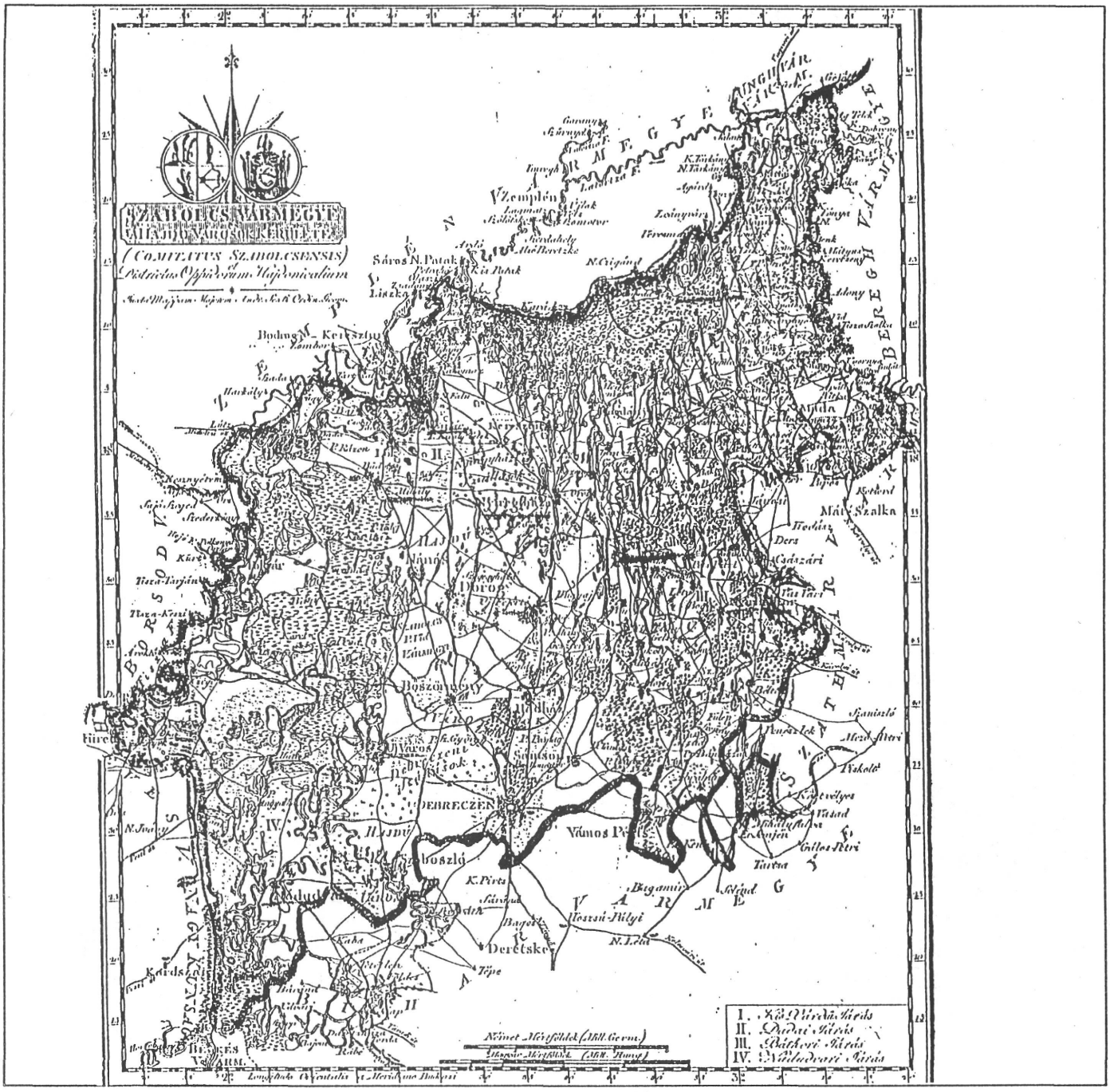
Angliában már 1779-ben építettek öntöttvas elemekből hidat. Nálunk, Észak-Magyarországon, Kisgaram (Hronic) községben 1810-ben létesült öntöttvas híd kb. 5 m nyílással. Majd a közelében 1813-ban egy másik is elkészült. Az első híd három tartóeleme mindmáig megmaradt a mai Szlovákiában *(36. kép)*.



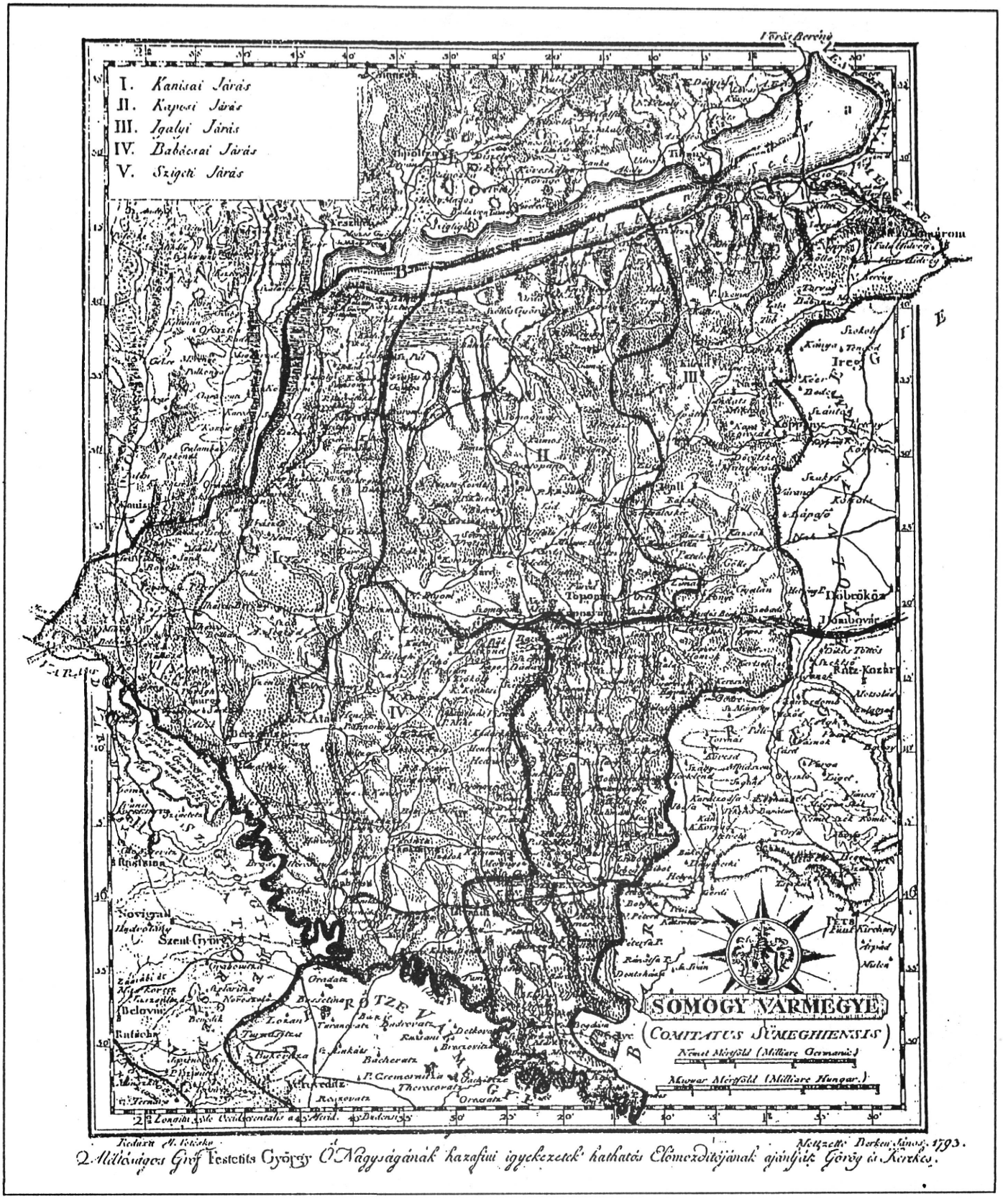
36. kép — Az első magyar öntöttvas híd Kisgaram községben — épült 1810-ben

Az utak térképezése

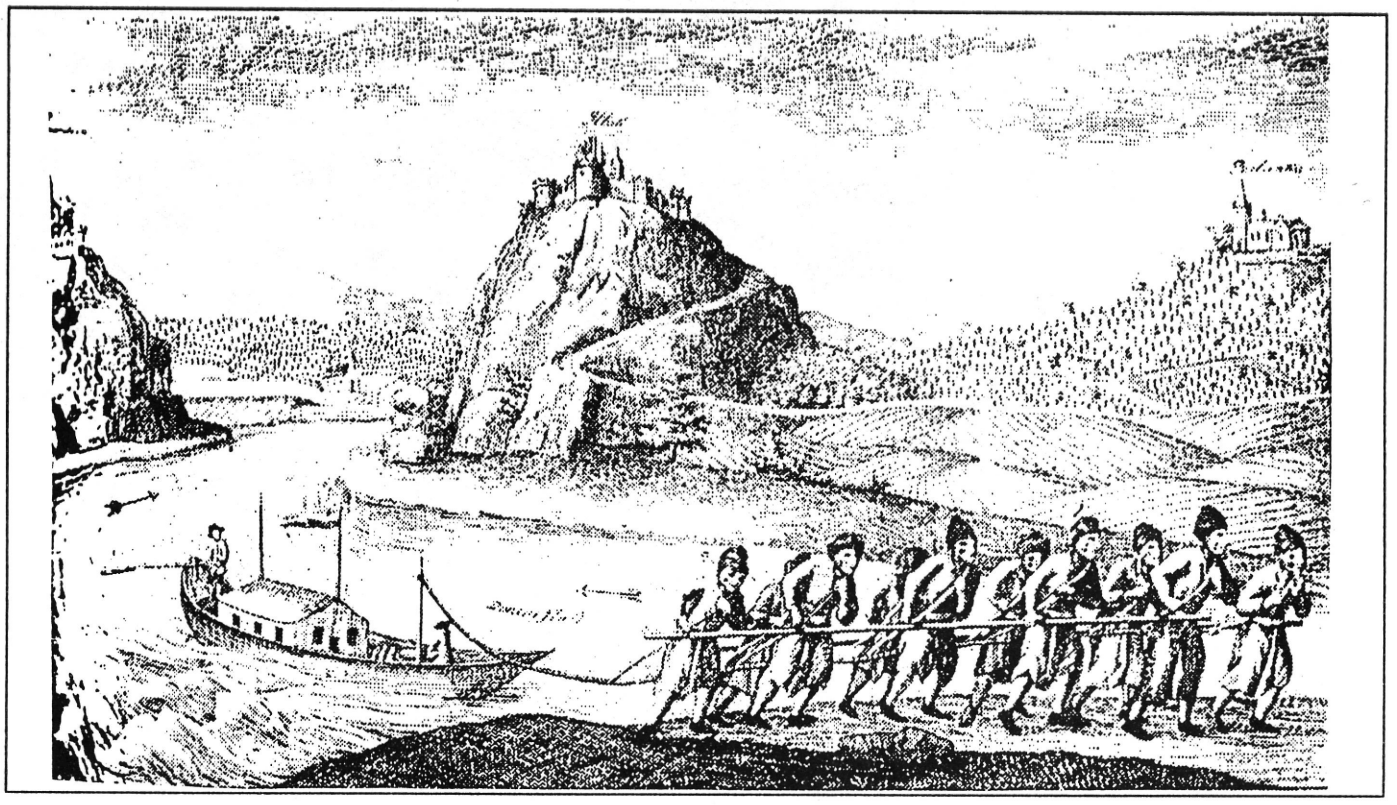
A magyarországi térképek többségén csak a 18. századtól tüntették fel a közlekedési utakat. Bél Mátyás megyetérképei már mérések alapján készültek. II. József katonai célú térképeket készíttetett az 1700-as évek végén. A helyszíni mérések szerint készült térképek mellé leírásokat is csatoltak, amelyek történeti forrásul is szolgálnak. A *37. és 38. képeken* a 18—19. századfordulón készített térképeket mutatunk be. A *39. és a 40. képek* pedig a 17—18. századi folyami és szárazföldi közlekedést illusztrálják.



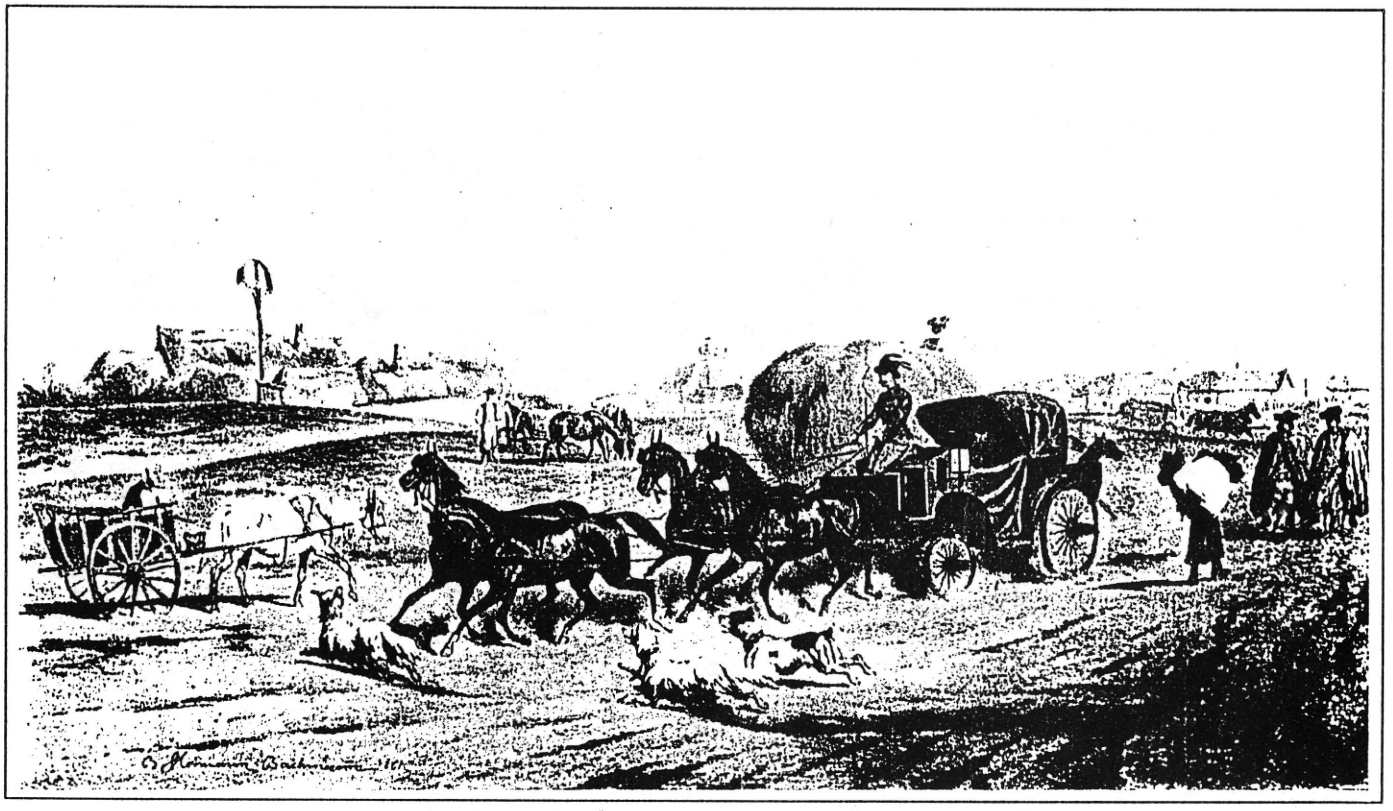
37. kép — Szabolcs vármegye térképe 1810-ből



38. kép — Somogy vármegye térképe 1793-ból



39. kép — Dunai hajóvontatás 1700 körül



40. kép — Közúti forgalom 1800 táján

Sóutak

A sóutakon azokat a vízi és szárazföldi utakat értjük, amelyeken az erdélyi és az észak—magyarországi sóbányákból eljuttatták a sót az ország különböző pontjaira és külföldre. Adataink vannak arról, hogy az Árpád-házi királyok idejében — többek között — Morvaországba szállítottak sót. Az Erdélyben és Máramarosban bányászott sót nagyrészt vízi úton, a Szamoson, a Tiszán úsztatták Szolnokra, s a Maroson Szegedre. II. András Aranybullája 1222-ben szabályozta a só forgalmazását. A 25. pont így szól: „Továbbá, sót az országnak közepette ne tartsanak, hanem csak Szolnokon és Szegeden és a végeken."

Az ország északi és középső részére szárazföldön, tengelyen jutott el a só. A déli országrészbe a Tiszán délnek, majd a Dunán, a Dráván és a Száván vontatott hajókkal vitték a sót. Az árut ún. tömbökben (kocka alakban) szállították. Egy sókocka kb. 50 kg volt.

A magyar középkorban sok egyház kapott jogot bizonyos mennyiségű só szállítására; így a nyitrai, pannonhalmi, aradi egyházak III. Bélától nyerték az engedélyt arra, hogy saját hajójukkal sót szállítsanak, s ezek után nem szedtek vámot. II. Endrétől külföldi egyházak és szerzetes rendek is kaptak engedélyt a só belföldi szállítására, elárusítására.

A sószállítás a török alatt is folytatódott. 1690-től a sóforgalmazás állami monopólium lett. Felállították a sóhivatalokat, amelyek közreműködésével a *41. képen* feltüntetett útirányokon történt az ország sóellátása. Ez az 1772. évi térkép a folyók mellett húzott párhuzamos vonalak számával jelzi a sóforgalom sűrűségét.

A Tiszán Bustyaházától Tokajig, mint elosztó helyig a legsűrűbb a forgalom. Azután Szolnok sóraktárai fogadták a sót. Tokajból és Szolnokról Észak-Magyarországra vitték a sót, de innen szállították Pestre is, sőt, esetenként (Duna-)Vecsére. A Sáros megyei Sóvár elosztó helyen sóbánya is volt, ahol némileg szennyezett sót bányásztak. 1752-ben ezt a bányát elöntötte a víz, s ezután a sót párolással (főzéssel) állították elő. Sóvárról a Vághoz szállították az árut, ahonnan vízi úton az északnyugati országrészt látták el sóval.

Az erdélyi sót a Maroson Szegedig vitték hajókon. Szegedről egyrészt tengelyen szállították tovább Pestre, (Duna-)Földvár és Baja—Báta irányába. A szeged-bajai út, a középkori „Káliz—út", megelőzően a római kereskedelem iránya volt, s ez bizonyítja leginkább az útvonalak állandóságát, amit a földrajzi adottságok szabnak meg.

Szegedről a tiszai hajósok a Szerémség felé vitték a sót, amely a Száván és a Dráván folytatta útját. 1802-től a Ferenc-csatorna megrövidítette ezt az utat.

A Dunán felfelé is vontattak sót, de a legnagyobb forgalom Pesttől Pozsonyig, ill. a Duna másik ágán Győrig volt. A dunai sóházakból Dunaföldvárról Veszprém felé, Bátáról a pécsi egyházhoz, ill. a Dél-Dunántúlra tengelyen továbbították a sót.

A szárazföldi szállítás jelentős terhet rótt a lakosságra. A megyék szervezésében fuvarra kötelezték a fogattal rendelkezőket. Fizettek a fuvarért, de esetenként a Duna—Tisza köze mocsaras vidékén sok időt vett igénybe a szállítás, s a sóraktáraknál is várakozni kellett.

A sónak ilyetén elosztása a vasutak építéséig fennmaradt.

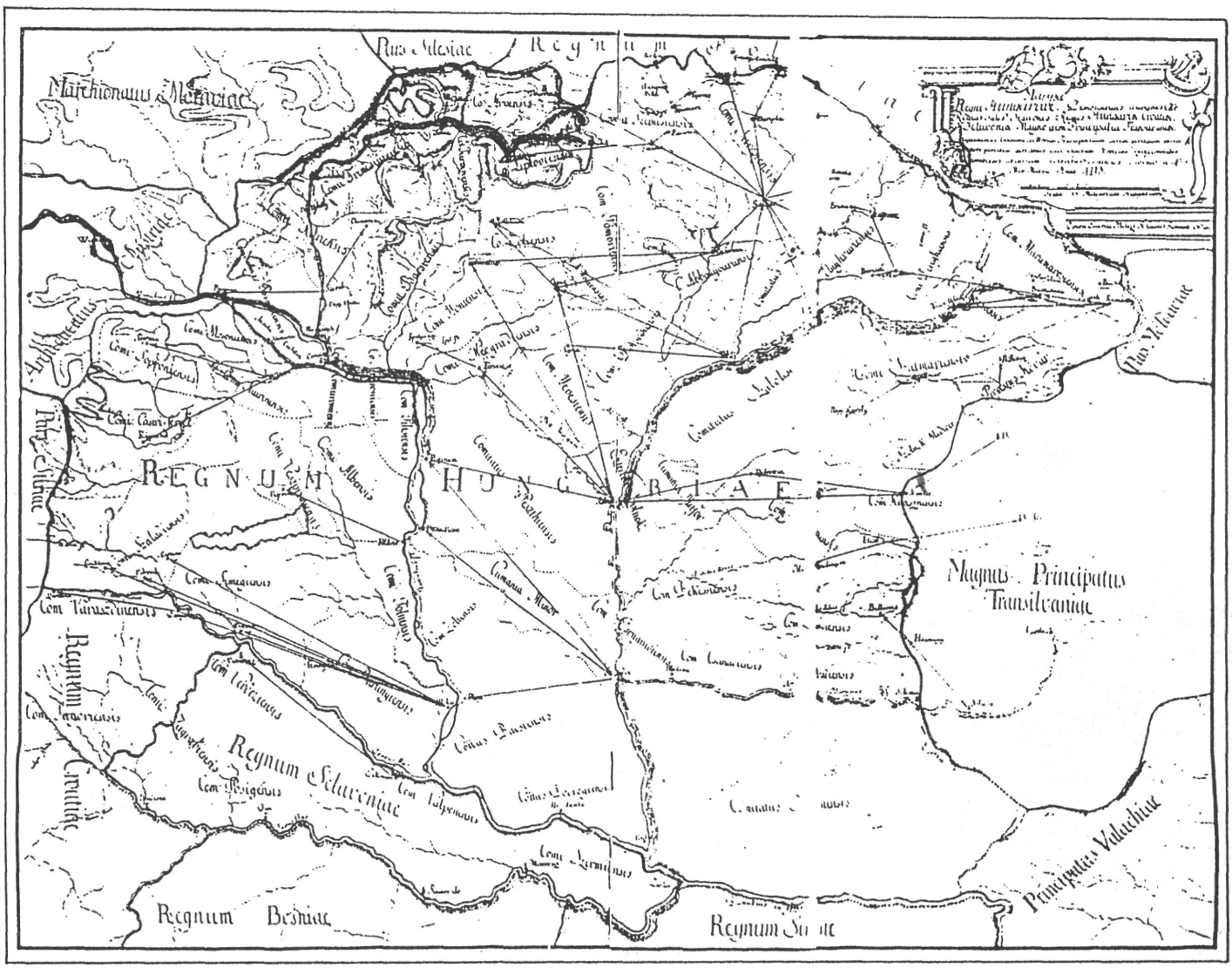
A dunaföldvári Sóház utca, a szegedi Sóhordó utca, s még számos más településen megmaradt elnevezés őrzi a sószállítás emlékét.

Postautak

A postaszolgálatot kezdetben az uralkodók állították fel saját levelezésük, üzenetszolgálatuk céljára. Később a szolgálat kibővült csomag- és személyszállítással.

Egyes állítások szerint Magyarországon már a 12. században létezett királyi postaszolgálat, de biztosan tudjuk, hogy Mátyás király működtetett postajáratot gyakori távolléte és hadjáratai miatt.

A közönség szolgálatára azonban csak I. Ferdinánd létesített postajáratot 1558-ban Bécs és Pozsony között. Ezt a járatot később Esztergomig, majd a Vág és a Nyitra mentén Lőcse, Eperjes—Kassáig kiterjesztették. A hálózatot még tovább bővítették Kassától Szatmárig, Kolozsvártól Nagyszeben—Brassóig, ill. Pozsonytól Sopron—Zágrábig. A török után Bécs—Buda, Fejérvár—Eszék felé is vezetett postajárat. Az osztrák postaigazgatóság a magyarországi postákat is irányította. 1596-tól Paár Kristóf udvari fő- és országos postamester kapott kinevezést, s ettől kezdve ő és családja élvezte a posták utáni jövedelmet.

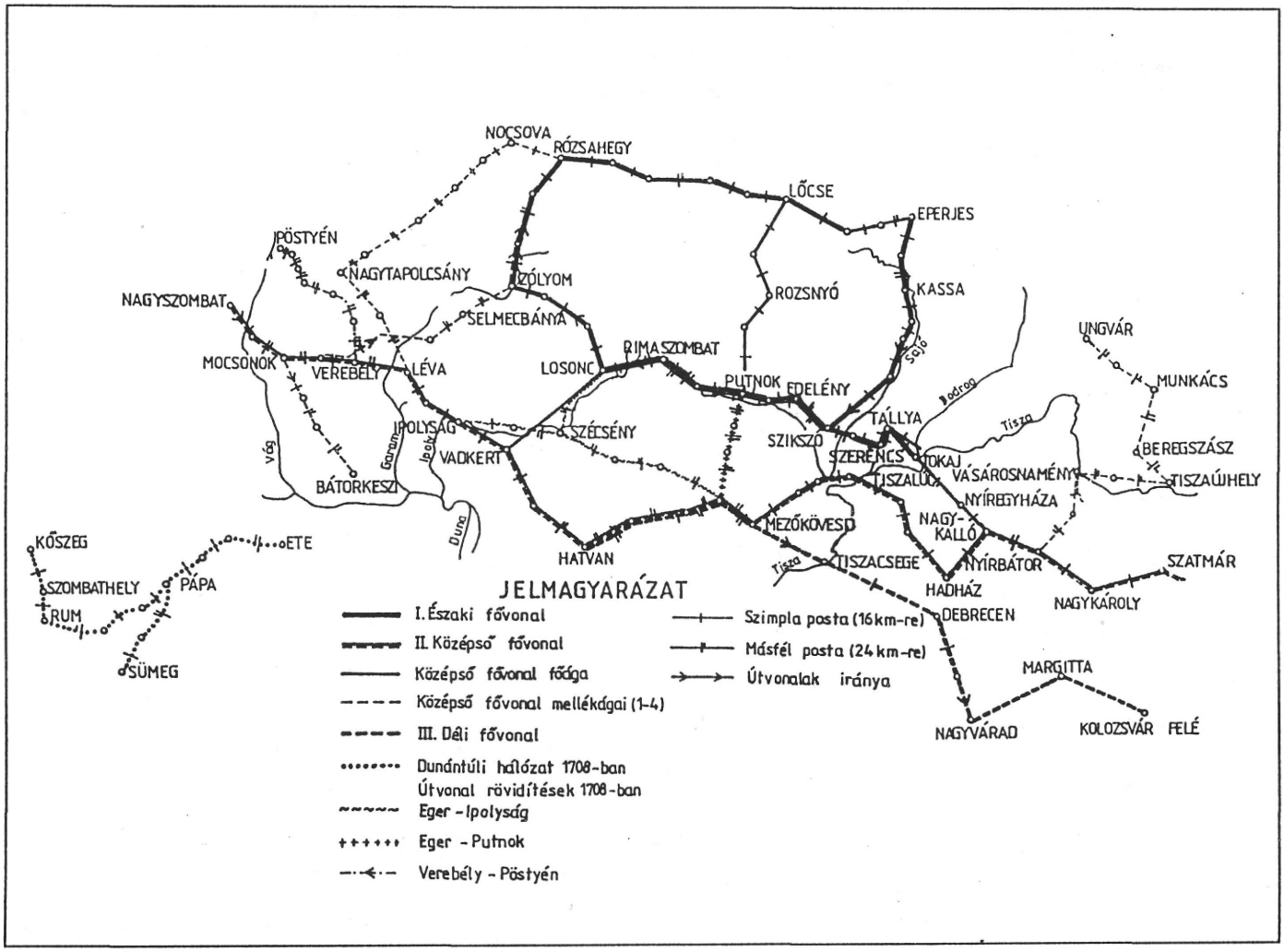


41. kép — A sószállítás útvonalai 1772-ben

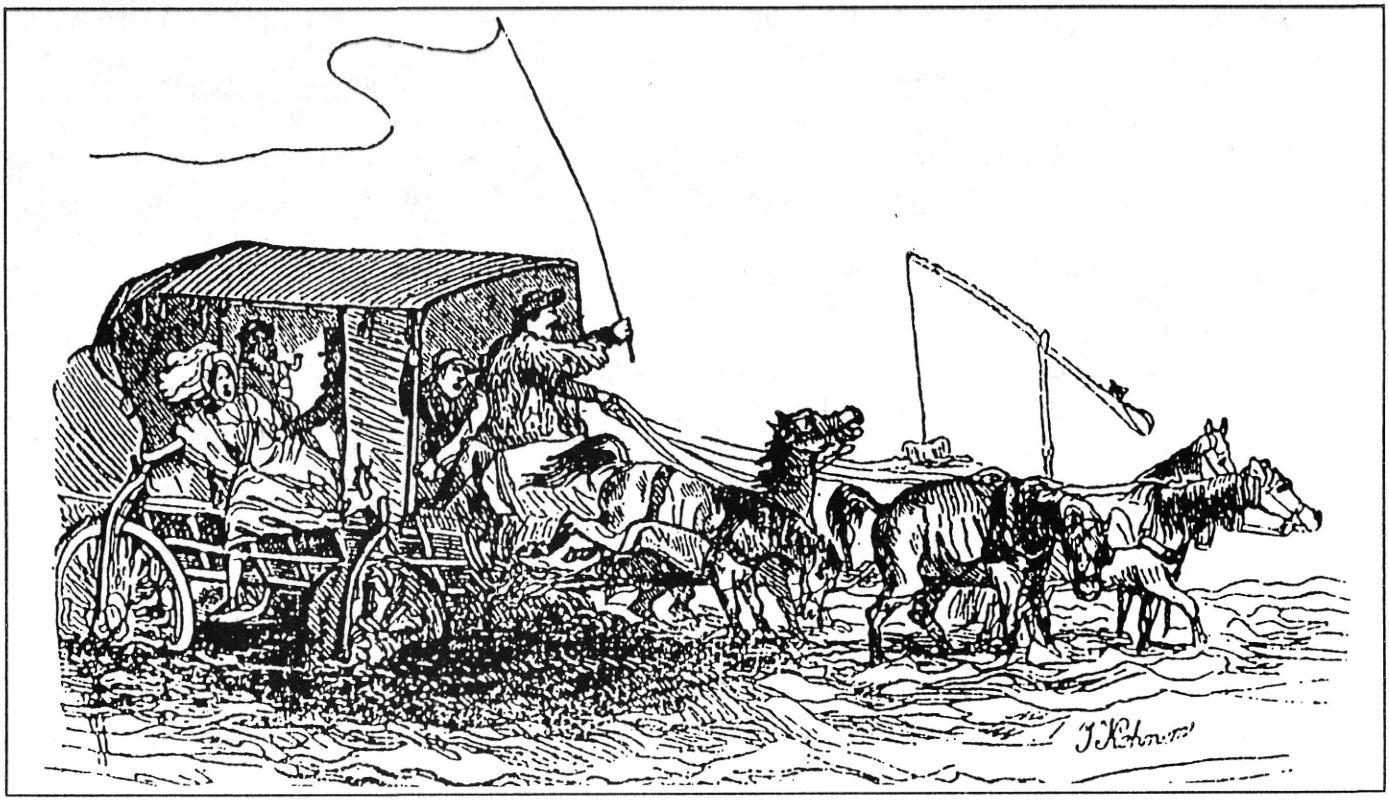
III. Károly a 18. század elején megvonta a jogot a családtól, s a posták irányítása újból az udvari és császári postaigazgatóság hatáskörébe került.

II. József 1783-ban a magyar és a horvát—szlavón területeken működő postákat a helytartótanácsra ruházta. Az ő idejében lett fontos postavonal a buda—zimonyi, amely 1789-től azért létesült, hogy II. József török elleni hadjáratainak dunai hajósait a gyorsabb, szárazföldi úton szállítsák visszafelé. (Később rendes postavonalként működtették 1882-ig, a pest—zimonyi vasút megnyitásáig.)

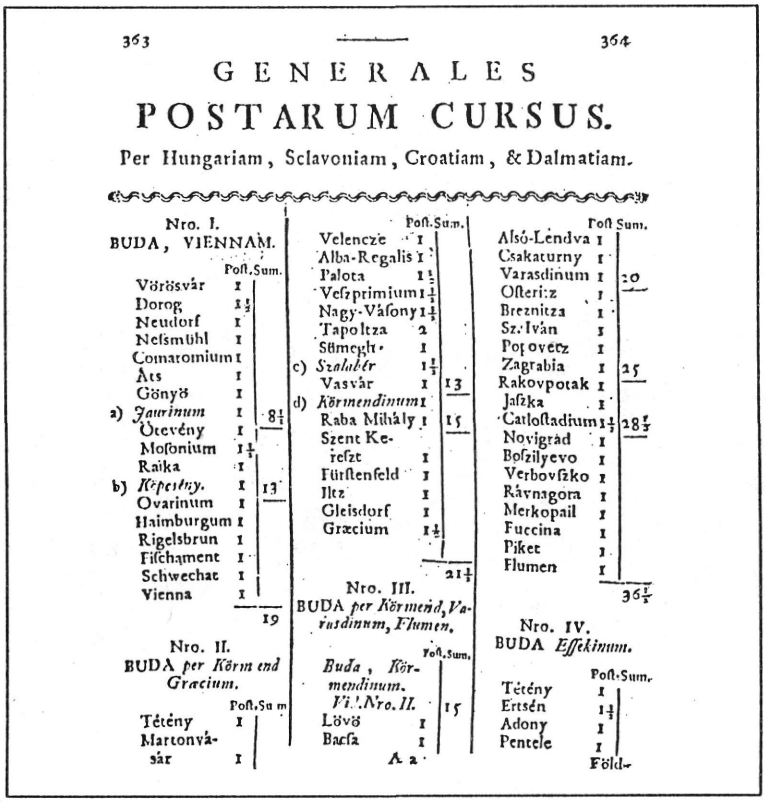
II. Rákóczi Ferenc postahálózata a Felvidékre, Erdélyre és a Dunántúl egyes részeire terjedt ki. A *42. képen* bemutatott hálózat 1703 és 1710 között működött. „Háromféle postajárat volt használatban. A fejedelmi udvarból indult ki a postanapokon (szerdán, szombaton) a rendes posta... mely levélcsomagot és személyeket szállított. A leveleket bőrtáskákba tették, viaszpecséttel lepecsételték. Azt csak a vonal menti postamesterek nyithatták fel... majd a táskát újra lepecsételték." A lovakat minden postaállomáson váltották. „Mivel még akkor bélyeg nem volt, a levél viteldíját ívenként számították fel. Magánutas csak postai útlevéllel utazhatott, amit az arra jogosultak, vagy a fejedelem adott ki...



42. kép — II. Rákóczi Ferenc postahálózata 1703—1710 között



43. kép — Alföldi postajárat



363 — 364

GENERALES

POSTARUM CURSUS.

Per Hungariam, Sclavoniam, Croatiam, & Dalmatiam.

Nro. I.
BUDA, VIENNAM.

	Post.	Sum.
Vörösvár	1	
Dorog	1½	
Neudorf	1	
Nelsmühl	1	
Comaromium	1	
Âts	1	
Gönyö	1	
a) *Jaurinum*	1	8½
Ötevény	1	
Mosonium	1½	
Raika	1	
b) *Képesény.*	1	13
Ovarinum	1	
Haimburgum	1	
Rigelsbrun	1	
Fischament	1	
Schwechat	1	
Vienna	1	
		19

Nro. II.
BUDA *per Körm end Græcium.*

	Post.	Sum
Tétény	1	
Martonvá-sár	1	
Velencze	1	
Alba-Regalis	1	
Palota	1½	
Veſzprimium	1½	
Nagy-Vásony	1½	
Tapoltza	2	
Sümegh	1	
c) *Szalabér*	1⅓	
Vasvár	1	13
d) *Körmendinum*	1	
Raba Mihály	1	15
Szent Ke-reſzt	1	
Fürſtenfeld	1	
Ilz	1	
Gleisdorf	1	
Græcium	1½	
		21½

Nro. III.
BUDA *per Körmend, Varasdinum, Flumen.*

	Post.	Sum.
Alsó-Lendva	1	
Csakaturny	1	
Varasdinum	1	20
Oſterisz	1	
Breznitza	1	
Sz. Iván	1	
Popovecz	1	
Zagrabia	1	25
Rakovpotak	1	
Jaſzka	1	
Catloſtadium	1⅓	28⅔
Novigrád	1	
Boſzilyevo	1	
Verbovſzko	1	
Rávnagora	1	
Merkopail	1	
Fuccina	1	
Piket	1	
Flumen	1	
		36⅔

Nro. IV.
BUDA *Effekinum.*

	Post.	Sum.
Tétény	1	
Ertsén	1½	
Adony	1	
Pentele	1	

Buda, Körmendinum. Vi. Nro. II. 15

Lövö	1	
Bacſa	1	

A a

Föld-

44. kép — Postajáratok 1800-ban (részlet)

45. kép — Postautak 1813-ban

A sürgős leveleket a gyorsposták vitték. Ezeket ... bármikor indíthatták... A Rákóczi posta az ún. királyi postánál korszerűbb volt, sűrűbben hálózta be a ... területet nyelvében magyar volt." A postajáratok útvonalai rendszerint egybeestek a kereskedelem irányaival, s idővel egyre sűrűbb hálózatot alkottak. A postaállomások nem csak lóváltó helyek voltak, hanem az utazók vendéglátásáról is gondoskodtak. Magyarországon a vasutak megépítéséig működtek a közutakon.

A *43. kép* a postajáratok mindennapjait mutatja be. A *44. kép* az 1800. évi útvonalleírás részletét, a *45. kép* pedig egy 1813-ból származó postaút-térképet mutat be.

A reformkor közlekedésügye (1825—1849)

Az 1791—1792. évi országgyűlés különbizottsága elkészítette az ország közlekedésének fejlesztési tervét, ami a politikai és gazdasági helyzet miatt nem valósult meg.

A napóleoni háború után lassan éledt a nemzet, majd az az 1825—1827. évi országgyűlésen megfogalmazták a küldöttek, s az 1832—1836. évi országgyűlésen pedig törvénybe iktatták a 13 legfontosabb közlekedési irányt, amelyet kiépíteni szándékoztak — csatornával, vasúttal *(46. kép)*.

A nemzeti tudat ébredése felkeltette az érdeklődést minden szándék iránt, ami az országot és a közjót segítette felemelni, majd a függetlenséget elérni. Megnőtt az érdeklődés a műszaki újdonságok iránt. Ekkor már gőzhajók jártak a Dunán, s vasutak épültek a fejlett nyugaton. Ebben a környezetben még a közéleti lapokban is (pl. a Társalkodóban) a közönség érdeklődésére számíthatott az utak javításáról szóló tudósítás.

Széchenyi István sorra jelentette meg könyveit: a Hitelt, a Világot, a Stádiumot, s Wesselényivel együtt járta a fejlett országokat, hogy a Duna, a Tisza szabályozását, a pest-budai állandó hidat megvalósíthassa. Terveihez anyagi, technikai hátteret, megértést, támogatást keresett.

XXV. TÖRVÉNY-CZIKKELY.

Az Ország' köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról.

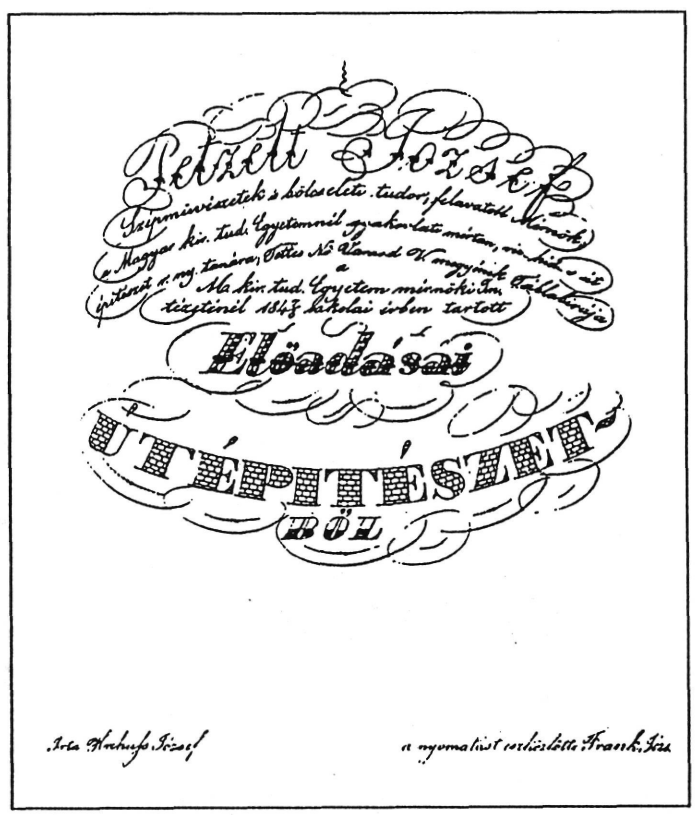
A' legközelebbi Ország Gyűléséig, mellyen a' haza' közjavát előmozdító magányos vállalatok eránt ę'. Törvényhozás kimeritőleg okvetlenül fog rendelkezni, ideigleni határozat gyanánt rendeltetik: Hogy:.

1. §. Minden olly magányos személyek, vagy társasági egyesületek, mellyek

1-szőr Pestről Bécs felé Ausztria' határszéléig —
2-szor Pestről a' magyar tengeri rév partokig —
3-szor Pestről Zimonyig —
4-szer Pestről Morva' és Szilezia' széleig —
5-ször Pestről Galiczia határszéléig —
6-szor Pestről Erdélyig, Kolosvár felé —
7-szer Pestről Erdélyig, Nagy-Szeben felé —
8-szor Bécsből, 's illetőleg Ausztriának határszéleitől egy részről a' magyar tengeri révpartig, más részről Eszékig, 's így tovább Török Országig —
9-szer Bécstől, 's illetőleg Austriának határszéleitől Magyar Országon keresztül Krakóig —
10-szer Nagy-Szombattól Kassáig —
11-szer Kassától Krakóig —
12-szer Miskolczától Galiczia 's Orosz Ország felé —
13-szor Sziszektől a' magyar tengeri révpartokig, az Ország kereskedésének előmenetelét eszközlő víz-csatornák, vas-utak, és ezekhez szükséges hidaknak, még pedig akár a' feljebb kijelelt két végpontok közötti vonalnak egész kiterjedésében általányosan, akár pedig csak bizonyos részben, saját költségeiken leendő megkészítését vállalják magokra, a' jelen Törvény által engedett kedvezéseket használhatják, és ennek oltalma alatt egyedül ezek állandanak.

2. §. Minthogy' az illy vállalatok eleve nagyobb készületeket és felméréseket kivánnak, midőn a' Vállalkozók olly előmunkálatokat tenni szándékoznak, magokat esetről esetre az illető Köz-Törvényhatóságok előtt jelentsék, 's ennek

46. kép — A 13 közlekedési főirány felsorolása az 1832—1836. évi országgyűlés XXV. törvénycikkében



47. kép — Petzelt József útépítészeti jegyzete 1847-ben

A magyar mérnökhallgatók immár itthon tanulhattak; megnyílt az Institutum Geometricum, a mérnökképzés intézete Budán. A legkiválóbbak tanították az út- és hídépítést. 1840-ben Verebélyi József, majd 1847-ben Petzelt József előadásain tanulhatták a legkorszerűbb építési módokat (1847-ben az aszfaltburkolatot! — *47. kép*). Sorra épültek az utak, a hidak Tomaj és Ederics között, vagy Pesttől Hatvan felé Motsy László földmérő irányításával — „Mac Adam" (skót mérnök, 1756—1836) módja szerint. Krassó-Szörényben, Lugoson öntöttvas-íves, vonóvasas hidat épített Maderspach Károly, ami egy bivalycsorda alatt leszakadt, de a herkulesfürdői és a karánsebesi 40, ill. 55 m nyílásúak már 60 évig állták a forgalom terhelését. Szinte az egész ország építkezett, de az országgyűlési irányzatot elfeledve, összefüggés nélküli, rendszertelen úthálózatot alkottak, ami az ország közepén, az Alföldön sártengerbe torkollott. A szakszerűség sem volt biztosítva mindenütt; sok helyen terv nélkül, szolgabírói irányítással építettek, többnyire közmunkával. 1848-ig mindössze 2098 km hosszú épített út volt az országban *(1. táblázat)*.

1. táblázat — Kiépített utak hossza Magyarországon 1848-ban

Sorszám	A megye vagy kerület	Az út hossza mérföldekben mintegy	Sorszám	A megye vagy kerület	Az út hossza mérföldekben mintegy
1.	Abaúj	4,5	32.	Német bánsági végőrezred	
2.	Arad	14,0	33.	Nógrád	17,0
3.	Árva	16,0	34.	Nyitra	13,0
4.	Baranya	11,5	35.	Oláh bánsági végőrezred	11,5
5.	Bars	-	36.	Pest	4,5
6.	Bács	-	37.	Pozsega	1,0
7.	Bereg	11,5	38.	Pozsony	1,5
8.	Békés	-	39.	Sáros	12,5
9.	Bihar	16,5	40.	Somogy	-
10.	Borsod	-	41.	Sopron	1,5
11.	Bródy végőrezred	1,0	42.	Szabolcs	-
12.	Csanád	-	43.	Szatmár	-
13.	Csongrád	-	44.	Szepes	8,5
14.	Esztergom	4,0	45.	Szerém	-
15.	Fehér	9,5	46.	Temes	0,5
16.	Gömör	-	47.	Tolna	0,5
17.	Győr	7,0	48.	Torna	-
18.	Hajdú kerület	-	49.	Torontál	-
19.	Heves	4,0	50.	Trencsén	15,0
20.	Hont	8,0	51.	Túrócz	-
21.	Jász-Kun kerület	-	52.	Ugocsa	7,0
22.	Komárom	-	53.	Ungvár	-
23.	Kőrös	-	54.	Varasd	-
24.	Kőrös végőrezred	-	55.	Vas	4,0
25.	Kővár vidéke	3,0	56.	Verőcze	-
26.	Krassó	6,5	57.	Veszprém	8,0
27.	Kraszna	1,0	58.	Zala	-
28.	Magyar tengerpart	-	59.	Zágráb	-
29.	Liptó	8,0	60.	Zemplén	10,0
30.	Máramaros	19,0	61.	Zólyom	8,5
31.	Moson	7,0		Összesen:	276,5

Egyes megyékben nem volt kiépített út. Viszonylag fejlett volt a Dunántúl, Erdély és Észak-Magyarország úthálózata, mert helyben volt az építőanyag, a kő. Az úthálózat nagy része alap nélküli kavicsolt út volt. Az útépítésnél még elhanyagoltabb volt az útfenntartás. A megépített utakat általában csak akkor állították helyre, amikor már jóformán teljesen tönkrementek.

Gróf Széchenyi István *(48. kép)* ismerte fel hazánkban először a közlekedésnek, a közutak, vasutak és a hajózás kifejlesztésének nagy jelentőségét az ország gazdasági életének fejlődése érdekében. Így ír a Stádiumban:

„A jó utak lehető legnagyobb mennyisége az egyesült hazának mechanikai életelvét a leghathatósabban élénkíti, mert minél könnyebb és szabadabb a cirkuláció, annál elevenebb, egészségesebb és erősebb egy test, annál jobban működik egy erőmű és ugyanígy az ország is."

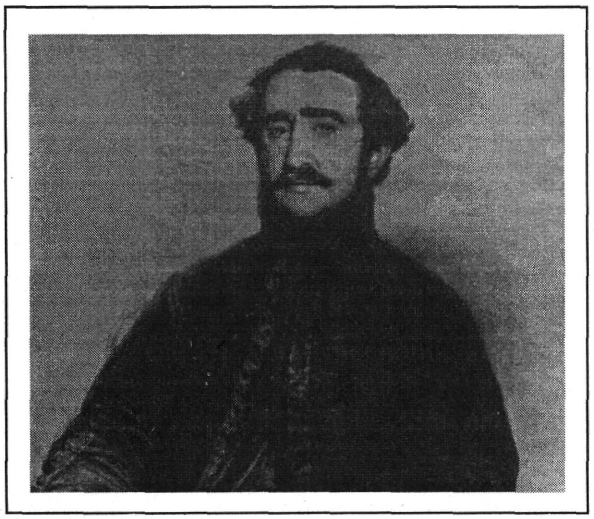
Széchenyi 1845-től a Helytartótanács Közlekedési Bizottságának elnöke, 1848-ban a Batthyány-kormány közmunka- és közlekedésügyi minisztere. Még előző beosztásában kapta a feladatot, hogy dolgozza ki Magyarország közlekedési programját. Ez a program 1848 tavaszán az országgyűlés elé került „Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről" címmel *(49. kép)*.

Az előterjesztés az akkori idők felfogásának és adottságainak megfelelően a közlekedés legfontosabb ágának a vasutat tekintette és az úthálózatot csak mint a vasúti hálózat kiegészítését tartotta szükségesnek. A vasúti szállítás költsége az akkori közúti szállítási költségnek csak az 1/2—1/6-át tette ki.

Széchenyi „kőutak" létesítését olyan vidékeken javasolta:

1. ahol a kőanyagok könnyebb beszerzése és közeli szállítása miatt az útépítés olcsóbb, mint a vasútépítés,
2. ahol nem épülhet vasút — valamilyen ok miatt,
3. ahol a vasútállomások megközelítése céljából szükséges;
4. az Alföldön csak olyan helyeken, ahol halaszthatatlan igényként jelentkezett és a vasútállomások elérése feltétlenül szükséges;
5. ahol a rendelkezésre álló közmunka mértéke indokolja.

A javaslat összesen 795,5 mérföld (6035 km) hosszat kitevő útépítést irányoz elő.



48. kép — Gróf Széchenyi István első közlekedési miniszter

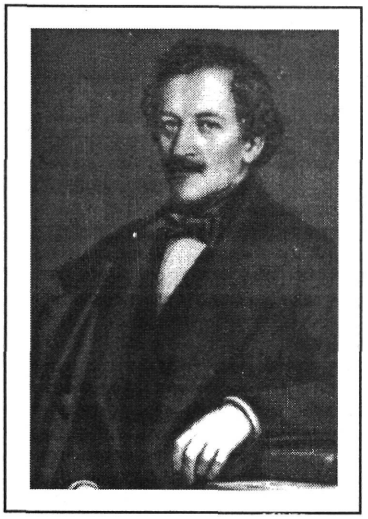
49. kép — Széchenyi István közlekedési programja térképen

A programban két fő elv domborodik ki. Az egyik Pest-Budának az ország központjává, majd világvárossá fejlesztése, a másik a magyar vidékek érdekeinek előtérbe helyezése. Az utak építésére 10 évre egyenlő részletekben összesen 12 millió ezüst forint felajánlását, s ezen felül az igás és a kézi közmunkának a felét kérte.

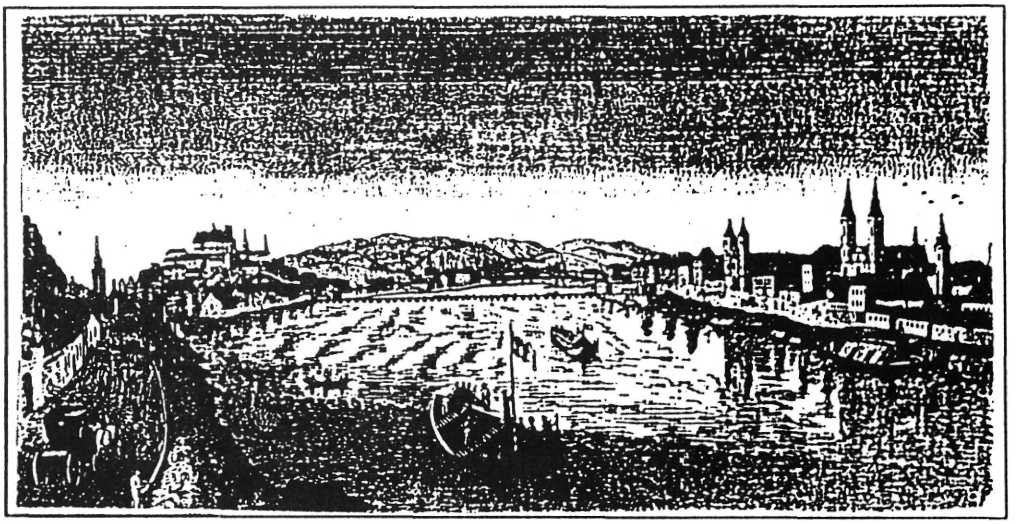
A közlekedésügyi javaslatot az országgyűlés az 1848. évi XXX. törvénycikkben törvényerőre emelte. A vasútépítésekre és a vízszabályozásra 10 millió forint hitelkeretet állapítottak meg, de a közutak építési költségeiről nem gondoskodtak. A program végrehajtását a szabadságharc leverése megakadályozta. Megépült viszont 1833—1837 között az al-dunai vontatóút — szemben a Traian-úttal. Ez része volt az Al-Duna szabályozásának, amit a kor nagy mérnöke, Vásárhelyi Pál irányított *(50. kép)*. A 19. század elején a mai fővárosunk területén sem volt fejlett úthálózat. A pesti utcák nagy része burkolatlan volt. Pest városa csak 1801-ben alkalmazott először mérnököt. Budán és Pesten csak a 19. század elején, az egyes városrészek szabályozásával indult meg az utak és utcák építése. József nádor, a Szépészeti Bizottmány elnöke, nagy érdemeket szerzett a városfejlesztésben. Az 1830-as években a belváros kocsiútjai homorú profillal épített terméskő burkolattal voltak ellátva. A gyalogjárda egy szintben volt az út szélével, s szintén közép felé esett a szintje. A csatorna a burkolat tengelyvonalában volt. Nagy fejlődést jelentett a Váci és a Nagyhíd utca (mai Deák F. utca) kiépítése kockakővel. Ez az utca a hajóhídhoz vezetett, ami Pestet és Budát összekötötte *(51. kép)*. A hídon a közlekedés lassú és körülményes volt, télen pedig hónapokig szünetelt.

Széchenyi István emberi és szervező nagysága a később róla elnevezett Lánchíd megvalósításában is megmutatkozik. Széchenyi a két város fejlődése és a Dunától nyugatra és keletre elterülő országrészek közúti közlekedésének megjavítása érdekében már az 1821-ben rámutatott Buda és Pest között egy állandó jellegű híd építésének szükségességére. Hosszú éveken át történt fáradozásának eredményeként az 1836. XXVI. tc. összefoglalta a híd építésére vonatkozó megállapodásokat.

A következő évben Széchenyinek sikerült a magyarországi nagybirtokos bécsi bankárt, a dúsgazdag makedon-görög Sina Györgyöt megnyernie a híd építéséhez, akinek vezetése alatt álló és egyes bécsi és pesti bankházak bevonásával létesített Lánchíd Részvénytársaság az 1839—1849. években a hidat Clark Vilmos angol mérnök tervei szerint felépíttette. A híd építésére vonatkozó szerződést az 1840. XXXIX. tc. szentesítette.



50. kép — Vásárhelyi Pál



51. kép — A pest-budai hajóhíd 1835-ben

Minthogy Clark Vilmos nem lehetett a hídépítés tartama alatt állandóan Magyarországon, ezért az építés vezetésével Clark Ádámot bízta meg. A pesti hídfő zárógátjában a cölöpözést 1840. évi július hó végén kezdték el. Az 1848. évi események hátráltatták az építés befejezését.

Az osztrákok 1849-ben Budavár elfoglalása után a Lánchidat fel akarták robbantani. Ezt Clark Ádám akadályozta meg azzal, hogy a lánckamrákba felszivárgott talajvizet nem szivattyúztatta ki, s így azokat a víz teljesen ellepte, ezért nem tudták a lőporos szekrényeket a lánckamrákban elhelyezni.

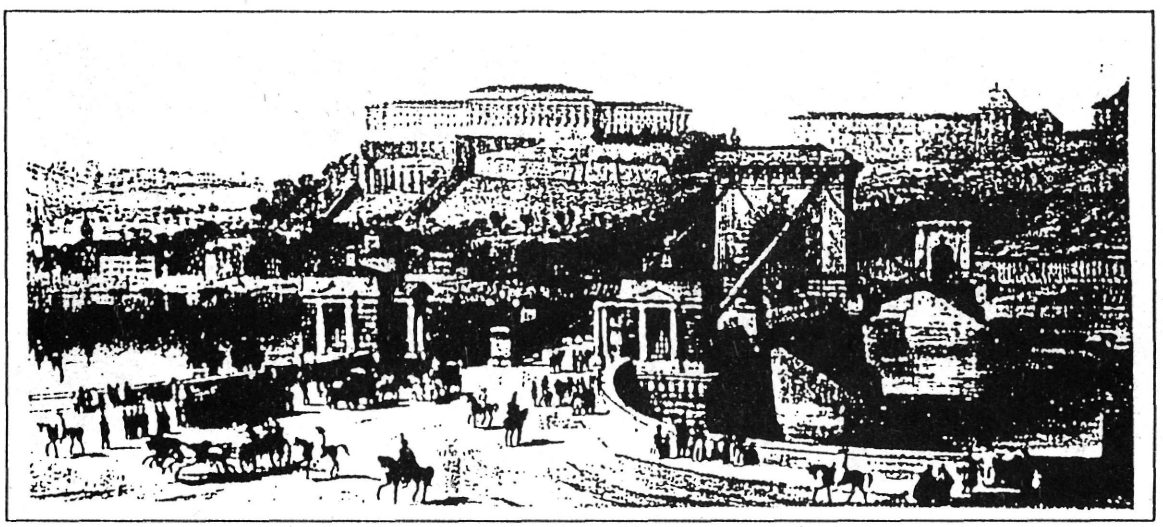
A lánckamra felrobbantása következtében a híd romba dőlt volna. Minthogy a híd teljes felrobbantását sikerült megakadályozni, az osztrákok az útpályát robbantották fel mintegy 25 méter hosszúságban. Az építésvezetőség a hidat a rendelkezésre álló tartalék kereszttartókból 4-5 nap alatt helyreállította.

Amikor Budát a magyar csapatok 1849. július hó 8-án kiürítették, a hidat újabb veszély fenyegette. Dembinszky tábornok a hídburkolatot fel akarta gyújtani, hogy a magyar sereget az osztrákok ne követhessék. Clark Ádámnak sikerült Dembinszkyvel megértetni, hogy a híd felégetése vandalizmus volna és csak a tábornok nevét bélyegezné meg.

A kívánt cél elérhető volt azzal is, hogy a budai hídfő és a pillér között az útpályát és a kereszttartókat mintegy 25 méter hosszban felszedték. Az osztrák sereg megérkezése után a hidat ismét helyreállították és az építés hátralevő munkálatait befejezték.

A Lánchidat 1849. november 20. napján megnyitották. A híd építése 6 245 000 forintba került.

A híd 1870-ig volt a Lánchíd Részvénytársaság tulajdonában, amikor az állam az 1870. XXX. tc-ben nyert felhatalmazás alapján a Fő utca 1. szám alatti Lánchíd-palotával együtt megvásárolta. A híd 1870. július 1. napján ment az állam tulajdonába. Az *52. kép* a Lánchidat mutatja a 19. század közepén. Ebben a korban hajóhíd volt még Komáromnál és Péterváradnál. Ún. repülőhidak szolgálták a közúti forgalmat Pozsonynál és Esztergomnál.



52. kép — A Lánchíd 1850 körül

A szabadságharctól a kiegyezésig (1850—1867)

A szabadságharc után az abszolutisztikus kormány Magyarországot négy részre: Bánátra, Erdélyre, Horvátországra és Magyarországra tagolta, és a négy fővárosba: Temesvárra, Nagyszebenbe, Zágrábba és Budára, az építési igazgatóságok megszervezésére mérnököket küldött.

Az építési igazgatóságok kerületi székhelyeiken megszervezték a kerületi építészeti hivatalokat, a megyék és körzetek székhelyein a megyei építészeti hivatalokat és az alájuk rendelt járási építészeti hivatalokat.

Horvátországban a szervezést már 1850-ben, Erdélyben és a magyar részen 1851-ben, Bánátban pedig 1852-ben fejezték be.

Az útügyi szolgálat létrehozásának alapja az 1849. március hó 4-én kelt császári pátens, a „Reichsverfassung" volt, amely az egységes osztrák császárság elvéből kiindulva az egész birodalomban — így Magyarországon is — birodalmi úthálózatot szervezett és az utakat három csoportba: állami, országos és községi utak csoportjába sorolta.

A birodalmi úthálózat kialakítása céljából az addig túlnyomóan a vármegyék által fenntartott 3-4000 mérföldet kitevő úthálózatból azokat az utakat, amelyeket a birodalom közlekedési érdekei szempontjából a legfontosabbnak tartottak, állami kezelésbe vették. Ezek voltak az állami, vagy mint akkor nevezték „álladalmi" közutak. Ezeket a birodalom költségén építették és tartották fenn. A négy országrészen 1850-ben 890 mérföld utat vettek át a megyéktől az állami közutak hálózatába, amelyből a magyar részre 449, Erdélyre 228, Bánátra 149 és Horvátországra 64 mérföld esett.

Az átszervezésnek útügyi szempontból egyik nagy jelentőségű eredménye az volt, hogy az utakra útmestereket és útkaparókat alkalmaztak, és ezzel megkezdődött a közutak rendszeres fenntartása. Az utak második osztályába tartoztak az úgynevezett országos utak, amelyek nem az összbirodalom, hanem csak az érintett ország érdekét szolgálták és az építésükről, valamint a fenntartásukról az országnak kellett gondoskodnia. Az országos utakat ingyenes közmunkával és ennek pénzzel történt megváltásából származó bevételekből építették és tartották fenn. Ezek az utak a megyéknek, mint önkormányzati testületnek igazgatása alatt álltak, a főfelügyeleti jogkört pedig az 1844. IX. tc. 44.§-a és az 1848. XXX. tc. 5. §-a alapján a közmunka- és közlekedésügyi miniszter gyakorolta.

Az utak harmadik osztályába tartoztak a községi utak, amelyek több községnek egymással való összeköttetésére szolgáltak. Ezeket az országos közmunkán felül teljesítendő községi közmunkával kellett építeni és fenntartani. A községi utak felett a felügyeletet a vármegyék gyakorolták. Az országos utak építésére és fenntartására vonatkozó költségvetéseket a járási mérnökök készítették. Ezeket jóváhagyás céljából a Császári és Királyi Helytartóságokhoz kellett felterjeszteni, mert ezek a hatóságok kezelték az országos útalapot. Az országos útalap bevételei az országos közmunkaváltságból, vámokból és bírságokból származtak.

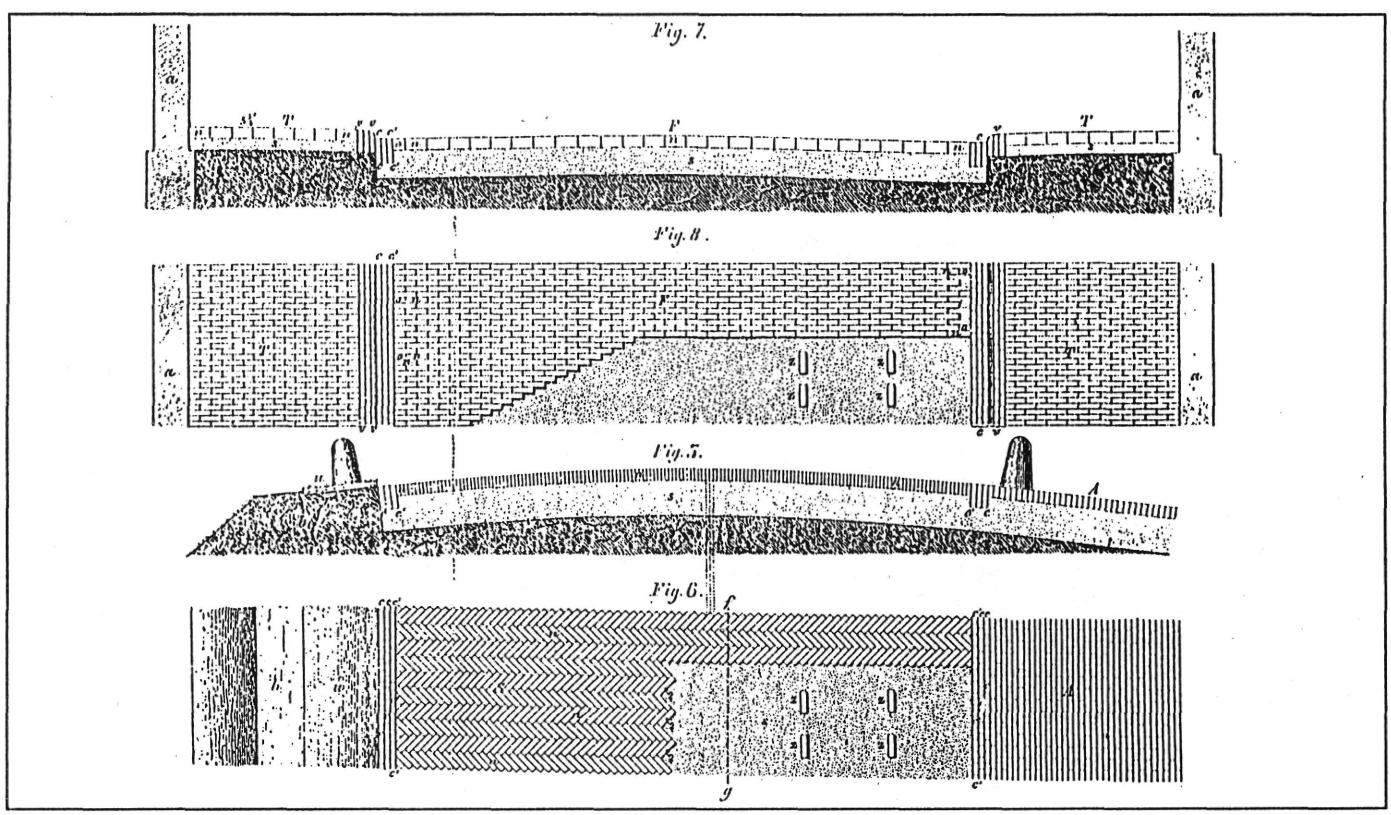
Az 1852—1854. években épült: a budapest—bécsi út; a pest—miskolci út cinkota—kerepesi és hatvan—horti szakasza. Az 1855—1857. években: a buda—gráci út székesfehérvár—kisfaludi és sümegi szakasza; a balassagyarmat—hunyagi útszakasz.

Az 1858—1859. években a székesfehérvár—veszprémi útszakasz rekonstrukciója, a pest—taksonyi útszakasz, a mohács—nagykanizsa—letenyei útvonal, a kaposvár—nagykanizsai út kaposvár—szentjakabi és szentbalázs—nagykanizsai szakasza, az arad—szegedi és a zombor—bezdáni útszakaszok és végül az inkei klinker téglaburkolat *(53. kép)*.

A kormány hivatalba lépésének kezdetén felkarolta az utak fenntartásának ügyét is. Megszervezte a közúti igazgatást, de intézkedéseiben kapkodás mutatkozott. Ez abban jelentkezett, hogy az 1850-ben 890 mérföldben megállapított állami úthálózatot 1853-ban 811,21 mérföldre csökkentették. Ebből: a magyar részre 449,24 mérföld, Bánátra 140,75 mérföld, Erdélyre 173,41 mérföld és Horvátországra 47,81 mérföld esett.

Erdélyben a székelyföldi utak nagy részét kihagyták az állami úthálózatból, Horvátország területén pedig csak azokat az útszakaszokat vették át állami kezelésbe, amelyeket 1850-től helyreállítottak.

A következetesség hiánya mutatkozott az állami úti átkelési szakaszok fenntartásával kapcsolatos intézkedésekben is. 1850-ben elrendelték, hogy az állami közutak községi átkelési szakaszainak fenntartásáról teljes mértékben a községeknek kell gondoskodniuk. Ezt 1855-ben akként változtatták meg, hogy e szakaszokon a községeknek csak abban az esetben van hozzájárulási kötelezettségük, ha az átkelési szakaszokon költségesebb létesítmények (kövezett árok stb.) szükségesek. 1857-ben pedig ezt a rendelkezést oly módon változtatták meg, hogy a község csak akkor mentes a hozzájárulási kötelezettség alól, ha az átkelési szakaszán csak „porondból" (fenntartási kavics) van szükség nagyobb mennyiségre a szomszédos külső szakaszokhoz viszonyítva.



53. kép — Kongótégla burkolat terve az egykori pécs—varasdi úton, Inke községben

1850-ben mind a négy országrészben megkezdődött az utak fenntartása, de az egyes országrészekben más-más eszközökkel, sőt ugyanazon országrészen is többszöri változtatásokkal.

1854-ben a négy országrészben a szállított fenntartási anyagok mennyiségi átvételének szabályozásával kapcsolatban elrendelték az anyagoknak prizmában történő átadását. A prizma alsó hosszát 15, a felsőt 11, szélességét 4 és magasságát 2 lábban állapították meg, amely méretek mintegy 1,5 m^3 köbtartalomnak felelnek meg.

Az utak fenntartásának kérdését nagymértékben vitte előre az 1851. február hó 14. napján kihirdetett közmunka rendelet, amely jogforrásaként nem az 1849. március 4-én kelt császári pátenst, a birodalmi alkotmányt, hanem az 1844. IX. tc.-t jelölte meg. Ez a rendelet két dologban különbözik az említett törvény alapján eddig teljesített közmunkától: először terjeszti ki a nemesekre is, másodszor lehetőséget nyújt mással történő ledolgoztatásra és pénzzel való megváltásra is.

Az említett rendelet megállapította, hogy ki hány kézi, és hány fuvarnapszámot köteles teljesíteni és kimondotta, hogy az országos közmunka csak az országos útépítési és útfenntartási munkáknál használható fel, tehát az állami utaknál nem. Ennek ellenére a természetben lerótt országos közmunkát mégis nagy részben, 3,5 éven át az állami közutakra fordították. Az említett rendelet megsértésének elkerülése céljából ugyanis csak 1854 közepén hirdették ki az 1850-ben megállapított állami és országos úthálózatot.

Az állami és országos úthálózat kihirdetésének elhalasztásával a törvényt kijátszották, de az eljárásnak megvolt az eredménye, mert az 1848—1851-ben erősen leromlott állami úthálózatot az említett 3,5 év alatt az ingyenes közmunkának kellő kihasználásával feljavították.

1853-ben a katonai határőrvidék kivételével egész Magyarország területén bevezették az általános útvámrendszert.

A vámrendszer mind a négy országrészen, de különösen a magyar részen, nagy ellenszenvvel találkozott, ahol a passzív rezisztencia egyébként is olyan erős volt, hogy azzal az abszolutisztikus kormánynak is számolnia kellett. Ezt kénytelen is volt figyelembe venni, amit az is mutat, hogy 6 hónap után a magyar részen a vámszedést beszüntették és helyette bevezették a „vámegyenértéket". A vámegyenérték abból állott, hogy az országos közmunkából kellett pótolni a megszüntetett vámjövedelmet. A vámegyenérték tehát az országos közmunkával megváltott államúti vám.

A magyar részen azokat az utakat vették fel az állami utak közé, amelyek az ország öt kerületének központja közül négyet, Budát, illetve Pestet, Pozsonyt, Kassát és Sopront is összekötötték. Az említett négy központ Nagyváraddal, az ötödik központtal nem kapott állami úti összeköttetést, mert közben volt az Alföld a kiépítetlen útjaival.

A vázolt elvek szerint a magyar részen a következő útvonalakat vették fel az állami közutak hálózatába:

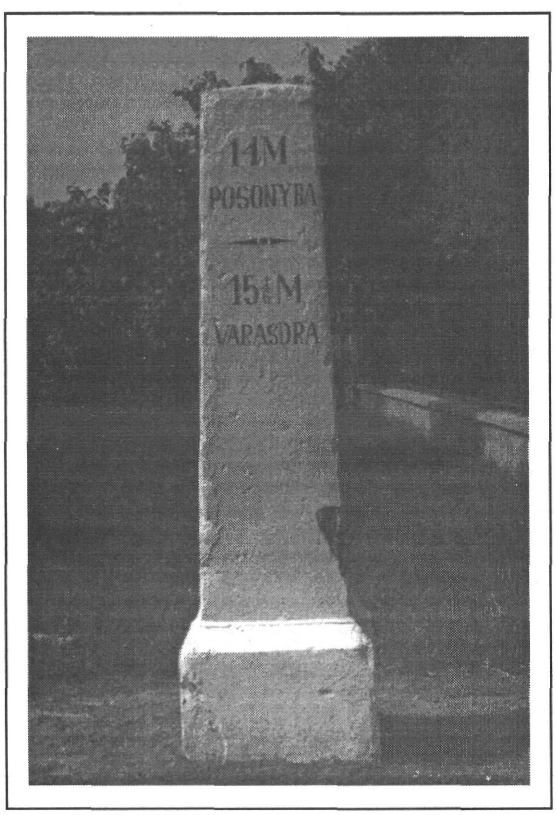
- Arad—Nagyvárad;
- Buda—Győr—Pozsony—Bécs;
- Buda—Székesfehérvár—Veszprém—Keszthely;
- Nagykanizsa—Murakeresztúr;
- Buda—Szekszárd—Eszék;
- Debrecen—Nagyvárad;
- Kassa—Ungvár—Máramarossziget—Kőrösmező;
- Nagyszombat—Nyitra—Zólyom—Alsókubin—Neumarkt;
- Pécs—Mohács;

- Pest—Balassagyarmat—Rimaszombat—Kassa;
- Pest—Miskolc—Kassa—Zboró;
- Pest—Fülöpszállás—Kiskunhalas;
- Pécs—Kaposvár—Nagykanizsa;
- Pozsony—Sopron—Varasd;
- Pozsony—Diószeg—Nagyszombat—Trencsén—Krakkó;
- Rétság—Ipolyság—Selmecbánya;
- Tapolca—Graz és
- Szeged—Arad.

Az állami utakat az új elnevezésüknek megfelelően szelvényezték és mérföldkövekkel látták el. Ezeket a munkákat 1852-ben fejezték be *(54. kép)*.

A chaussé-szerű fenntartás a rendszeresen ki nem épített — de az akkori közlekedési eszközöknek megfelelő — utak kaviccsal, kővel vagy homokkal való fenntartását és víztelenítését jelentett. Az Alföldön tehát az utakat homokkal tartották fenn.

Az alföldi és bánáti utakat illetően az volt a felfogás, hogy ezeket rendszeres kiépítésben és fenntartásban csak a vasúti hálózat és a folyami közlekedés kifejlődése után fogják részesíteni, amikor már meglesz a lehetősége az építési és fenntartási anyagok szállításának. 1855-ben az állami közutak építésének eredményesebb előmozdítása érdekében a községeket kötelezték a földmunkának és az anyag fuvarozásának térítési díj melletti elvégzésére. 1860-ban az októberi diploma elismerte Magyarország alkotmányát, s 1861-ben visszaállították az 1848-ban eltörölt legmagasabb kormányzati szervet a Magyar Királyi Kancelláriát, s így ezen időponttól a közúti adminisztráció teljesen a magyar érdekeket szolgálta.



54. kép — Mérföldkő a pozsony—varasdi útról, 1852-ből

A politikai változás az utak építése és fenntartása tekintetében változást nem okozott. A fejlődés zavartalanul folytatódott.

Az állami és országos utak műszaki teendőinek ellátása azonos szervek kezében volt, s az említett kétféle úthálózat kezelése között csak annyi különbség volt, hogy az országos utakon nem alkalmaztak útkaparókat, hanem az útfenntartási munka ellátására az ingyenes közmunka egy részét használták fel, míg az állami utaknál erre a célra a községeknek fizetés ellenében való munkakötelezettsége szolgált.

Bánátban, annak fővárosából Temesvárról a magyar részbe, Erdélybe, dél felé a Dunához, nyugat felé a Ferenc-csatorna mellett fekvő Bezdánba, a Bácskához csatolt Szlavóniába és a határőrvidékre vezető utakat vették az 1852. év elején állami kezelésbe. Ehhez képest Bánátban a következő állami utak voltak:

- Lugos—Karánsebes;
- Nagybecskerek—Pétervárad—Mitrovica;
- Szeged—Temesvár;
- Temesvár—Lugos—Déva;
- Temesvár—Fehértemplom;
- Temesvár—Nagybecskerek—Bezdán és
- Versec—Stájerlakanina.

Az abszolutizmus korszakában Bánátban elsősorban azokat az állami utakat állították helyre, amelyek már 1848 előtt is ki voltak építve. A bánáti állami közutakon már az 1850-től térítés ellenében felhasználták a községek közmunkáját.

1855-ben az erdélyi mintára a Bánátban is bevezették a munkakötelezettséget. Kötelezték a községeket, hogy az állami közutak építésénél a földmunkát és anyagfuvarozást térítés ellenében végezzék. Az utakat Bánátban is úgy, mint az Alföldön, homokkal tartották fenn. Az útvámrendszer Bánátban az abszolutizmus után is még néhány évig érvényben maradt.

Az abszolutizmus alatt Bánátban érdemleges munkát csak a Temesváron észak—déli és kelet—nyugati irányban átvonuló utakon végeztek, a többi állami úton építkezés nem történt.

1860. október 20. napján a birodalom államjogi rendezésére kiadott ún. Októberi Diploma Bánátot a magyar részhez csatolta, s így ezen időpont után ezen a területen is megállapították az országos úthálózatot. 1865-ben a Bánáttal kiegészített magyar részen az országúti hálózat 1504 mérföld volt, ebből a kiépített úthossz 1125 mérföldet tett ki.

Erdélyben annak fővárosából, Nagyszebenből a magyar részbe, a Bánátba, Bukovinába és Romániába vezető utakat vették fel az állami közutak hálózatába.

Erdély területén a következő állami közutak voltak:

- Arad—Nagyszeben;
- Brassó—Tömösi-szoros;
- Brassó—Ojtozi-szoros;
- Dés—Zsibó—Nagybánya;
- Homoród—Brassó;
- Kolozsvár—Dés—Beszterce—Dorna—Watra;
- Lugos—Déva;
- Nagyszeben—Homoród;
- Nagyszeben—Segesvár—Székelyudvarhely—Csíkszereda—Gyimesi-szoros;
- Nagyszeben—Vöröstoronyi-szoros;

- Nagyvárad—Kolozsvár;
- Torda—Gyulafehérvár és
- Torda—Marosvásárhely—Beszterce.

Az állami úthálózat hossza: 173,41 mérföld volt.

A közutak fenntartása a négy országrész között Erdélyben indult meg legelőször, mert itt már az 1850. év elején kihirdették, hogy „a fennálló törvényes szabályok — az eddigi személyes mentesítések kivételével — érvényességökben maradnak".

A közmunka igénybevételével Erdélyben érték el a legnagyobb eredményt, ami egyrészt annak tulajdonítható, hogy a gubernátor Schwarzenberg herceg rendkívül energikus volt, másrészt annak, hogy 1851-ben Erdélyben rendkívül nagy árvizek pusztítottak, s így a lakosság a saját érdekében is szükségét látta a helyreállítási munkálatok mielőbbi végrehajtásának. Az 1852—53. években két év alatt az állami közutakra kilométerenként átlag 1100 m^3 kőanyagot, főleg kavicsot hordtak ki.

Erdélyben is kötelezték a községeket 1855-ben az állami utak földmunkájának és anyagfuvarozásának térítés mellett történő elvégzésére. Ez a munkakötelezettség abban különbözött a magyar részben egyidejűleg bevezetett munkakötelezettségtől, hogy ezt nem csak az építésre, hanem a fenntartásra is kiterjesztették.

1856. november 1-jétől kezdve Erdélyben az útvámrendszer terén is változás következett be, amennyiben az útvámot négy állami útra korlátozták, a többin pedig eltörölték.

Az abszolutizmus korában Erdélyben sem állapították meg az országos úthálózatot. Ezen a területen is csak állami utak és magánutak voltak, úgy mint a Bánátban, mégis azzal a különbséggel, hogy Erdélyben a magánutak hálózata fejlődött, s ezek hossza 1861-ben 498 mérföld volt. Ezeket az utakat annak idején vicinális utaknak is nevezték.

Horvátország területén a fővárost, Zágrábot a magyar résszel, Szlavóniával, Krajnával és a határőrvidékkel összekötő utakat vették állami kezelésbe. Horvátország állami útjai:

- Eszék—Bród;
- Eszék—Varasd;
- Varasd—Zágráb;
- Zágráb—Károlyváros és
- Zágráb—Sziszek.

Horvátország úthálózatát annyira elhanyagolták, hogy a fővárosából, Zágrábból Eszékre az év számottevő részében csak Krajnán, Bécsen és Budán át utazhattak.

1855-ben Horvátország területén is az állami utak építésével kapcsolatban szükséges földmunka elkészítését és a fuvarozási munkák elvégzését a községek feladatává tették.

Az abszolutizmus korszakában a harmadik úttípus a községi út volt, amely azonban inkább csak papíron létezett minden szervezet nélkül. Ez az útkategória csak Erdélyben fejlődött, ahol kőanyag sok helyen állt rendelkezésre.

Az abszolutizmus (1849—1687 közötti) útügyi politikáját röviden összefoglalva megállapíthatjuk, hogy ez a korszak bár politikailag és gazdaságilag elnyomatás volt hazánkra, útügyi vonatkozásban előrehaladást hozott. Minden törekvése az úthálózat fejlesztésére irányult.

Az abszolutizmus kezdetén Magyarországon a kiépített úthossz 4172 km volt, a végén pedig a kiépített állami utak hossza 3900 km, az országos utaké pedig 8800 km, összesen 12 700 km lett, vagyis a 18 év alatt évenként átlagosan 474 km utat építettek.

Az eredmény még számottevőbb lett volna, ha az országos úti szükségletek kielégítésének módját nemcsak a magyar részen, hanem a másik három országrészben is ugyanúgy megszervezték volna.

Az első közlekedési szabályozás (KRESZ) ebből az időből való *(55. kép)*.

Hirdetés a' magyarországi cs. k. katonai és polgári kormánytól 1855-diki május 28-káról 8383 sz. a.,

mellyel a' magyarországi úttadalmi és országutakra nézve az útrendőrségi rendtartás közzététetik.

Hogy azon károknak, mellyek a' nyilvános úttadalmi és országutakon 's az ezeken létező hidakon, mind a' járáskelés akadályozása, mint magának az út tárgyának 's alkatrészeinek megrongálása által a' személy és tulajdon biztonságára nézve okoztathatnak, eleje vétessék: de egyszersmind az utak és hidak folytonos jó karban tartásának érdekében is, következő rendeleteket találja a' kormány kibocsátandóknak:

I. Nyilvános utakon és hidakon kitelhetőleg minden ollyas kerülendő, mi által az akadálytalan közlekedés szükségtelen háttáltatást szenvedhetne.

Ennélfogva gondoskodni kell, hogy:

1. a' nyilvános utakoni járáskelés se nappal se éjjel ne gátoltassék.

Ha valamelly út mellett köz- vagy magénépítmények vannak munkában, mellyek miatt az építés tartama alatt a' felügyelő hatóság engedélyével állványokat kell emelni vagy anyagszerekct lerakni, ugy minden föltételek alatt egy a' járáskelésre elég széles tér szabadon hagyásáról, vagy hol ez kivihető nem volna, egy másik kellőleg megjelölendő közlekedésnek előállításáról kell gondoskodni.

Éjjel az illy eltorlaszolt helyeken a' szükséghez képest egy vagy több lámpa, különösen látogatott helyeken pedig ör állitandó föl.

2. Járműveknek az útpályán életés vagy lerakodás végetti megállapodása tilalmas. Ehez képest különösen a' vendégházak tulajdonosai az udvarokba, félszerekbe, vagy más a' szekéruttól eléggé eltávolított állóhelyekbe bejáratról gondoskodni kötelesek.

3. Uj épitményeket valamint uj javitásokat, a' kerikerítéseket és palánkokat is ide értve, csak a' töltött út árkának legkülső szélétől, vagy hol oldalárkok nem volnának, az úttöltés talpától számlandó két bécsi ölnyi távolságra szabad rakni.

Erdők és berkek pedig az út mindkét felén 10 ölnyire megritkitandók 's ugy hagyandók.

4. A' szekérpályáról mindenkor minden ollyas is letakaritandó, mi a' járáskelés akadályozásán kivül a' lovak megszilajodását is okozhatná.

5. Kisebb rakszekérnek nagyobb terhelt szekérhez ragasztása tilalmaztatik. Ez alól csak üres kocsiknak vagy diszhintóknak terhelt rakszekerekhez ragasztása vétetik ki.

6. A' terhes szekerek rakományának szélessége 8 legfölebb 10 bécsi lábat tul ne haladjon.

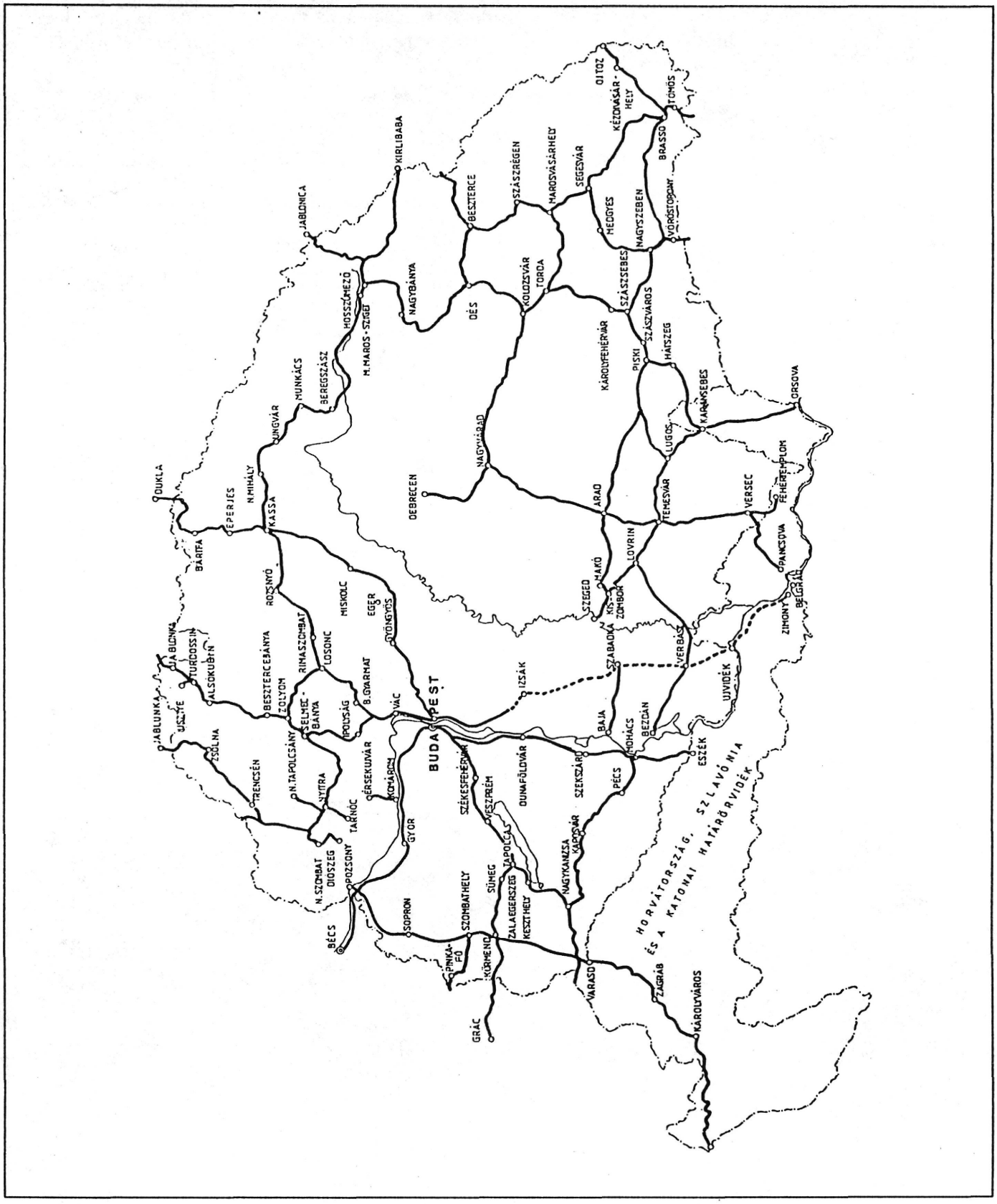
Innen csak olly el nem osztható tárgyak vétetnek ki, mellyeknek szállitása más módon lehetetlen.

7. Miután a' rendetlen kitérés, látogatott utakon igen gyakran fönakadást sőt szerencsétlenségeket is okoz, szabályul állapittatik meg: hogy minden utakon balra kell kitérni. Az előrehajtás jobbra történjék.

8. Hidakon az előrehajtás tilalmas.

9. Hegyről ereszkedés alabor beakasztása nélkül tiltva van.

55. kép — Részlet az Országos Kormánylapból: közlekedési szabályozás 1855-ben



56. kép — Magyarország állami úthálózata 1870-ben

A kiegyezéstől a rendszeres úthálózat kialakulásáig (1868—1890)

Az útügyi adminisztráció 1867 után, az 1890. évi I. tc. megalkotásáig lényegében az abszolutizmus korszakában történt rendezés szerint maradt fenn. Eszerint az utakat továbbra is három osztályba sorolták:

1. állami utak, amelyeket az állam költségén építettek és tartottak fenn *(56. kép)*;
2. országos utak, amelyek megyei elnevezést kaptak, ezek építéséről és fenntartásáról a vármegyék az országos közmunkából és annak váltságárából gondoskodtak;
3. községi utak, amelyeket a községek az 1871. XVIII. tc. és az 1886. XXII. tc. rendelkezései alapján a községi közmunkával építettek és tartottak fenn.

Az 1867-ben történt kiegyezés után Magyarország területén összesen 693 mérföld utat vettek át az állami közutak hálózatába. A horvátországi állami közutakat a magyar és horvát kormány ezirányú megállapodása után 1870-ben vették állami kezelésbe. Az átvett utak hossza 58,5 mérföld volt, ami több, mint az abszolutizmus korában a horvátországi állami utak hossza.

A felelős magyar minisztérium megalakulásakor az útügyi igazgatás a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörébe került. A minisztérium az útügyi igazgatás megszervezése terén visszatért az abszolutizmusnak a magyar részen bevezetett rendszerére és már 1868-ban 46 államépítészeti hivatalt, s ezek felett a minisztériumban 5 középítészeti felügyelői státuszt szervezett. A horvát-szlavónországi 6 hivatalt pedig 1870-ben szervezték meg.

A vármegyék műszaki szolgálatának ellátására a vármegyei közigazgatás keretében megyei mérnöki hivatalokat hoztak létre.

1875-ben a magyar katonai határőrvidéket is polgárosították, s ezzel 40 3/8 mérföld utat vettek át állami kezelésbe. Ebben az évben tértek át a közutak hosszának mérföldekben kifejezett méréséről a kilométer számításra.

Már a kiegyezés évében jelentkezett a vasúti hálózat fejlesztésére irányuló törekvés a közutak rovására. Ez érződött az 1868. évi állami költségvetésben foglalt azon tervben is, amely az állami utakat vámszedési jog engedélyezése mellett a vármegyéknek adja át. Ezt a tervet többek között a Magyar Mérnök és Építész Egylet is az utak közgazdasági jelentősége lebecsülésének tekintette, s ezért a kormányhoz intézett emlékiratában kifejtette a jó úthálózat fontosságát, és rámutatott arra, hogy a vasutak nagy része a közutak hiánya folytán az évnek nagy részében hozzáférhetetlen, és hangsúlyozta az úthálózat fejlesztésének szükségességét. A közbelépés eredményes volt, mert az említett tervet nem hajtották végre.

A kérdés mégsem jutott nyugvópontra, mert a vasútépítések 1870-ben történt fellendülésének idején egyesek úgy látták, hogy a közutak elvesztették közforgalmi jelentőségüket, mert a tömegáruk szállítására sokkal alkalmasabb, gyorsabb és olcsóbb szállító eszköz a vasút, és ezért a rendelkezésre álló erőforrásokat a gazdasági élet fejlődését eredményesebben szolgáló vasútépítésekre kívánták felhasználni. Ez a felfogás téves, mert olyan hatalmas szállító rendszer, mint a vasút, igényli a közúti kapcsolatot, úthálózatot.

Vasúti szempontból azért sem volt helyes az akkori felfogás, mert minden új vasútvonalnak forgalomfejlesztő hatása is van bizonyos területre, de ez a hatás csak akkor érvényesülhet teljes mértékben, ha annak a vidéknek megfelelő úthálózati kapcsolata is van a vasút kiszolgálására. Arányban kell tehát állni az úthálózatnak a vasútival, hogy az utóbbinak közgazdasági haszna érvényesülhessen.

A vázolt téves felfogással még az a nézet is kialakult, hogy ahol vasút vezet, azzal párhuzamosan út nem haladhat.

Ez a felfogás már 1870-ben az állami költségvetés bizottsági tárgyalásán is megnyilvánult, amikor felvetették, hogy az állami úthálózatból a vasutakkal párhuzamosan haladó közutakat kihagyják. Eszerint az állami úthálózatnak több, mint 13 százaléka lett volna az állami közutak hálózatából törlendő. A képviselőház ezt a javaslatot nem fogadta el, mert úgy vélte, hogy ezt a kérdést a vasúti és víziúti hálózat fejlesztési programjával együtt kell tisztázni.

Mégis a fenti koncepció alapján Tisza Lajos, az akkori közmunka- és közlekedési miniszter 1873-ban a vasúti hálózat nagymérvű fejlesztésére irányuló tervjavaslatában számos olyan útvonalnak az állami közutak hálózatából való kihagyását javasolta, amelyek már 1-2 évtizeddel későbbi felismerés által és azóta is a legjelentősebb állami közútjaink. Kihagyásra javasolta pl. a budapest—bécsi közútnak Komárom és Moson közé, a budapest—gráci útnak Budafok—Székesfehérvár és Veszprém közé, a budapest—miskolc—kassa—duklai állami útnak Gödöllő és Kassa közé, a nagyvárad—kolozsvár—brassói állami közútnak Nagyvárad és Marosvásárhely közé eső szakaszát stb. A miniszter által kihagyni javasolt állami utaknak a törvényhozás csak egy részét fogadta el, de a kihagyottak között akkor mégis szerepelt az egyik legfontosabb utunknak, a budapest—bécsi útnak az említett szakasza is.

A közutak háttérbe szorítása megnyilvánult az állami utakkal is foglalkozó állampítészeti hivatalok számának 46-ról 21-re történt csökkentésében is.

Ezen az irányzaton az 1877. XXIV. tc. azon rendelkezése változtatott, amely a vármegyei mérnökök teendőit az állampítészeti hivatalokra ruházta. Ennek a törvényes intézkedésnek eredményeként kevés kivétellel minden megyében megszervezték az állampítészeti hivatalt.

Az említett törvény sem az állampítészeti hivataloknak a megyei utakkal kapcsolatos hatáskörét, sem a törvényhatóságokhoz való viszonyát nem szabályozta, mégis a hivatali főnökök öntevékenységükkel és ügybuzgalmukkal a megyei utakon az állami utakhoz hasonló műszaki szolgálatot vezettek be és különös figyelmet fordítottak a közutakra, legfőképpen pedig az állami közutak fenntartására, amit egymaga az a körülmény is igazol, hogy az 1879—1890. években az állami közutak fenntartásához évenként és kilométerenként 67—70 m^3 fenntartási anyagot szállítottak.

Ebben a korban az általános zúzottkőterítéssel kapcsolatos útpályahengerlési munkákat és az új makadámutak hengerlését 4-500 liter vízzel töltött és 4-6 lóval vontatott hengerrel végezték. A henger nem csak a könnyű súlya miatt, hanem azért sem tudott tökéletesen tömörített útpályát kialakítani, mert a lovak a kifejtett nagy vonóerő következtében patáikkal az elhelyezkedő zúzottkőszemeket helyükből kimozgatták.

A magyar állam az első gőzhengerét csak 1890-ben vásárolta.

Az 1867-ben megalakult magyar kormány, miután az állami utakat a vármegyéktől átvette, a vármegyéknél csak az országos utak, illetve az új elnevezés szerint csak a megyei utak maradtak.

Ez azzal a következménnyel járt, hogy az ingyenes országos közmunka eredeti rendeltetésének megfelelően kizárólag a megyei utak céljaira állt rendelkezésre.

Ugyanígy az addig egységes országos útalap bevételei is az egyes megyéket illették meg. Ebből keletkeztek a vármegyei útalapok.

A vármegyék útalapjai főleg hadászati fontosságú utak fenntartására kisebb-nagyobb állami támogatásban is részesültek.

Az 1875. VI. tc. közúti vonatkozásban további fejlődést eredményezett, amennyiben felhatalmazta a vármegyék közigazgatási bizottságait, hogy a községek összeköttetését és az állami, illetve megyei úthálózatba való bekötését szolgáló közutak karbantartására a községekből érdekeltségi csoportokat alakítsanak. Ezzel az intézkedéssel az utak új osztálya alakult ki, amelyet később az 1890: I. tc. községi közlekedési (vicinális) közút néven rendszeresített.

Az 1889. XVIII. tc. a minisztériumok ügykörét átcsoportosította, s a közutak felett felügyeletet gyakorló Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Kereskedelemügyi Minisztériummá alakult.

A magyar úthálózat az 1867—1890. évekre terjedő időszakban nagymértékű fejlődést mutat. Az állami úthálózat 1867-ben 693 mérföld, azaz 5257 km, 1890-ben a közúti törvény életbeléptetésekor pedig 7177 km, a megyei úthálózat 1867-ben 2409 mfd, azaz 18 275 km, 1890-ben pedig 33 562 km volt. Ebben a hosszban a horvátországi megyei úthálózat nem szerepel, mert a magyar kormánynak ezen utakra semmi befolyása nem volt. Az állami és megyei utakból összesen 30 847 km volt kiépítve.

A közutak kezelése és fenntartása terén fejlődést jelentett, hogy az elmúlt évszázadokban a nagyobb folyókon vámtulajdonosok által vámszedési jog ellenében épített hidakat és a birtokukon át kiépített útjaik egy részét az állam megváltotta. A másik részükről a vámtulajdonosok önként mondtak le és térítés nélkül adták át az utakat és közúti hidakat az államnak, mert a vasutak építése folytán a vámbevételeik annyira lecsökkentek, hogy a vámtárgyak fenntartása a vámengedélyeseknek már nem jelentett jövedelmet. A vámos állami utak hossza 1883-ban 125,8 km-re csökkent.

A közúti szolgálat rendszeres ellátása érdekében a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium utasításokat bocsátott ki. Így 1886-ban (okt. 25-én) a 8267. KKM szám alatt megjelent az útkaparók szolgálati szabályzata. Ezt követte 1887. március 23-án a 1131 KKM szám alatt kiadott utasítás, mely a kerületi felügyelők, és ugyanazon a napon a 47713 KKM sz. utasítás, amely pedig az útmesterek szolgálatát szabályozta. Ugyanekkor jelent meg az az utasítás, amely 3204. KKM szám alatt rendezte az államépítészeti hivatalok hatáskörét és szolgálatát. Ezen utóbbi utasítást 1893-ban a Kereskedelemügyi Minisztérium az 58 316 KM számú rendeletével kiegészítette, ill. módosította.

Magyarország közúthálózatán az első forgalomszámlálást 1869—1876 között végezték az egész országra kiterjesztve. A vonóállatokat számlálták évente, s az ide vonatkozó iratok a Magyar Országos Levéltárban fellelhetők.

Meg kell még emlékezni fővárosunk közútjainak és közúti közlekedésének fejlődéséről.

Az 1849-ben megnyitott Lánchíd a Buda és Pest közötti közúti közlekedést lényegesen megjavította, de a budai oldalon a Várhegy a hídhoz vezető utak építését gátolta. Ennek az akadálynak elhárítása érdekében 1853-ban kezdték el az alagút építését. Az alagutat az 1857. évben nyitották meg *(57. kép)*.

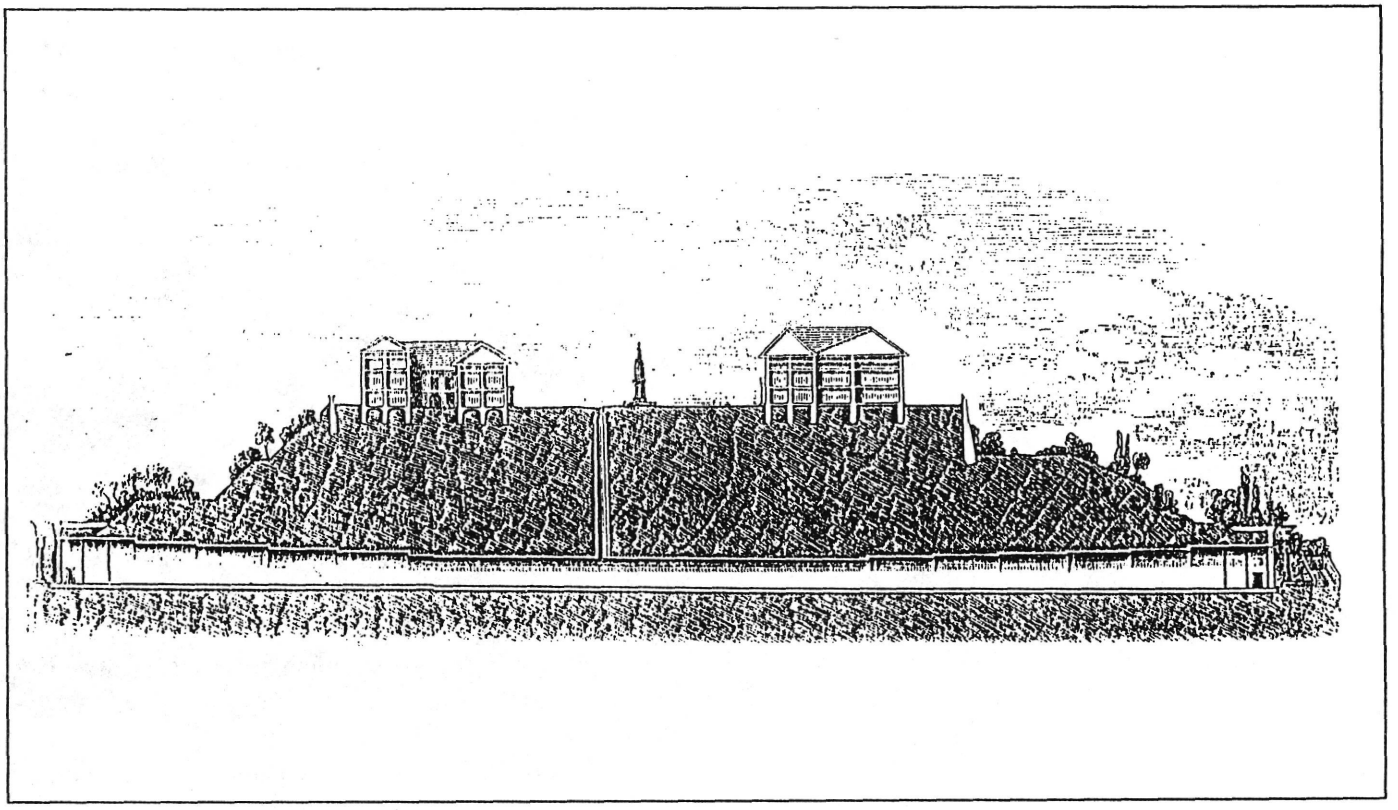
Ezt követően Buda és Pest utcáin új közlekedési eszközök jelentek meg. Pesten 1866-ban a Calvin tér és Újpest között, Budán 1869-ben a Lánchíd és Óbuda, illetve Zugliget között az első lóvasúti vonalat nyitották meg. Az 1879. évben pedig Pest és Buda közötti lóvasúti hálózatot kötötték össze a Margit hídon át *(58. kép)*.

Budapesten az első közúti villamos vonalat a Nyugati pályaudvar és a Király utca között 1887-ben nyitották meg. A villamos a lóvontatást fokozatosan kiszorította Budapest utcáiról *(59. kép)*. Az utolsó lóvasúti kocsi a városi forgalomban 1898-ben közlekedett.

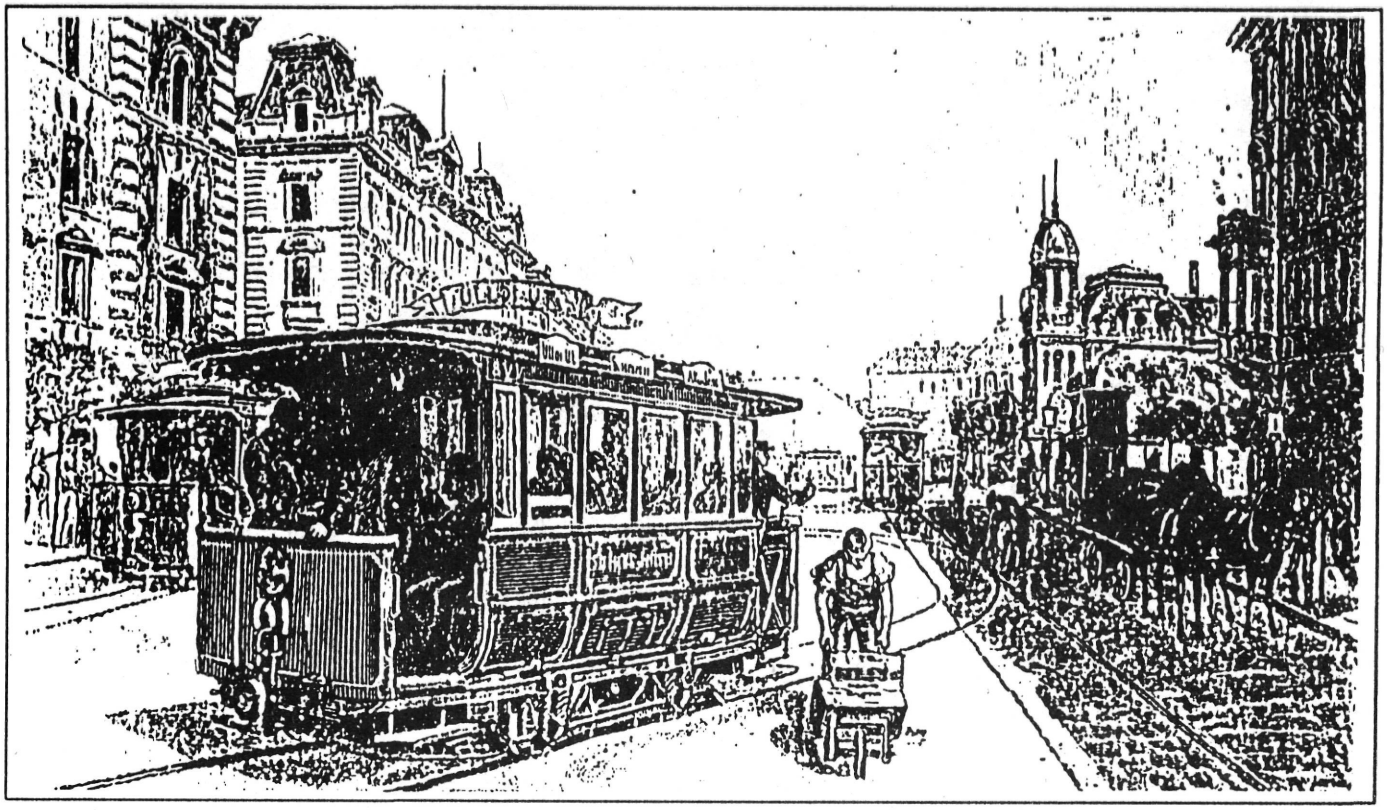
A XIX. század második felében Pest úthálózata a burkolatok építése szempontjából fejlődésnek indult. Az útburkolatok homorú szelvényét a domború szelvény váltotta fel, két oldali folyókával, egyelőre még szegélykősor nélkül. A szegélykősor helyén a kocsiút és gyalogjárda elválasztására mintegy 60 cm széles, körülbelül 15-20 cm magas rézsűt képeztek ki.

Az első szegélykősort az 1868. évben a régi Városház utcában készítették. Ez először kedvezőtlen elbírálásban részesült, de hamarosan kitűnt annak előnyös volta és néhány év múlva már általában bevezették.

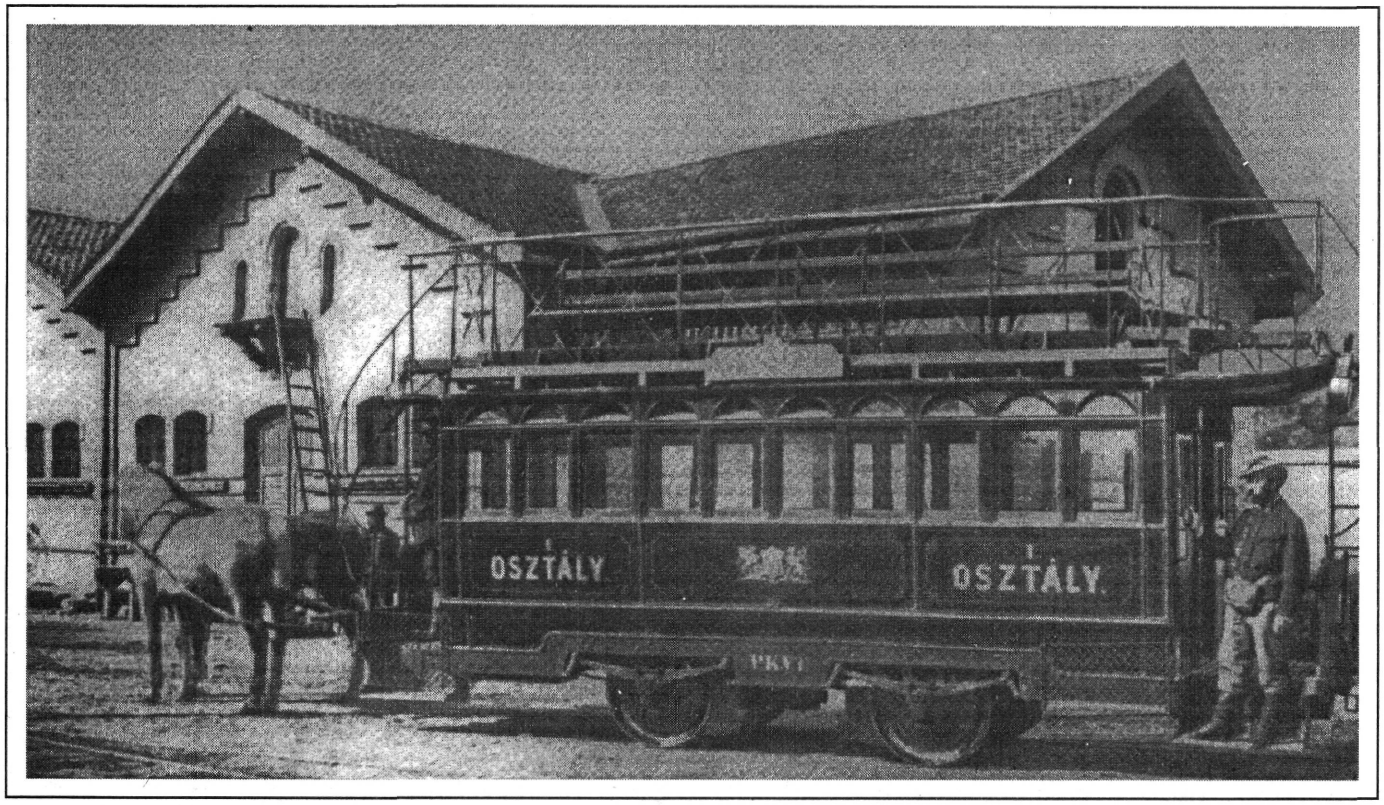
1864-ben Pesten a Palatinus (Nádor) utca 21. számú ház előtt készült az első aszfalt gyalogjárda, amelyet akkor gyantásföld, illetve földszurok útnak neveztek. A burkolat nem sikerült, télen repedt, nyáron pedig megpuhult. A sikertelen kísérlet évekre visszavetette az újabb kezdeményezést.



57. kép — A várhegyi alagút hosszmetszete



58. kép — Lóvasút Pesten



59. kép — Alsóvezetékes villamos Pesten

Pest város évről évre nagyobb gondot fordított úthálózatának fejlesztésére. Ezt igazolja az is, hogy az 1866. évben egyik mérnökét Franciaországba tanulmányi útra küldte, aki onnan különösen aszfaltutak terén elért gazdag tapasztalatokkal tért vissza.

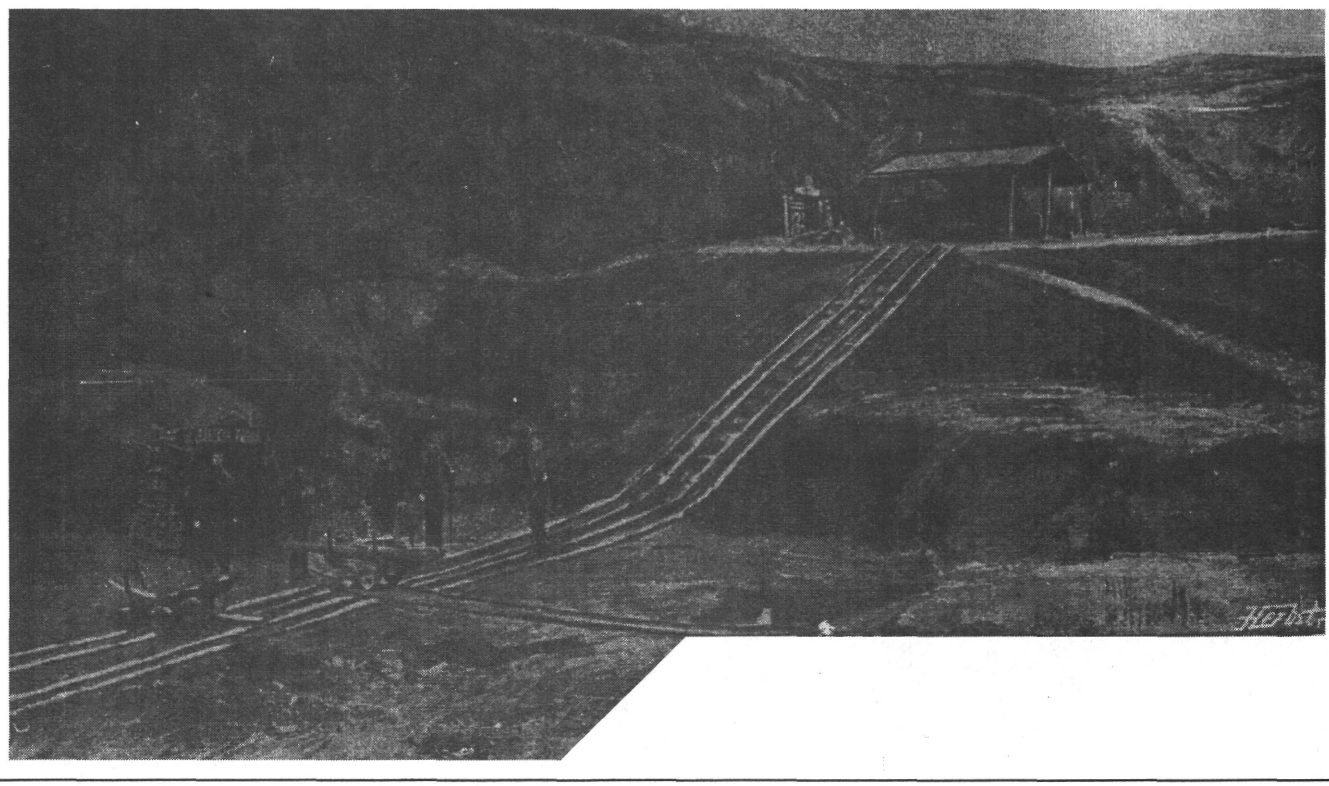
Az említett mérnök tanulmányi útján szerzett tapasztalatainak eredményeként Pest 1870-ben szerezte be az első úthengerét.

1870-ben Pest város igazgatásának keretében külön útépítő osztályt állítottak fel mérnökökkel. Buda Pesthez viszonyítva a fejlődésben évről évre egyre jobban lemaradt. Budán nem szerveztek műszaki osztályt, s csak néhány mérnök látta el a műszaki szolgálatot.

A pesti útépítő osztály megszervezése után a különböző új burkolatok építésével nagy léptekkel haladt előre Pest utcáinak burkolása. Külföldi vállalatok és vállalkozók új rendszerű próbaburkolatokat építettek. Egy genfi cég 1870-ben a Sebestyén utcában építette az első betonalapra helyezett comprimé aszfalt burkolatot, amely két év alatt annyira tönkrement, hogy kőburkolattal kicserélték.

A balsiker után az 1871. évben a Neuchatel cég a Hatvani (Kossuth Lajos) utcában épített 18 cm vastag betonalapon 5 cm vastag aszfalt comprimé burkolatot. A burkolat jól sikerült és az 1871—1872. években a Váci és Dorottya utcában és a Gizella téren (Vörösmarty tér) is aszfalt comprimé burkolatokat építettek. Az aszfalt comprimé burkolat építése európai viszonylatban is figyelemreméltó előrehaladást jelentett, amennyiben ezzel a burkolattal Anglia is csak egy évvel előzött meg bennünket.

A Neuchatel cégnek komoly magyar konkurense akadt a Magyar Aszfalt Rt. létrejöttével. Az 1878-ban alakult hazai vállalat és elődje már 1864 óta a Bihar megyei Derna és Tataros községek melletti ún. természetes „aszfaltbánya" és feldolgozó üzem termékével dolgozott *(60. kép)*.



60. kép — Nyíltszíni művelésű „aszfaltbánya" Tataroson, 1900-ben

A földfelszín közelében bányászott besűrűsödött kőolaj származékából, a bihari bitumenből elsősorban öntöttaszfaltot készítettek Budapesten és a vidéki városokban. Az egy- és kétrétegű ún. coulé-, kavicsaszfalt készítése európai hírű módszerré vált, amit más nemzetek szakemberei, pl. a németek, tanulmányozni jöttek Budapestre. A Magyar Aszfalt Rt. készített először hengerelt aszfaltot Magyarországon. A homokaszfalt kísérletek után 1906-ban Budapesten négy helyen építettek hengerelt aszfalt burkolatot *(61. kép)*. Ugyanez a cég 1908-ban, Stuttgartban is elkészítette Németország első hengerelt aszfaltburkolatát.

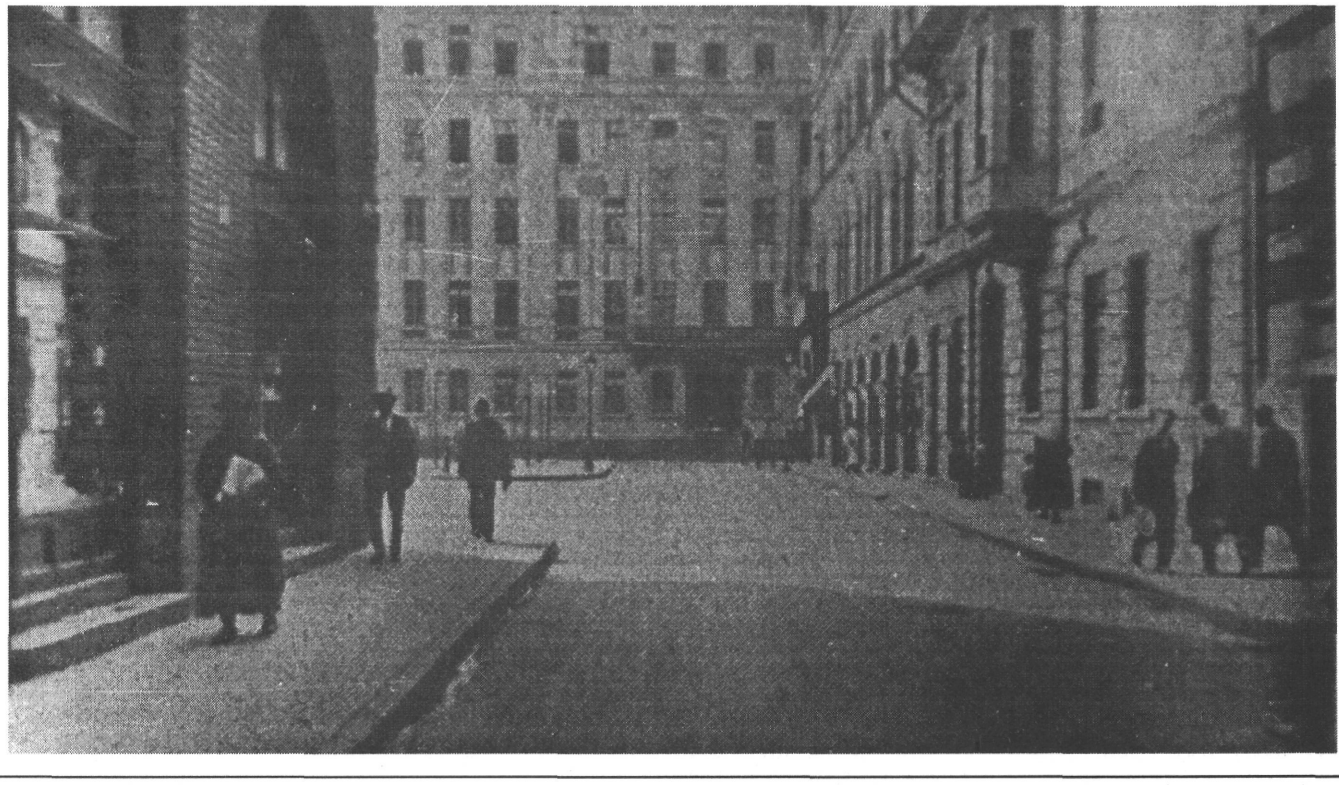
A magyarországi aszfaltburkolatok fejlesztésében Vidéky László fővárosi mérnök és Popper István, a Magyar Aszfalt Rt. igazgatója szereztek érdemeket.

Pest város növekvő forgalma mellett a Duna menti andezitbányák kőanyaga az erős kopás miatt nem bizonyult megfelelőnek, ezért a nagyobb forgalmú utakon áttértek a gránitkő használatára. Az 1870—1871. években az V. ker. Fő utcában (Arany János utca) építették az első gránitkő burkolatot.

A kőburkolatok hézagait 1870-ben cementhabarccsal kezdték kiönteni. Minthogy a kiöntéssel kedvezőtlen tapasztalatokat szereztek, azt 1884-ben elhagyták, s a burkolatok hézagait Duna-homokkal töltötték ki.

1871-ben még egy új burkolat jelent meg, a fakocka. Az elsőt a Lánchídon, a másodikat a Clark Ádám téren egy amerikai cég építette.

Az első fakocka burkolatokat kátrányos deszkaalapra fektették. A fakocka burkolat 10-12" hosszú, 3" széles és 6" magas lucfenyő hasábokból készült. A sorok között 2" magas léc volt, s a hézagokat finom kaviccsal töltötték ki. Az így elkészített felületet kátránynyal permetezték és homokkal beszórták. A burkolatot kellemetlen szaga miatt nem szerették.



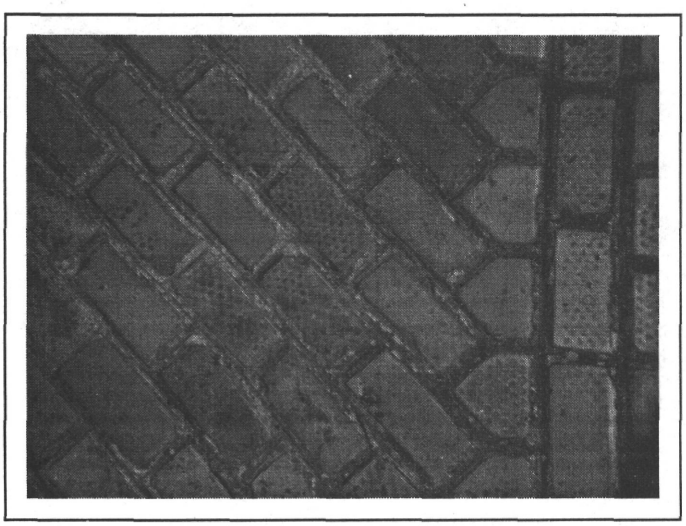
61. kép — 1896-ban épített aszfaltmakadám a József utcában, Budapesten

1876-ban a Margit hídon és az Andrássy úton a fakocka burkolatot 16 cm vastag betonalapra fektették, s később is ezt a kiviteli módot alkalmazták. 1879-ben a Drasche téglagyár új magyar építőanyagot állított elő, a keramitot. Az első keramit burkolatot az említett évben a Baross utcában, a másodikat 1881-ben az Egyetem utcában fektették *(62. és 63. képek)*.

1880-ban az Akácfa utcában építették az első betonburkolatot, ez azonban néhány hónap alatt tönkrement. Az 1870. évtől főleg az aszfalt és keramit burkolatokat építő vállalatok 6 évi ingyenes jótállási idő után további 14 évre meghatározott díjért vállalták a burkolat fenntartását. Minthogy ez a díj akkor is megillette a vállalatokat, ha javítási munkát nem végeztek, igyekeztek a burkolatokat jó anyagok felhasználásával jól megépíteni. Az előzők szerint a XIX. század második felében Pest városa az útburkolatok építése terén jelentős lépésekkel haladt előre, mégis úthálózata a teljes rendezetlenség képét mutatta annak ellenére, hogy az 1838. évi árvíz után néhány kisebb szabályozást végeztek, de ezek városrendezésnek nem voltak tekinthetők. A város képe évtizedek alatt alig változott. Az országgyűlés is belátta a helyzet tarthatatlanságát, s a mélyreható városrendezési feladatok megoldására az 1870. X. tc.-ben külön intézménynek, a Fővárosi Közmunkák Tanácsának felállítása iránt intézkedett. Az említett törvény intézkedett a Duna fővárosi szakaszának szabályozásáról, és a forgalom és közlekedés érdekében Budapesten végzendő egyéb közmunkákról. A törvény 1. §-a pedig a közmunkákra 24 millió forint kölcsön felvételét rendelte el. A törvény a Fővárosi Közmunkák Tanácsa feladatait a következőkben állapította meg:

1. a Lánchíd megváltása;
2. egy, vagy szükség esetén két új Duna-híd építése;
3. a Duna szabályozása;
4. a fővárosban nagy közlekedési fővonalak nyitása;
5. a szükséges technikai és kisajátítási előmunkálatok költségeinek megállapítása.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa a törvény rendelkezése értelmében közvetlen teendőin kívül felügyeleti és fellebbviteli hatósági jogkört gyakorolt a főváros területén minden építési és építésrendészeti ügyben mind a városi hatóság, mind az egyes lakosok felett.



62. kép — Keramit útburkolat a kiskőrösi Közúti Gyűjteményben 1993-ban

63. kép — Nagykocka burkolat Budapesten, a Fiumei úton 1993-ban

A tanács egy elnökből és 18 rendes tagból állt, s ezeken kívül tanácskozási joggal a városi tanácsosok, a középítési bizottsági tagok és a főmérnökök közül két-két képviselő.

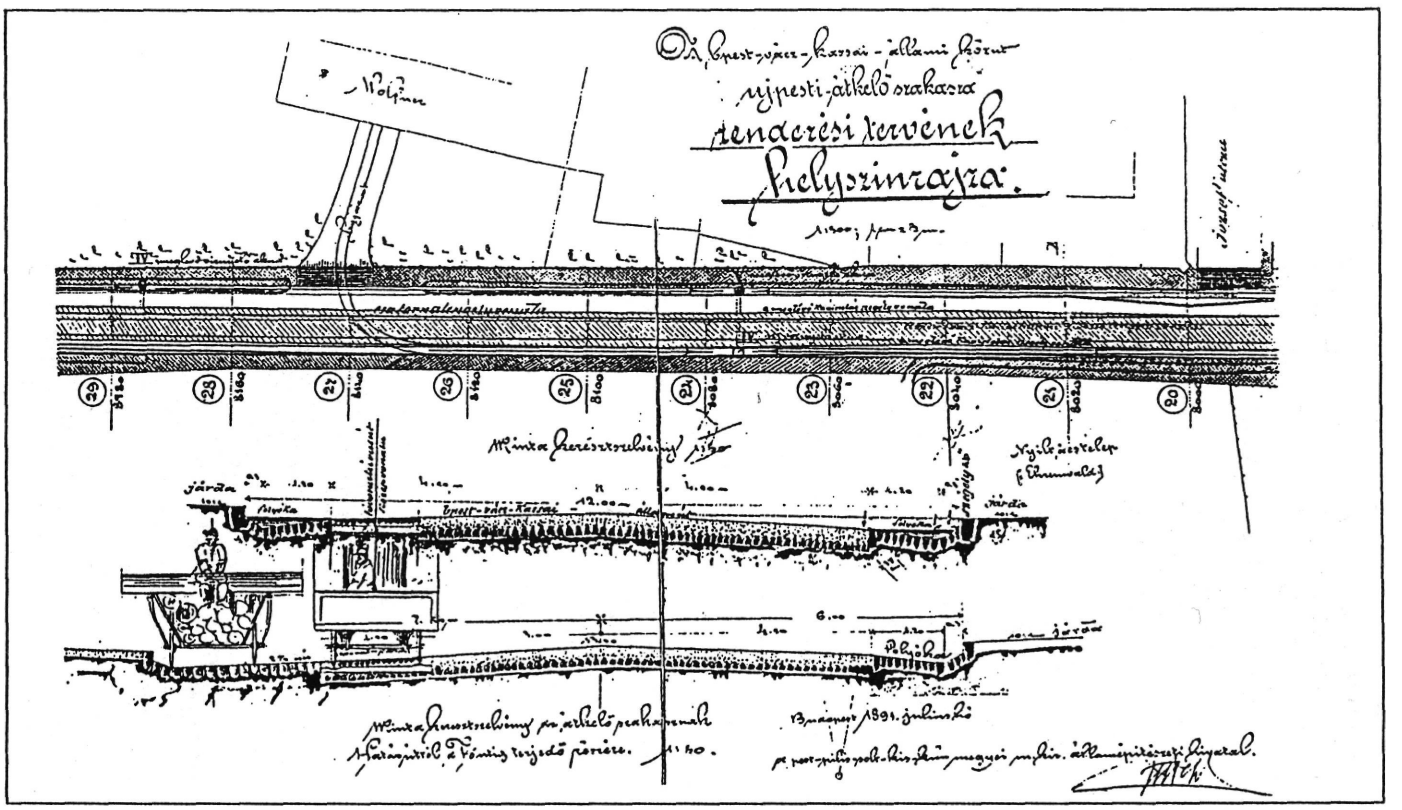
Az 1870. X. tc. és az 1876. VI. tc. a fővárosi utak építése és fenntartása feletti felügyeleti jogkört a Fővárosi Közmunkák Tanácsára ruházta.

A főváros közútjainak építési és fenntartási költségeit az 1872. XXXVI. tc. 19. §-ban foglalt rendelkezés szerint a kövezetvámból és a főváros közjövedelmeiből kellett fedezni.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa legelső feladatának tekintette a Belső-körút szabályozását és a Sugár út (Andrássy út) létesítését.

Budát, Pestet és Óbudát 1873-ban Budapest néven egyesítették. Ezt az időpontot megelőzőleg a Fővárosi Közmunkák Tanácsa a három várost városrendezési szempontból már egynek tekintette és 1871-ben pályázatot hirdetett a főváros szabályozási tervének elkészítésére. A tíz pályázó közül az első díjat Lechner Lajos nyerte el, akinek terve alapján készítette el a Fővárosi Közmunkák Tanácsa az 1872—1873. években a főváros szabályozási tervét. Ebben a szabályozási tervben tervezték meg: a Váci, Csömöri (Thököly), Kerepesi (Rákóczi), Jászberényi, Budakeszi, Budaörsi, Hidegkúti, Bécsi és Szentendrei utakat, amelyek ma is az állami közutaknak a fővárosba vezető szakaszai *(64. kép)*.

Az 1870. X. tc. rendelkezett a „Fővárosi Pénzalap" felállítása iránt is és annak kezelését a Fővárosi Közmunkák Tanácsára bízta. A törvény szerint a Fővárosi Pénzalapot illeti a két városnak a közmunka címen befolyó összes bevétele és váltságdíja, valamint a városi háztelkek, utcák és terek szabályozása során magán háztelkekhez csatolandó területek eladásából származó bevételek.



64. kép — A Váci út építési tervrészlete 1891-ből

Ezeken felül az 1870. X. tc. rendelkezése értelmében a főváros köteles volt a területén előírt egyenes állami adók 1,5 százalékát a pénzalapba befizetni.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa 1949-ig működött.

Ez a korszak a hidak építése terén is nagy fejlődést mutat. A budapesti Lánchíd a keskeny hídpályával megépítése után 20 évvel már nem elégítette ki az erősen fejlődő főváros közlekedési igényeit, ezért az 1870. X. tc. elrendelte a Margit híd megépítését. A hidat az 1872—1876. években építették meg *(65. kép)*.

A főváros második állandó Duna-hídja lényeges javulást eredményezett a főváros közlekedésében, de már ebben az időben is számoltak további budapesti Duna-hidak építésének kérdésével.

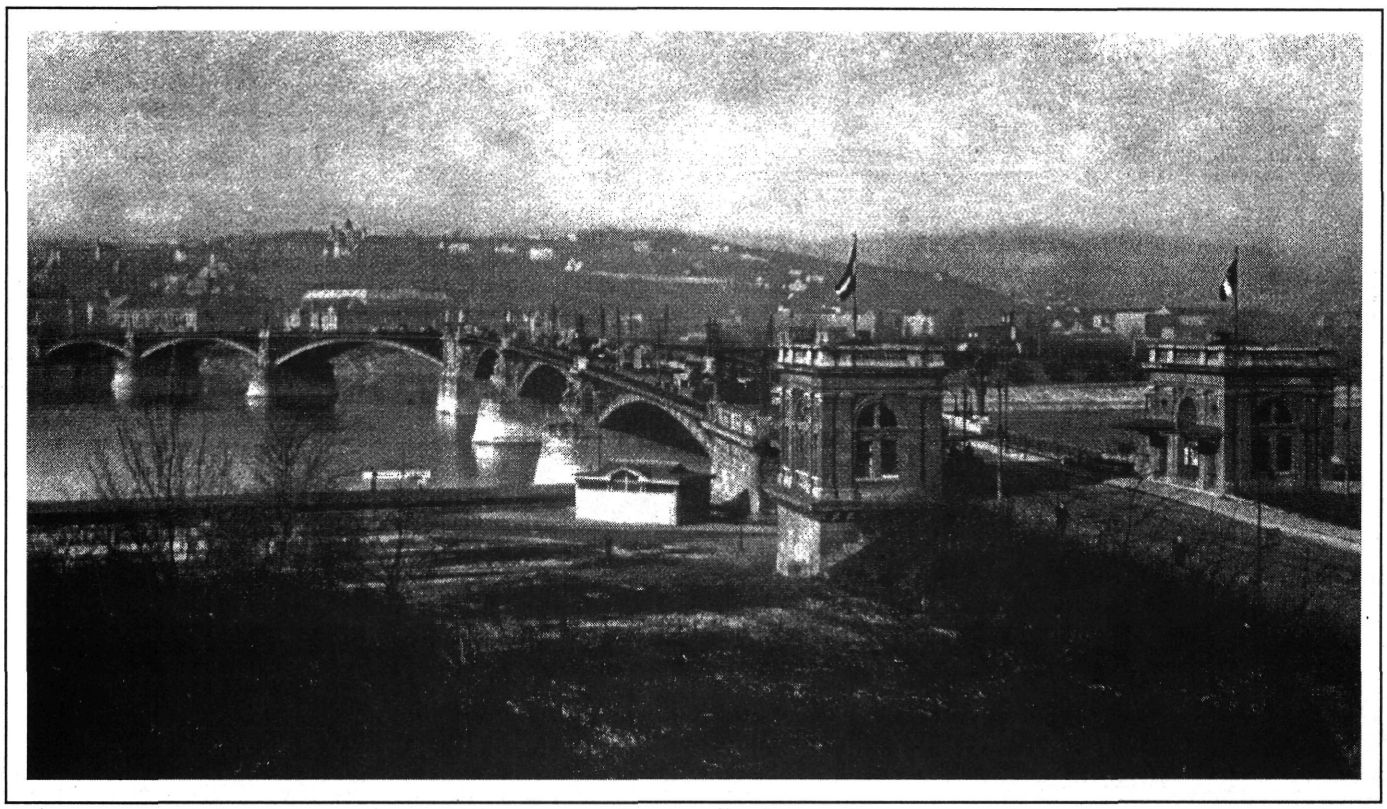
Az ebben a korszakban épített nagyobb vashidak közül említésre méltó még: 1883-ból a szegedi közúti Tisza-híd; 1885-ből a szatmári Szamos-híd; 1886-ból a vásárosnaményi Tisza-híd és 1890-ből a tiszafüredi közös közúti és vasúti Tisza-híd *(66. kép)*.

A felemlített nagyobb vashidakon kívül még nagyon sok kisebb-nagyobb vas-, kő- és fahíd épült, amelyek az ország közúti közlekedését igen jelentős mértékben javították.

A közutak építésének és fenntartásának legnagyobb mennyiségben felhasználásra kerülő anyaga: a kő.

A kőbányák létesítésének és üzemeltetésének kérdése szoros összefüggésben van az utak építésével és fenntartásával, ezért talán nem lesz érdektelen a kőbányákra és a kőtermelésre is kitérni.

Az 1890. évig állandó jellegű kőtermelés csak olyan helyeken volt, ahol a közelben levő utak fenntartásának céljára kellett követ termelni. Ezek a kőbányák semmiféle berendezéssel nem rendelkeztek.



65. kép — A budapesti Margit híd

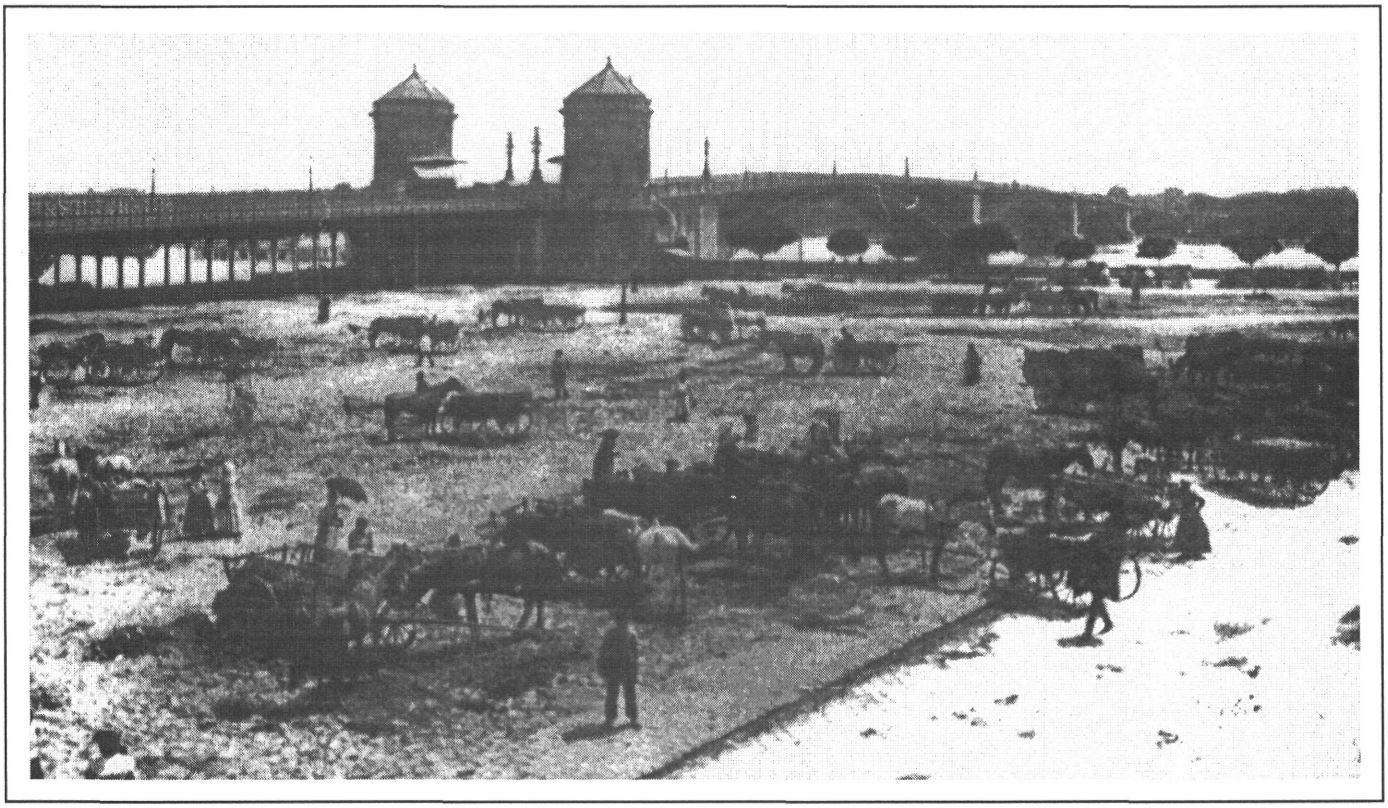
A kőanyagot még a múlt század végén is kézi szerszámokkal termelték és az útra kiszállított terméskövet kézi erővel zúzták.

Kőbányák voltak: a Kárpátok teljes hosszában; Erdélyben és a Dunántúlon. Dr. Schafarzik Ferenc műegyetemi tanárnak a Földtani Intézet kiadásában 1904-ben megjelent közleménye Magyarország területén 2305, Horvát-Szlavónországgal együtt pedig 2515 kőbányát említ fel, a kőzet anyagának leírásával.

Ezeknek a kőbányáknak nagy része csak időszakos jellegű termelőhely volt, a közelben létesült építmény részére. Ezek a kőtermelőhelyek mindenesetre nagyon megkönnyítették és előmozdították az ország hegyvidékén az úthálózat fejlődését.

A művelés alatt állt kőbányák anyaga legnagyobb részben: mészkő, dolomit és kárpáti homokkő. Ezek a gyengébb minőségű kőanyagok annak idején a könnyű szekérforgalom mellett az igényeket kielégítették, mert a hegyvidék esős éghajlata alatt a forgalom és az időjárás hatására gyorsan szétporlott kő a kőpálya gödreibe és kerékvágásaiba a szekérforgalom mellett hengerlés nélkül is jól és gyorsan bekötött.

A múlt század 70-es és 80-as éveiben a helyi igényeket kielégítő kőbányák mellett csak a Duna mentén, Dunabogdányban, Szobon és Visegrádon, továbbá Fülek környékén voltak olyan kőbányák, amelyek termékeit vasúton vagy vízi úton szállították távolabbi vidékekre. A Fülek vidéki kőbányákban már nemcsak termés- és zúzottkövet, hanem útburkolás céljára szolgáló faragott követ is állítottak elő. A kőbányaművelés terén a korszaknak nagy jelentőségű eseménye volt az 1886. évben a Kolozs megyei kissebesi gránitbányában az első kőtörőgépnek a felállítása. Bár ez a kezdetleges kis gép üzemzavarai miatt keveset dolgozott, mégis a gép munkába állítása a kőzúzás gépesítésének útját nyitotta meg, s a mai nagy teljesítményű kőtörőgépeink őse.



66. kép — Szeged — közúti Tisza-híd

Röviden visszapillantva az 1868—1890. évi időszakra, meg kell állapítani, hogy ebben a korszakban nagy erőfeszítéseket tettek az ország úthálózatának fejlesztése érdekében, de az útépítéseknél hiányzott a műszaki követelmények kielégítése. A korszak nélkülözte az útügy összes részletére kiterjedő törvényt, amely szabatosan intézkedett volna, hogy mely utak sorolandók az egyes útkategóriákba, amely rendszerbe foglalta volna azokat a szabályokat, amelyek alapját képezték volna egységes szempontok szerint kialakítandó úthálózatnak és biztosította volna az úthálózat fejlesztéséhez nagyobb mértékben szükséges erőforrásokat, valamint a műszaki szempontok kellő érvényesülését.

Igazságtalan volt a kézi közmunka kirovásának alapja is, mert a kivetés alapját a lakóház képezte, s nem vette figyelembe annak nagyságát, minőségét, értékét és a tulajdonos vagyoni állapotát.

Az első úttörvénytől a világháborúig (1891—1918)

Baross Gábor minisztersége idején alkotta meg a törvényhozás az ország első úttörvényét „A közutakról és vámokról szóló 1890. I. törvénycikk"-ben. A törvény a kereskedelemügyi miniszter 21 802/1890. KM. sz. rendeletével együtt 1890. május 15-én lépett életbe. Az említett törvény egyidejűleg szabályozta a törvényhatósági utak költségelőirányzatának szerkesztését, valamint az útadó kivetésének és behajtásának módját.

A törvény végrehajtása tárgyában kiadott további, 15 322/1892. számú kereskedelemügyi miniszteri rendelet „az állami közutak és az azok körüli teendők", a 45 380/1892. számú a „községi különféle osztályú utak és az azok körüli teendők és a vámügyek tárgyában" intézkedett. A 79 292/1890, a 35 329/1891, a 46 679/1891. és az 58 156/1891. számú közlekedésügyi miniszteri körrendeletek szintén a vámszedési jog szabályozásával kapcsolatos intézkedéseket tartalmaznak.

A törvény az állami, megyei, vagy mint azt elnevezte törvényhatósági, községi közlekedési (vicinális) és községi (közdűlő) utakon kívül még két osztályt, a vasúti állomásokhoz vezető utak és egyesek, társaságok vagy szövetkezetek által közforgalom céljaira létesített közutak osztályát állapította meg.

A mezei közös dűlőutakról a közúti törvény nem intézkedett, mert ezeket az utakat nem tekintette közutaknak. Ezekről az utakról a mezőgazdaságról és a mezőrendőrségről szóló 1894. XII. tc. 36—42. §-ai rendelkeztek, és főhatóságuk a Földművelésügyi Minisztérium volt.

Az 1890. I. tc. rendelkezése szerint az egyes útkategóriák építési, fenntartási és kezelési költségeiről az államutakat illetően az állam, a törvényhatósági utakat illetően a területileg illetékes vármegye, illetve törvényhatósági joggal felruházott város, a községi közlekedési közutakat illetően az egyes utak érdekeltségébe tartozó községekből alakított érdekeltségi csoport, a vasúti állomásokhoz vezető utakat illetően a területileg illetékes törvényhatóság, a vasút, az érdekelt községek és érdekelt ipar- és kereskedelmi vállalatok az érdekeltségük arányában, a községi (közdűlő) utakat illetően a község, az egyesek, társaságok vagy szövetkezetek által létesített utakat illetően pedig a létesítők vagy azok meghatalmazottjai kötelesek gondoskodni.

A törvény tehát a közutakat a fenntartók szerint osztályozta, de az osztályozás általában követi a közutak közforgalmi jelentőségét is. Az osztályozás helyes volt, s hibájaként csak azt lehet felróni, hogy nem gondoskodott a hajóállomásokhoz és révekhez vezető utakról. A törvényes intézkedés hiányát a törvényhatóságok gyakorlatilag kiküszöbölték, amennyiben a hajóállomásokhoz és a legtöbb révhez vezető utat is felvették az úthálózatukba. A törvény az állami közutak hálózatának megállapítása tekintetében akként rendelkezett, hogy azt a törvényhozásnak kell megállapítani. Az állami közutak hálózatának megállapítása gyakorlatilag a törvényhozásnak évenként benyújtott állami költségvetés keretében történt. A költségvetés indoklási részében terjesztett elő a kereskedelemügyi miniszter javaslatot a nagyobb közforgalmi jelentőségű törvényhatósági közutaknak az állami közutak hálózatba történő felvételére és a közforgalmi jelentőségükben csökkent állami közutaknak törvényhatósági úttá történő átminősítésére.

A törvényhatósági közutak hálózatát kétévenként, később évenként a törvényhatósági közgyűlés állapította meg.

A törvényhatósági közutak építésének, fenntartásának és kezelésének költségeit a törvény alapján létesített törvényhatósági útalapok bevételeiből kellett fedezni. Ezek a bevételi források a következők voltak:

1. a törvényhatósági útalapok vámbevételei;
2. a községeknek a törvényhatóság kezelése alatt álló utak átkelési szakaszainak fenntartásához fizetendő hozzájárulásai;
3. a törvényhatóságok közúti kiadásainak fedezésére rendelkezésre álló egyéb alapok jövedelmei vagy követelései;
4. az útadó kötelezettség természetbeni lerovásából várható fedezet;
5. az útadó;
6. a kereskedelemügyi miniszter által kilátásba helyezett költségvetési támogatás — akkori szóhasználattal: segély.

A törvényben előírt feltételek betartása mellett szerkesztett vámművelet alapján a kereskedelemügyi miniszter vámszedési jogot engedélyezett a közutakon, közforgalomra szolgáló hidakon, kompokon (réveken) és hajóhidakon. A közutakra engedélyezett vámszedési jog kétféle volt. Az egyik a vasúton fel- és leadott áruk után az ún. cumulatív vámszedési jog, amelynek feltétele volt, hogy a vasútállomásra szállított vagy onnan elszállított áru kiépített vámtárgyat (közutat) vegyen igénybe. A vámtárgy hossza tekintetében nem volt semmi megkötöttség.

A vámdíjakat a vasútállomások a megállapított vámdíj szabályzat alapján a vasúti fuvardíjakkal együtt rótták ki, és a vasút a beszedett díjakat a területileg illetékes törvényhatósági útalap javára befizette.

Másik a kövezetvám, amelyet a városok és községek szedhettek a kereskedelemügyi miniszter külön engedélye alapján a burkolt útjaik használata fejében. A kövezetvámot a közúton közlekedő járművek után a városok és községek szélén, vagyis a vámtárgy kezdetén és végén felállított vámsorompóknál szedték be.

Az útadó kivetési alapja az állami egyenes adó volt, amely után a törvényhatóságnak legfeljebb 10% útadót állt jogában a kereskedelemügyi miniszter jóváhagyása mellett kivetni. A törvény csak abban a kivételes esetben engedélyezte az említett százaléknak 13%-ra történő emelését, ha a törvényhatóság az úthálózatának hadászati vagy különös közgazdasági jelentőséggel bíró útjainak építéséről egyébként nem tudott gondoskodni. A törvény Budapestre nézve 1,5% adókulcsot állapított meg.

Ami a törvénynek az utak igazgatására vonatkozó részét illeti, elvitathatatlan érdeme, hogy a törvény életbeléptetése előtti teljesen szervezetlen állapothoz képest rendet teremtett. A törvény az állami utak igazgatását helyesen szervezte meg, de a törvényhatósági utak igazgatása annál szövevényesebb volt.

Igazgatási hatásköre volt: 1. a főispánnak; 2. a törvényhatósági közgyűlésnek; 3. a közigazgatási bizottságnak; 4. a törvényhatóság első tisztviselőjének (vármegyékben az alispán, törvényhatósági joggal felruházott városokban a polgármester) és 5./ az államépítészeti hivatalnak. Ennyi hatóság kezében mind az igazgatás, mind a felügyelet elaprózódik, a hatáskörök elmosódnak, az ellenőrzést pedig hatékonyan senki sem gyakorolja. Az útügyek adminisztratív intézője az alispán, szakszerű gondozója pedig az államépítészeti hivatal volt. Bár ez zavarta az egységet, sok esetben gazdátlanná tette a kezdeményezést és a felelősséget, ebből általában mégsem keletkezett semmi hátrány, ha az alispán és az államépítészeti hivatal főnöke a közúti hálózat fejlesztésének célját szem előtt tartva együttműködtek.

Azokban a vármegyékben, ahol az utak jó állapotban voltak, ott a kapott elismeréseken az alispán és az államépítészeti hivatal főnöke megosztoztak, olyan megyékben azonban, ahol az utak rosszak voltak, az ebből eredő támadások és kritika csaknem minden esetben az államépítészeti hivatal főnökét érte.

A törvény a községi közlekedési (vicinális) közutak hálózatának megállapítását az alispánra, az igazgatási teendőinek ellátását pedig a vicinális útbizottságokra bízta.

A törvény további hibája volt, hogy csak az állami és törvényhatósági közutak műszaki szolgálatának megszervezéséről gondoskodott, míg a vicinális közutakat illetően csak fakultatív rendelkezést tartalmazott oly értelemben, hogy az útbizottságok községi mérnököt alkalmazhatnak.

Minthogy ezek alkalmazására általában nem került sor, az államépítészeti hivatalok kaptak utasítást az útbizottságok munkájában történő közreműködésre, de ez az intézkedés sem hozta meg a várt eredményt.

Az egyes községi közlekedési közutak érdekeltségébe tartozó községek és vállalatok százalékokban kifejezett érdekeltségi arányát az érdekelt községek határában átvonuló úthossz és a községek teherviselő képességének figyelembevételével állapították meg, amely eljárásnak az eredményét a vármegye alispánja hagyta jóvá.

A vasútállomásokhoz vezető utak (vasúti hozzájáró utak) igazgatási teendőit rendszerint a törvényhatóság első tisztviselője látta el, de külön megegyezés alapján a kezelést és fenntartást az érdekelt felek bármelyike is elvállalhatta. A felügyeleti jogot ebben az esetben is az alispán gyakorolta.

A vasúti hozzájáró utak építési és fenntartási költségét a meglevő vasutakhoz vezető utaknál egyharmad részben a törvényhatóság, egyharmad részben a vasút és egyharmad részben az érdekelt községek kereskedelmi és iparvállalatai viselték. Új vasút vagy vasútállomás építésénél pedig a hozzájárulási arányt a közigazgatási bejáráson létrejött egyezség, vagy egyezség meghiúsulása esetén a kereskedelemügyi miniszter állapította meg. A községi (közdűlő) utak csak egy község közlekedési érdekeit szolgálták. Létesítésükről és fenntartásukról a község volt köteles gondoskodni a községi közmunkából és annak váltságából. A községi utak igazgatása a községi elöljáróság hatáskörébe tartozott, amely ezt a jogát egy évre kijelölt tagja útján gyakorolta. A községi utak hálózatát a község képviselőtestülete állapította meg, a törvényben előírt jóváhagyások mellett. Az úthálózat feletti felügyeletet a járási főszolgabíró gyakorolta.

Az egyesek, társaságok vagy szövetkezetek által a közforgalom céljára létesített közutakat az építő magánfél, társaság vagy szövetkezet volt köteles az engedélyezés alkalmával előírt módon építeni és fenntartani.

A törvény a fővárosi utak építése és fenntartása tekintetében akként rendelkezett, hogy az 1872. XXXVI. tc., továbbá az 1870. X. tc. és végül az 1876. VI. tc. intézkedéseinek szem előtt tartásával a főváros önállóan intézkedhetik, de a főfelügyeleti jogkört fenntartotta a kereskedelemügyi miniszternek azzal, hogy szükség esetén a fővárosi közutakra nézve a belügyminiszterrel egyetértőleg rendelkezhet.

Pest közúti szolgálatának ellátására 1870-től megfelelő, jól működő szervezet állott rendelkezésre, amely lépést tartva a technika fejlődésével fejlesztette a főváros úthálózatát.

A törvényhatósági joggal felruházott városokban és a rendezett tanácsú városokban az utak és utcák építésével és fenntartásával a város műszaki osztálya foglalkozott. A törvényhatósági joggal felruházott városok műszaki osztályának az útügyi szolgálat ellátására külön mérnök, illetve mérnökök álltak rendelkezésre, akik a város útügyi szolgálatát általában eredményesen látták el.

A rendezett tanácsú városok műszaki osztályának létszáma olyan kicsiny volt, hogy más feladataik ellátása mellett a városi utak és utcák építésének és fenntartásának kérdésével nem tudtak az ügy jelentőségének megfelelően foglalkozni.

Az 1890. évi I. törvénynek egy külön fejezete szabályozta az új közutak és hidak tervezése és engedélyezése körül követendő eljárást.

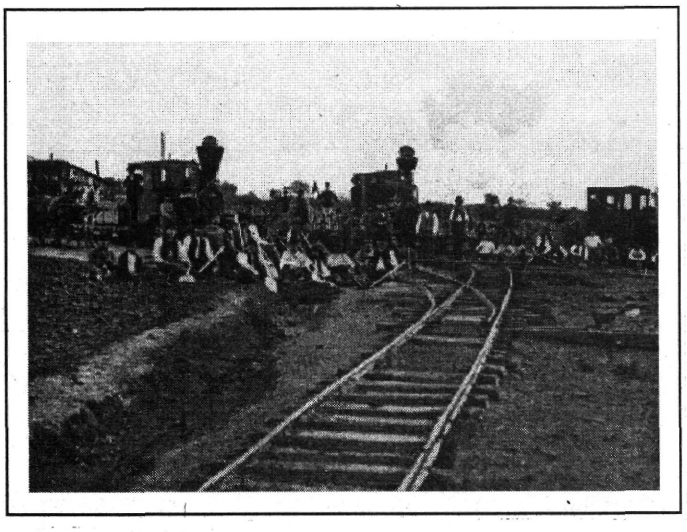
A törvény a közutak területével kapcsolatosan felmerülő vitás kérdések eldöntésének megkönnyítésére elrendelte közúti telekkönyveknek, az ún. közúti törzskönyveknek a készítését is. Már az első világháború előtti időszakban az állami közútjaink nagyobb részének törzskönyveit el is készítették.

A törvénynek egy külön fejezete foglalkozik az útrendőri kihágásokkal és a kiróható büntetésekkel. Ennek egy része a mai értelemben vett KRESZ-szabályoknak felel meg, más része az út igénybevételét szabályozza.

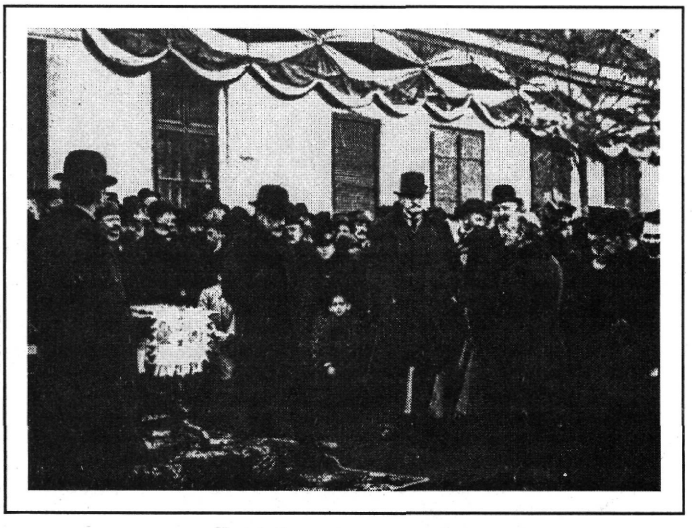
Annak ellenére, hogy a közúti törvény intézményesen nem gondoskodott az úthálózat fejlesztéséről, illetve a fejlesztéshez szükséges erőforrásokat kellő mértékben nem biztosította, mégis említésre méltó eredményekről és kezdeményezésekről lehet beszámolni. Ilyen az alföldi úthálózat építésének felkarolása.

1894-ben kezdődött és 1901-ben végződött az akkori elnevezés szerint a „Duna—Tisza—Körösközi" alföldi transzverzális út, a volt baja—csongrád—erdőhegyi (Baja—Kiskunhalas—Kiskunfélegyháza—Csongrád—Szarvas—Kunszentmárton—Békéscsaba—Gyula) állami út építése, ami ennek a korszaknak közúti vonatkozásában egyik legkiemelkedőbb eseménye volt. Ez a 301 km hosszú út építése régi mulasztást pótolt, s az Alföld lakossága egy részének régi jogos igényét elégítette ki. Ezzel az úttal együtt épült meg a csongrádi közös közúti-vasúti Tisza-híd is *(67—70. képek)*.

Ezt a nagy útépítést még két másik transzverzális útnak, éspedig az 1901—1907. években a 439 km hosszú dunaföldvár—debrecen—máramarosszigeti (Dunaföldvár—Kecskemét—Cegléd—Szolnok—Karcag—Debrecen—Érmihályfalva—Nagykároly—Szatmárnémeti—Máramarossziget) és az 1908—1914. években a 139 km hosszú berettyóújfalu—békéscsaba—orosházi út építése követte. Már a századunk első éveiben fokozódó mérvű igények jelentkeztek a faragott kő anyagok iránt.



67. kép — Keskeny nyomközű vasút mozdonyparkja a kőanyag helyszínreszállításához az alföldi kövesútra 1898-ban

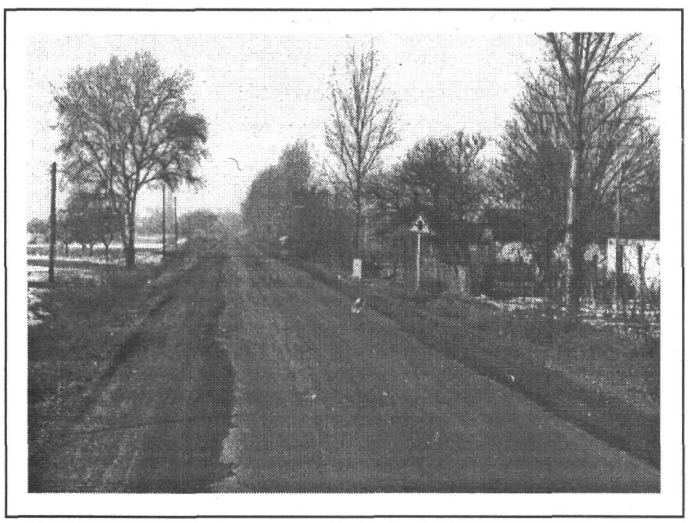


68. kép — A baja—csongrád—erdőhegyi kövesút avatóünnepsége Kiskunfélegyházán, 1899-ben

A kereslet kielégítése céljából a Kissebesi Gránitkőbányák Rt. 20 kőhasító gépet állított be a bolgáromi kőbányájában. Később az említett kőbánya vállalat a csomai és alsórákosi bazaltbányáiban is 20—20 darab ilyen gépet szerelt fel. Ezekkel a gépekkel a Kissebesi Gránitkőbányák Rt. az akkori idő kis kőanyag-szükségletét kielégítette. A költséges befektetés ellenére is felhagytak ezeknek a kőhasító gépeknek használatával, visszatértek a kézi megmunkálásra, mert az előállított anyag alaki szempontból az előírásoknak csak így felelt meg.

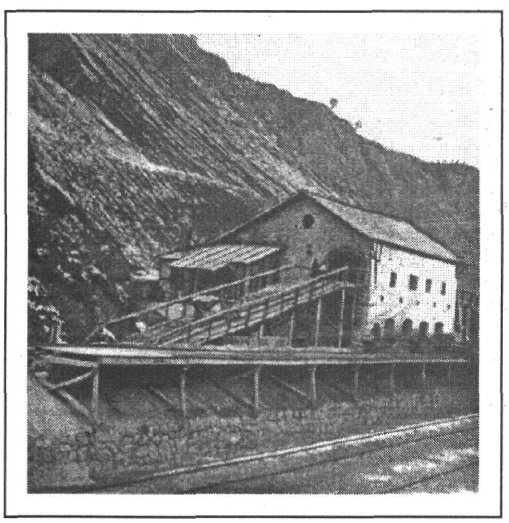
A kőbányaművelés területén további fejlődést jelentett az első pneumatikus kőfúrógépnek szintén a kisebbesi gránit-kőbányában 1906-ban történt beállítása. Ezeknek a gépeknek üzembe helyezése egyik napról a másikra a kőfejtő munkáslétszám egytizedére való csökkentését tette lehetővé. A termelés a gépesítés folytán számottevően olcsóbb lett, mennyiségileg pedig lényegesen növekedett *(71., 72. és 73. kép)*.

A kissebesi kőbánya után a badacsonyi-, szobi-, sághegyi-, tokaji-, korláti-, csomai és bolgáromi kőbányákat is gépesítették.

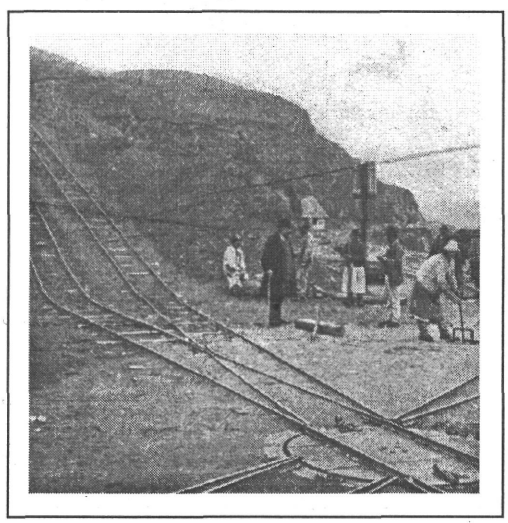


69. kép — Az első alföldi kövesút Kecel környéki szakasza 1979-ben

70. kép — Útkaparóház az alföldi úton 1979-ben



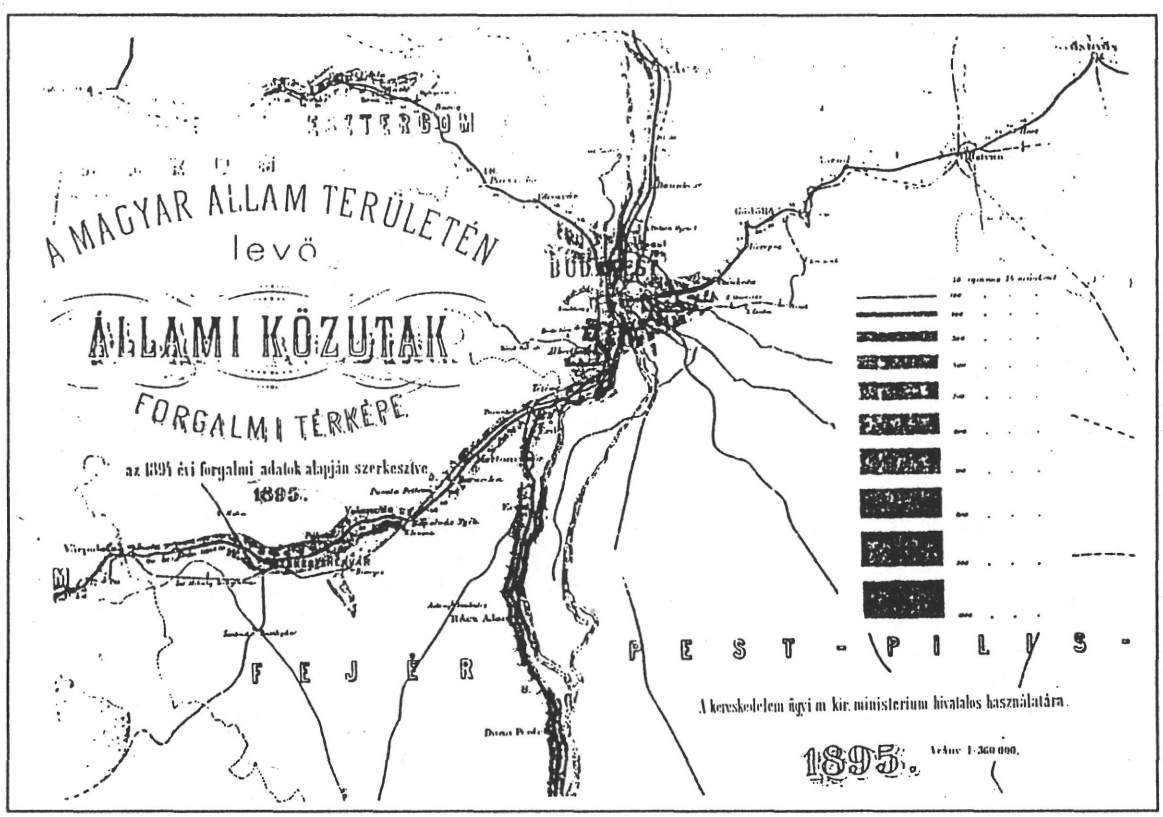
71. kép — A Kissebesi Gránitbánya kőzúzója



72. kép — A Kissebesi Gránitbánya siklója

73. kép — Kőfúró berendezés a Kissebesi Gránitbányában

Az 1904-ben megindult nagy útépítésekkel a kőszükséglet rohamosan növekedett, s ezzel párhuzamosan az ország minden részén új kőbányákat létesítettek, a már üzemben volt kőbányákat pedig tovább gépesítették. A kőbányák nagyarányú fejlődését az 1914. évben kitört világháború gátolta meg. A nagyarányú útépítés és kőbányafejlesztés Hartig Sándor személyes működésének voltak köszönhetők. Őt, a mérnököt, az államtitkárt nagy tisztelettel illették az ország szakemberei. Ennek a korszaknak útépítési tevékenységét nagymértékben korlátozta, hogy a helyi érdekű vasutak építésére felvett kölcsönökkel is a törvényhatóságok útalapját terhelték meg. Ennek a helytelen eljárásnak eredményeként 1902-ben az útalapok kölcsöneinek összege már kereken 80 millió korona volt, amely összegnek több, mint kétharmadát vicinális vasutak építésére, és csak az ezen felüli rész esett útépítési kölcsönökre. A kölcsönök terhe évente mintegy 4 millió koronát, vagyis a törvényhatósági útalapok nem egészen évi 16 millió koronát tevő jövedelmének az 1/4 részét kötötte le. A törvényhatósági útalapok említett súlyos helyzetét belátva a törvényhozás az 1904. XIV. tc. alapján egyéb beruházásokon kívül 3585 km törvényhatósági út építésére 43 millió koronát bocsátott a kereskedelemügyi miniszteri tárca rendelkezésére azzal, hogy ebből a keretből 14, 201 300 korona értékű helyi érdekű törzsrészvényt váltson meg az útalapoktól. A rendelkezésre bocsátott összegekből 25 vármegye területén az 1904—1909. években összesen 3456 km utat építettek meg. A program keretében igyekeztek a törvényben megállapított úthosszat megépíteni, s minthogy az említett összeg erre nem volt elegendő, elkövették azt a hibát, hogy sok helyen csak 3 méter, sőt 2,5 méter széles kőpályát építettek.



74. kép — Térképrészlet az 1894. évi forgalomszámlálásról

Egy kilométer út építése országos átlagban kereken 8400 koronába került. Az 1905. évben kezdődött el a vasúti hozzájáró utak rendszeres kiépítése. Erre a célra a költségvetés eleinte kisebb összeget, később évenként 1-1 millió koronát biztosított.

A korszak egyéb munkái között számos város és község átkelési szakaszának állandó burkolattal történt ellátását kell megemlíteni. Az országban az első kiskockakő burkolatot a mai 56. számú szekszárd—mohácsi főközlekedési közút szekszárdi átkelési szakaszán az 1901. évben építették.

Az 1910, 1912. és 1913. években bekövetkezett felhőszakadások Erdélyben és Krassó—Szörény vármegyében a közutakon és közúti hidakon olyan nagymérvű károkat okoztak, hogy azok helyreállítására az 1914. VI. tc. 5,1 millió korona hitelt engedélyezett, amely összegből a világháború kitöréséig a helyreállítási munkákat legnagyobb részben be is fejezték.

A korszak negyedik említésre méltó eseménye volt az első személygépkocsinak az 1895. évben Budapesten történt megjelenése. Abban az időben még senki sem gondolt arra, hogy a robbanómotor megjelenése a közúti közlekedés tradicionális képét mind a városi közlekedésben, mind az országutak forgalmában két-három évtized alatt teljesen átalakítja.

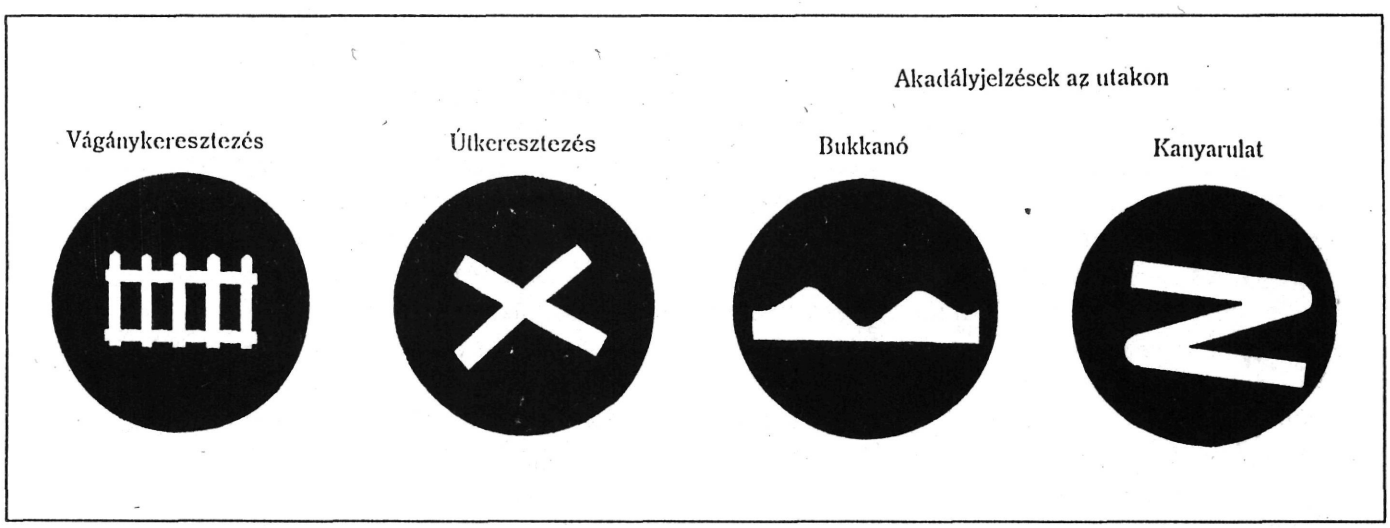
1894-ben tartották meg a második országos forgalomszámlálást az állami és a törvényhatósági utakon. Ekkor is a vonóállatokat számlálták *(74. kép)*.

1900-ban megalakult a Királyi Magyar Automobil Club. 1910-ben a Belügyminisztérium szabályozta a közlekedést. Első alkalommal írták elő veszélyjelző táblák alkalmazását *(75. kép)*.

Ebben az időszakban adták ki még a vállalati úton végzett munkák végrehajtásának módját szabályozó „építési feltételek"-et, amelyeket később a fejlődésnek megfelelően átdolgoztak.

A közúti szabványterveket és távolsági térképet is ebben a korszakban készítették, és még évtizedeken át használták.

A közúti szolgálat ellátásában fontos munkakört töltöttek be az útmesterek. Ebben az időben az útmesteri kar legnagyobb része igazolványos katona altisztekből került ki.



75. kép — Az 1910. évi KRESZ-táblák

Ugyanis az 1873. II. tc. 4. §-a értelmében az állami útmesteri állásokat és a törvényhatósági útmesteri állások fele részét igazolványos altisztekkel kellett betölteni. Minthogy az ismeretek általában nem elégítették ki az útmesteri szolgálat ellátásához fűződő igényeket, századunk első éveiben a 10 közúti kerület székhelyén útmesteri iskolákat állítottak fel, az államépítészeti hivatali főnökök irányítása és a hivatalba beosztott mérnökök oktatói működése mellett.

Az útkaparói személyzet munkáját 240 állami és mintegy 500 törvényhatósági útmester, illetve útbiztos irányította.

Az állami közutak folyamatos fenntartási teendőinek ellátására Magyarország területén kereken 3000, a törvényhatósági utak ugyanezen munkáira pedig mintegy 6000 útőrt, illetve mint akkor nevezték, útkaparót alkalmaztak. Ehhez képest átlagosan 4-5 km hosszú útszakasznak volt egy-egy útkaparója. Ezzel szemben a főváros környéki nagy forgalmú útszakaszokon, mint pl. a budapest—vácin és budapest—hatvanin csak 2-3 km hosszú szakasza volt egy útkaparónak. A forgalmi igényeknek megfelelő útkaparói szakaszbeosztás biztosította a közutak egyenletes jó karban tartását.

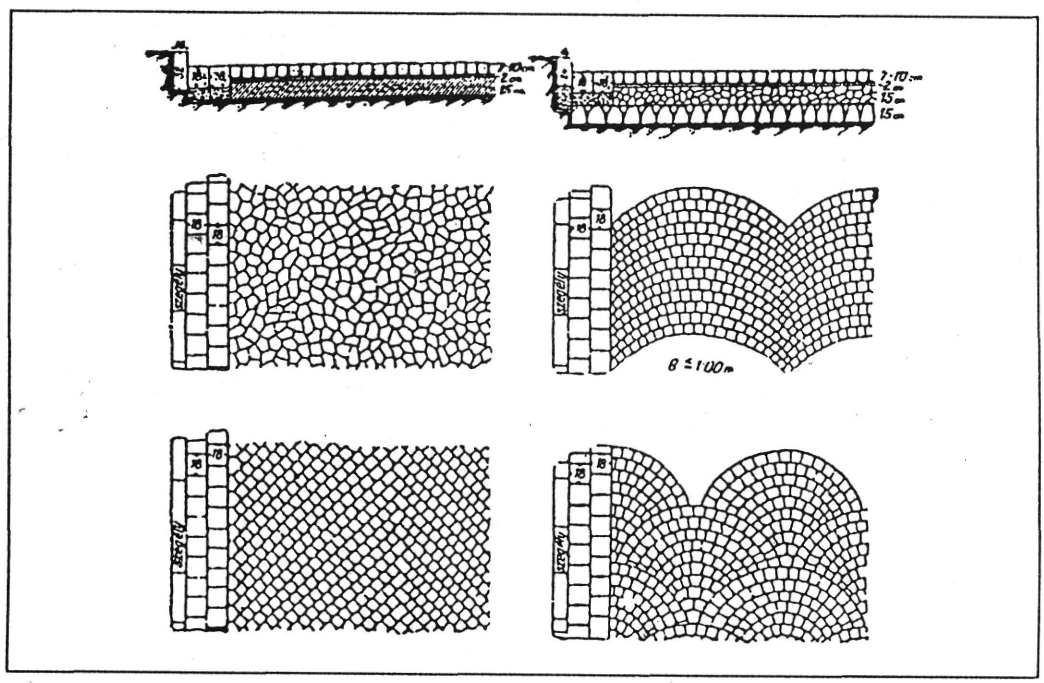
Ez a kor az úttal kapcsolatos egyéb területeken is alkotott. A Kereskedelemügyi Minisztérium a fejlődésnek megfelelően átdolgozta az államépítészeti hivatalok szolgálatára vonatkozólag 1887-ben kiadott utasítást. Az államépítészeti hivatalok szolgálatára vonatkozó általános és műszaki utasításokat az említett minisztérium 1912-ben 44 327/1912. Keresk. Min. szám alatt adta ki. Mindkét szabályzat alapos munka volt, s több vonatkozásban pótolta azokat a hiányokat, amelyeket a közúti törvény végrehajtási utasítása nem rendezett. A hibája az volt, hogy nem hirdették ki, s így jogszabály erejével nem bírt. Az államépítészeti hivatalok szolgálatára vonatkozó általános utasítás szerint a hivatalok feladata volt az állam és a vármegyék kezelése alatt álló közutak és kisebb közúti hidak tervezése. A nagyobb közúti hidak tervezésével a Kereskedelemügyi Minisztérium Hídosztálya foglalkozott, a Duna- és Tisza-hidak terveiről pedig tervpályázatok hirdetése útján gondoskodtak.

Az útépítéseket részben házilagosan, részben vállalati úton hajtották végre. A házilagos út- és hídépítéseknél az államépítészeti hivatali mérnökök az építésvezetői teendőket, a vállalati úton kivitelezett munkáknál pedig az építésellenőri teendőket látták el. A munkák befejezése után a nagyobb munkák felülvizsgálatát a Kereskedelemügyi Minisztérium kiküldöttje, a kisebb munkák felülvizsgálatát és a jótállási határidő letelte után az utó-felülvizsgálatokat az államépítészeti hivatal főnöke vagy helyettese végezte. A vállalati út- és hídépítési munkákat az államépítészeti hivatal nyilvános vagy zártkörű versenytárgyalás útján biztosította. A fentieken kívül az államépítészeti hivatalok látták el a közutakkal és közúti hidakkal kapcsolatos összes igazgatási teendőket, közreműködtek a révjogok engedélyezési eljárásában és üzembiztonsági szempontból ellenőrizték a kompokat. A hivatalok működése a magasépítkezés területén kiterjedt az állam és a vármegyék építkezéseinek művezetésére; a kisebb átalakítási és karbantartási munkákra vonatkozó részletes tervműveletek elkészítésére; az átalakítási munkák ellenőrzésére; az építkezési- és átalakítási munkák felülvizsgálatára, továbbá utófelülvizsgálatára; az építésrendészeti és egyéb közigazgatási műszaki ügyek véleményezésére, és végül vitás ügyekben az államkincstár érdekeinek képviseletére. Ennek a korszaknak komoly munkáit és a további fejlődést az 1914. évben kezdődött világháború akadályozta meg, amelynek kitörésekor néhány hadászatilag fontos útépítés kivételével az összes útépítési munkát beszüntették. Az úti személyzet nagy része hadba vonult, a vasúti szállítás pedig elsősorban a hadászati érdekek szolgálatában állott.

Az igavonó állatok számottevő részét az említett célra szintén igénybe vették úgy, hogy a közutak fenntartásához szükséges anyagok beszerzése és a közutakra történő kiszállítása a szükségleteknek csak egy töredékében valósulhatott meg. A robbantószerek hiánya az útfenntartáshoz szükséges kőanyagok termelését nagymértékben korlátozta. Az itthon maradt kis számú úti személyzetnek további nehezen megvalósítható feladatot jelentett a közutakon levő 4—6 tonna teherbírású hidaknak az átalakítása a hadászati igényeknek megfelelően 12 tonna terhelésre. Ez a korszak a bekötőutak építésének is fontosságot tulajdonított, de az átmenő forgalmi jelentőséggel bíró utak építése az erőforrásokat annyira lekötötte, hogy ebben a helyi érdekeltségek magukra voltak hagyatva. Az 1907. év végén az ország 12 580 községe közül 4372, tehát a községek mintegy egyharmad része kiépített úttal nem rendelkezett. E községeknek 3 160 000 lelket számláló lakossága, vagyis az ország összlakosságának egyötöd része el volt zárva attól, hogy közúton az év minden szakában akadálytalanul közlekedhessék. Az 1890. év utáni időszakban a főváros úthálózatán is jelentős fejlődés következett be.

A főváros évről évre növekedő forgalmát a makadámutak nem bírták. Ez az útépítő mérnököket az utak tartósságát növelő és pormentes útpályát eredményező eljárás bevezetésére késztette. Az 1894. évben a Nagykörúton szurokmakadámot készítettek. A lazán lehengerelt zúzottkőréteget szurok és mészkőliszt keverékével kötötték meg, az útpályát lehengerelték és kaviccsal beszórták. A kísérlet nem sikerült, az útpálya rövid idő után felbomlott. 1870—1893-ben külföldi gránitkővel burkolták a főváros nagyobb forgalmú útjait. Ez a hazai kőbánya-tulajdonosokat a gránittal egyenlő minőségű anyag felkutatására ösztönözte. Egymásután nyitották meg a bazaltbányákat.

1893-ban a Bécsi utcában a Deák Ferenc utca és Kristóf tér között fektették az első somoskőújfalui bazaltkocka-burkolatot. Ezt követte 1897-ben az Üllői úton az Óriás (jelenleg Leonardo da Vinci) és Gólya (jelenleg Bókay János) utca között a fejkő burkolat építése. Az 1907. évben pedig a fővárosban az Aréna úton épült az első kiskő burkolat *(76. kép)*. A kőburkolatok fenntartása vállalkozásban úton történt.



76. kép — Kiskőburkolatok metszete és felülnézete

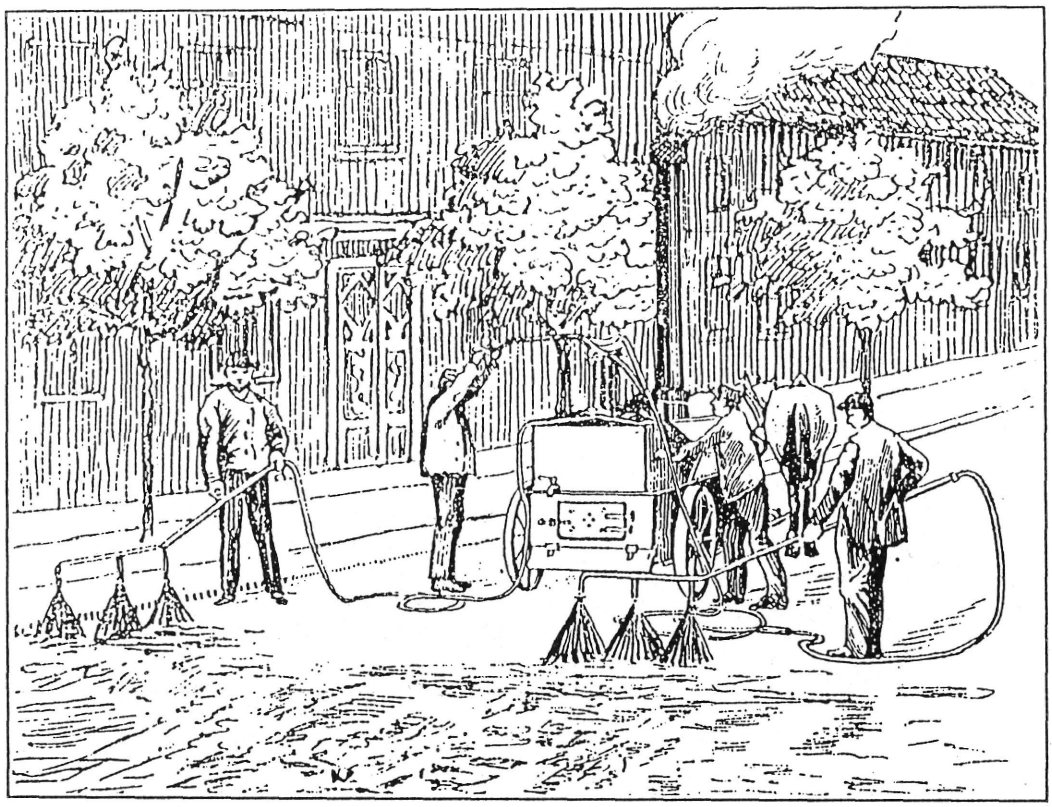
1905-től az első világháború kitöréséig a főváros a 20 millió arany koronát kitevő útburkolási kölcsönből nagyobb arányú útépítési munkákat indított meg, és évente négyötször annyi összeget fordított útburkolatok építésére, mint az 1875—1895. évi időszakban és két-háromszor annyit, mint az 1895—1905. évek között.

A főváros közúti forgalmával kapcsolatban még említésre érdemes az 1915. évben az Andrássy úton az első autóbuszjárat megindítása. A budapesti autóbusz-forgalom nagyobb arányú fejlődése csak az első világháború után, 1928-ban indult meg. A fővárosban 1910-ben kezdték el a makadámutak kátrányozását, 1912-ben pedig a makadámutak kátrányos itatását *(77. kép)*.

A makadámutak fenntartását 1873 óta a kerületi elöljáróságok végezték. A Budapest székesfőváros elöljáróságairól szóló 1893. XXX. tc. az útburkolatok fenntartását is a kerületi elöljáróságokra bízta.

A kátrányozási munkákat 1923-ig a kerületi elöljáróságok végezték. Az anyagvizsgálatokat ebben az időben a kir. József Műegyetem végezte. 1915-ben Budapesten létrehozták a Fővárosi Anyagvizsgáló Intézetet, amelynek Vegyészeti Laboratóriuma is volt. Itt végezték a kátrány- és bitumenvizsgálatokat. A korszak közúti hidak terén is sokat alkotott.

Már a Margit híd építésekor előrelátható volt, hogy a főváros gyors fejlődése folytán rövidesen a belváros területén új hidak építésére lesz szükség. Ezért az 1885. XXI. tc. elrendelte, hogy amint a hidakon szedett vámokból eredő tiszta jövedelem a 650 000 forintot meghaladja, a többletet egy negyedik Duna-híd (ti. a harmadik az 1873—1877. években épült összekötő vasúti híd volt) építési költségeire kell fordítani.



77. kép — A Stephan-fix-féle kátrányozó gép rajza

Minthogy ez a feltétel 1890-ben bekövetkezett, az 1890. XIV. tc. egyszerre két új Duna-híd építését rendelte el azzal, hogy az egyiket az Eskü tér, a másikat a Fővám tér irányában kell megépíteni. A két híd közül elsőnek a „Ferencz József híd" elnevezést nyert Vámház téri hidat az 1894—1896. években, az „Erzsébet híd"-nak elnevezett Eskü téri hidat pedig az 1898—1903. években építették *(78. és 79. képek)*.

Időközben az 1899—1900. években megépítették a Margit híd középső pillérétől a szigetre vezető szárnyhidat is.

A Ferencz József és Erzsébet hidak felépítése után tűzték napirendre az akkor már több, mint 50 éves Lánchíd felszerkezetének korszerű átépítését, amit az 1913—1915. években hajtottak végre. A híd szerkezetét teljes egészében — beleértve a tartóláncokat is — folytacél szerkezetre cserélték ki, és a hídba megfelelő merevítő tartókat is beépítettek.

Ebben a korszakban még a következő közúti Duna-hidakat építették meg: 1889—1890-ben a pozsonyi Ferencz József hidat, 1891—1892-ben a komáromi hidat, 1893—1894-ben az esztergomi hidat, 1895-ben Ráckevén a Kis-Dunán az Árpád hidat, 1907—1908-ban a bajai közös vasúti és közúti Duna-hidat; 1913-ban a Vág-Duna-hidat és 1914-ben Tahi és Tótfalu községek között a Kis-Duna-hidat.

78. kép — Ferenc József híd

A Tisza-hidak közül 1894—1896-ban a tokaji, 1901—1903-ban a csongrádi vasúti-közúti, 1911—1912-ben a záhonyi, és 1910—1914-ben a szolnoki hidat építették fel.

Ezeken felül a Duna és Tisza mellékfolyóin számos nagy híd épült.

Magyarország 1919. évi állami útjainak hídállományáról a *2. táblázat*, összes közúti hídjainak állományáról pedig a *3. táblázat* nyújt tájékoztatást.

A háború alatt a hídépítés csaknem teljes egészében szünetelt. A hídépítési tevékenység csak az észak-magyarországi és erdélyi harcok alatt megrongált és elpusztított hidak helyreállítására és hadi hidak építésére szorítkozott *(80. és 81. képek)*.

A hídépítés terén nagy esemény volt az 1880—1890. évek közötti időszakban a vasbeton szerkezetek megjelenése. A kezdetben idegenkedéssel fogadott új építési rendszer csak az 1900. évi párizsi világkiállítás után terjedt el, amikor dr. Zielinski Szilárd műegyetemi tanár nagy erővel látott neki a vasbeton szerkezetek terjesztésének. A Magyar Mérnök- és Építész Egylet is felismerte a kérdés jelentőségét, megalakította a vasbeton bizottságot, amely bizottság munkája nyomán az Egylet 1909-ben kiadta a Vasbeton Szabályzatot. Ez a szabályzat nagymértékben elősegítette a vasbeton szerkezetek általános elterjedését.

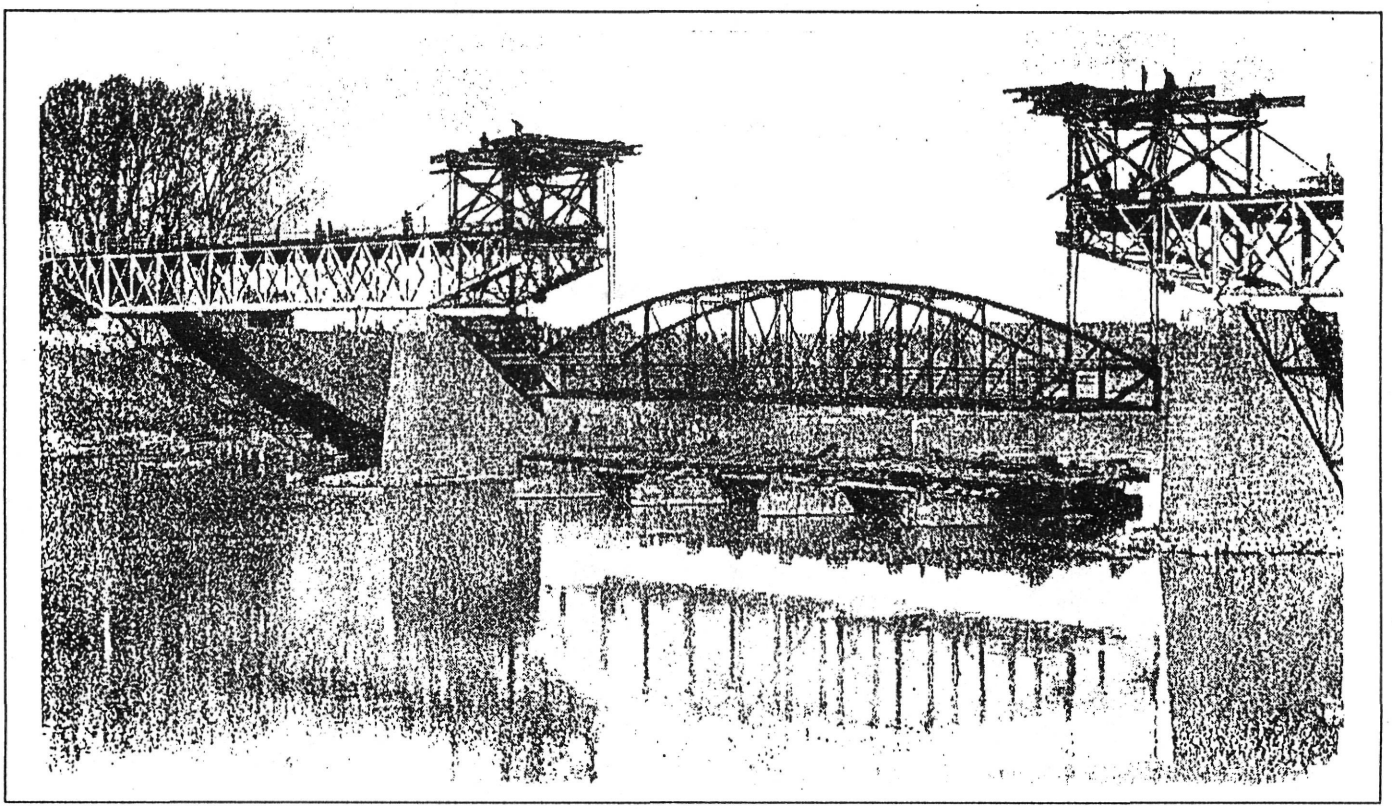
79. kép — Erzsébet híd

2. táblázat — Magyarország állami közútjainak hídállománya az 1919. évben

Ország	Vas-		Kő-, tégla-, beton-, vasbeton		Fa-		Összesen	
	hidak							
	db	hossz m	db	hossz m	db	hossz m	db	hossz fm
A trianoni békeszerződés előtti Magyarországon	1 531	24 474	2 070	11 100	1 218	12 404	4 819	47 978
A trianoni békeszerződés utáni Magyarországon	170	4 164	503	2 823	176	2 172	849	9 159

3. táblázat — Magyarország összes közútjának hídállománya az 1919. évben

Ország	A hidak							
	száma, db				együttes hossza, méter			
	Állami közúton	Törvényhatósági közúton	Alacsonyabb rendű közúton	Együtt	Állami közúton	Törvényhatósági közúton	Alacsonyabb rendű közúton	Együtt
A trianoni békeszerződés előtti Magyarországon	4 819	6 350	14 500	25 719	47 978	52 000	103 000	202 978
A trianoni békeszerződés után Magyarországon	849	2 600	4 900	8 349	9 159	21 500	34 088	64 747



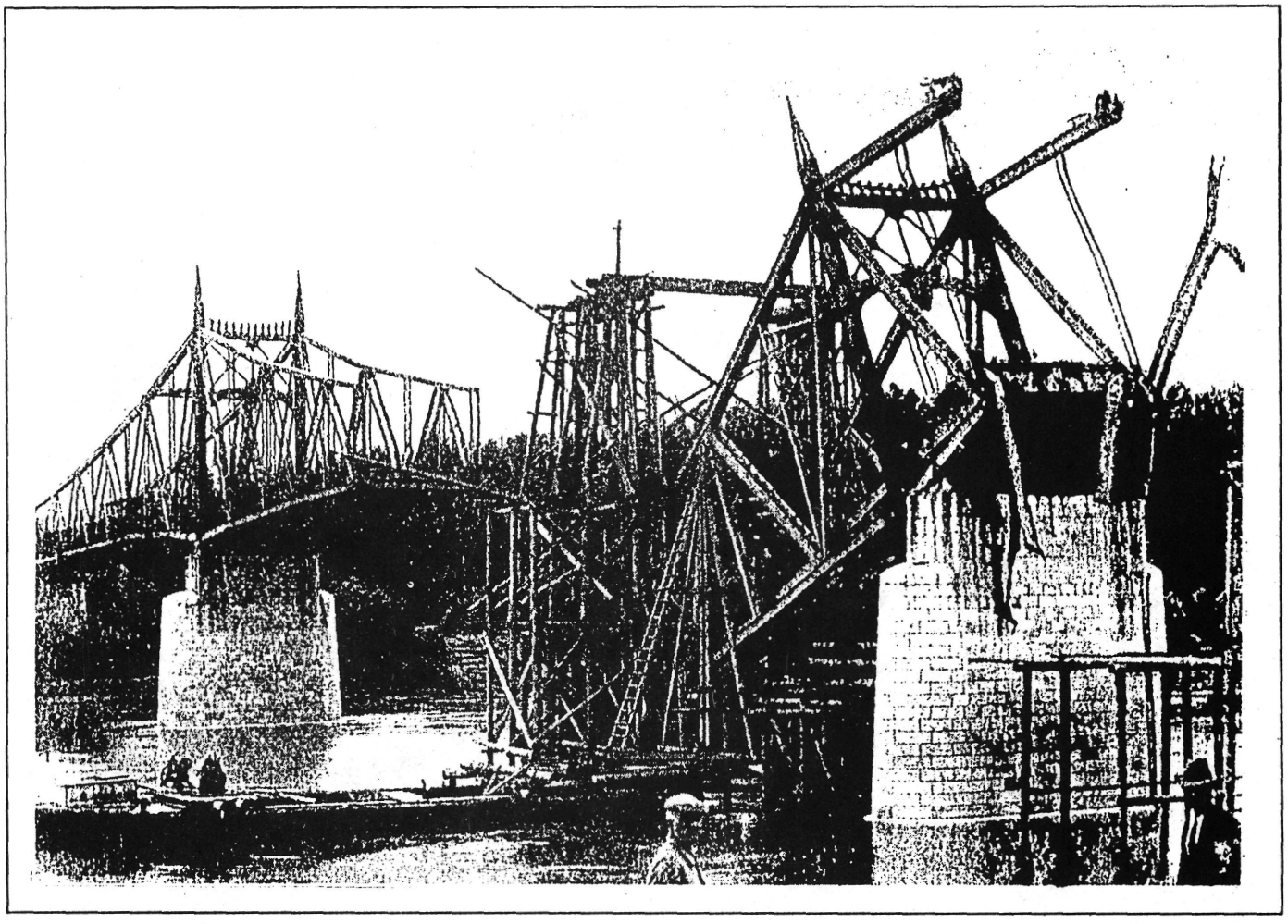
80. kép — A felrobbantott vásárosnaményi híd helyreállítása

Magyarországon az első vasbeton hidakat Wünsch Róbert vállalkozó építette, aki a Millenniumi Földalatti Vasút mélyépítését is végezte. Az ún. merev vasvázas betonszerkezetekből csak néhány maradt meg máig mutatóban, mint pl. a Városligetben egy felüljáró. A *82. képen* bemutatjuk a Miske község határában 1981-ig létezett „Wünsch hidat", amit 1896-ban építettek.

Az első, valóban vasbeton híd Solton épült 1890-ben — Monier rendszerű boltozattal *(83. kép)*. Több, mint 100 év után ma is üzemben van az 51. sz. főúton.

A korabeli műszaki képzésben az Ipartanodává degradált egyetemi képzés 1857-től kezdett újra működni — 1909-től a mai helyén. A neves oktatók közül Petzvalt Ottó, Kherndl Antal, Kruspér István, Kossalka János, Lósy-Schmidt Ede, Zelovich Kornél végzett úttörő munkát.

A tervezésben, a technológia fejlesztésében Mihálik János, Feketeházy János, Gállik István, Czekelius Aurél, Zieleinski Szilárd, Gombos Mihály, Seefehlner Gyula, Zsigmondy Béla jártak élen.

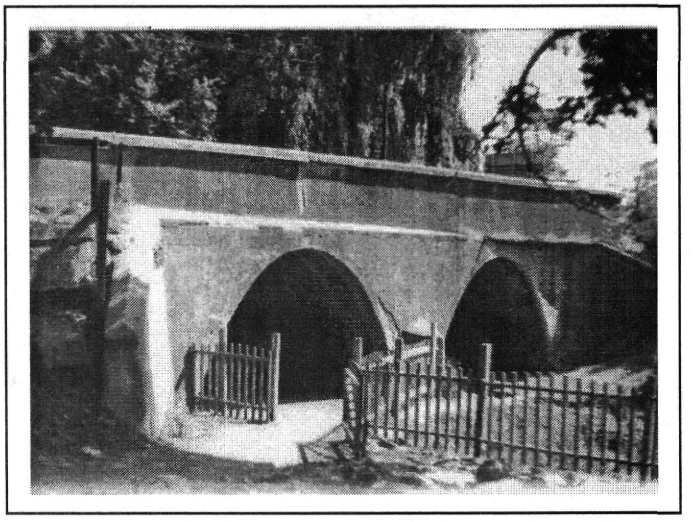


81. kép — A felrobbantott szolnoki közúti híd helyreállítása

Az útügy szervezésében Baross Gábor, Hartig Sándor, Hieronymi Károly jeleskedett. Az 1868-ban megalakult Magyar Mérnök Egylet — később: Magyar Mérnök és Építész Egylet — pedig műszaki társadalmi szinten végzett feltáró és ismertető munkát a közlekedés fejlesztésében. Ez a szervezet állított emléktáblát az al-dunai Széchenyi úton 1878-ban *(84. kép)*.

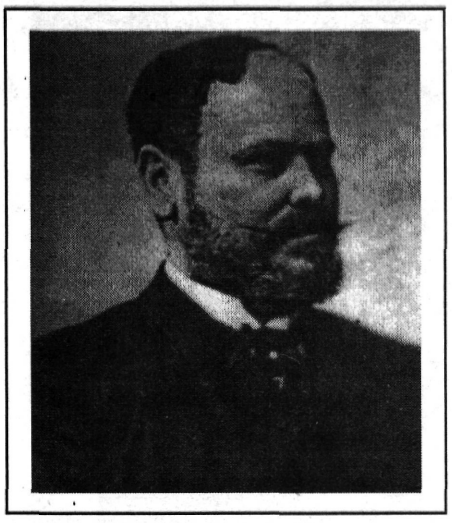
A korszak kiemelkedő személyeinek fényképeit mutatják a *85—90. képek*.

82. kép — Wünsch-híd Miske községnél — épült 1896-ban

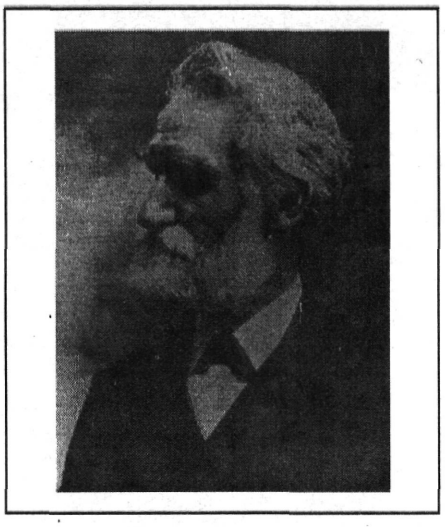


83. kép — Az első vasbeton híd Solt községben — ma is üzemel, 1889-ben épült

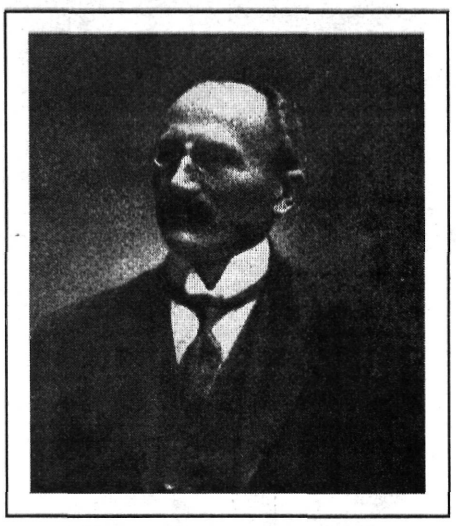
84. kép — Széchenyi-út és emléktábla az Al-Dunán



85. kép — Baross Gábor miniszter



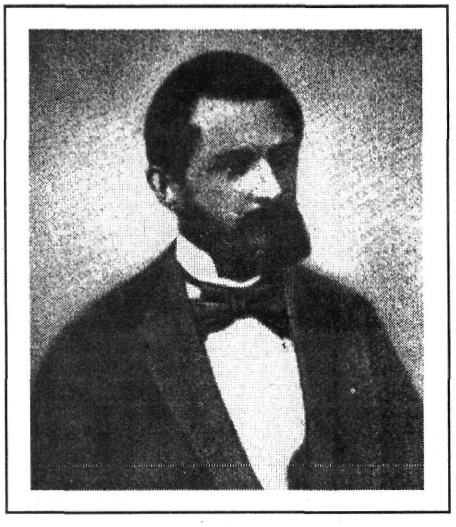
86. kép — Khorndl Antal egyetemi tanár



87. kép — dr. Kossalka János egyetemi tanár

88. kép — dr. Zielinski Szilárd egyetemi tanár

89. kép — dr. Gállik István mérnök, h. államtitkár



90. kép — Feketeházy János hídépítő mérnök

Útügyeink a két világháború között (1919—1945)

A trianoni békediktátum pótolhatatlan veszteségeket okozott a magyar közlekedésben, amit nem lehetett csupán a vonalhosszak csökkenésével mérni. A szakszerűtlenül megvont határok a közlekedési kapcsolatokat ésszerűtlenül vagdalták szét, ami a mai napig gondokat okoz a szervezőknek.

- 1918-ban országunkban 74 771 km közút volt — 70 százalékban kiépítve (az államépítészeti hivatalok kezelésébe);
- 1922-ben — Trianon után — 26 800 km közút maradt — 60 százalékos kiépítettséggel.

Elveszett a kőbányák zöme, s a derna—tatarosi „aszfaltbánya" is. Szakemberek, gépek, berendezések, üzemanyagnyerő-helyek maradtak a határon kívül.

Az első világháború ideje alatt a mai Magyarország területén elsősorban nem a harcok okoztak kárt (kivéve a románok hídrombolásait), hanem az utak, a vasutak fokozott igénybevétele, s a fenntartási munkák elmaradása. A zömmel makadámrendszerű úthálózat évente 40—60 m^3 fenntartási kőanyagot kívánt kilométerenként. A háború idején csak 3—10 m^3 jutott az utakra, ami még a javításokra sem volt elég. Ebben az időben, Trianon után alig több, mint 1000 km pormentes burkolat volt az országutainkon.

Az Osztrák—Magyar Monarchia felbomlása után Magyarországnak teljesen új gondolkodást kellett megvalósítania és új gazdálkodási rendet kellett teremtenie. Ebben a munkában az útügyi irányítás élen járt. A szakma korábbi nagy egyéniségei kihaltak, de új generáció nőtt fel, amely megvalósította a modern út- és hídépítést. E munkához nyújtottak segítséget a közgazdászok, a pénzügyi szakemberek és a törvényhozás.

Már 1920-ban — a szükségmunkák keretében — kisebb mértékben megindult az útépítés. Mintegy 100 km hosszú földmunka és 15 km kőpálya készült el.

Erre az időszakra esik a közúti törvénynek (1990. I. tc.) az 1920. XXVII. tc. 3. §-sal történt novelláris módosítása, ami a következő évtizedekre a törvényhatósági és községi közlekedési utak építésére és fenntartására az eddiginél nagyobb lehetőséget biztosított.

Az 1920. XXVII. tc. 3. §-a kimondotta, hogy az útadó-százalékot a szükséglet arányában kell kivetni, tehát annak mértékét nem korlátozta, a szegény néposztályt sújtó útadó-minimumot és az egyenes adót nem fizetők útadóját eltörölte. A törvénynek további lényeges intézkedése volt, hogy mind az útadónak, mind a községi közmunka-jövedelemnek felhasználását a törvényhatósági közutakra is lehetővé tette azzal a rendelkezésével, hogy az útadó és közmunka-jövedelmek felhasználásánál — az állami közutakat kizárva — a közutak forgalmi fontossága, s nem azok jellege az irányadó.

A törvény a közmunkából várható jövedelem felosztását és felhasználását az érdekelt törvényhatóságok meghallgatásával a kereskedelemügyi miniszterre ruházta. Ennek a felhatalmazásnak alapján a közmunkaváltság 80—90 százalékát vették igénybe a vármegyei útalapok javára és csak a fennmaradó részt kapták a községek a községi közdűlő utak fenntartására.

A vicinális közutak műszaki követelményeknek megfelelő építéséről és fenntartásáról a novella végrehajtási utasítása gondoskodott, amennyiben a vármegyéket kötelezte a vicinális közutaknak a törvényhatóság kezelésébe vételére.

Ezzel az intézkedéssel a vicinális közutak is az államépítészeti hivatalok gondozása alá kerültek, s így ettől az időtől ezeknek az utaknak a műszaki követelményeket kielégítő építése és fenntartása biztosítva volt.

1921—1924-ig mind az állam, mind a törvényhatóságok a közvélemény sürgetésének hatása alatt is nagy erőfeszítéseket tettek a közutak helyreállítása érdekében. A törekvéseknek már eredménye is mutatkozott, amennyiben részleges és általános terítéssel kapcsolatos hengerléssel és foltozással 1924 végéig az állami közutaknak mintegy 50 százaléka, a törvényhatósági közutaknak pedig mintegy 30 százaléka a háború előtti állapotot elérte. A szóbanforgó években már kisebb állami útépítési tevékenység is folyt. A szűk költségvetési hitelből csak a debrecen—beregszászi, a debrecen—tiszafüredi és a Balaton körüli út egy-egy szakasza épült ki összesen 20 km hosszban.

Az első világháború előtti időszakban már számottevő mértékben megindult az állami közutak városi és községi átkelési szakaszainak állandó (kő, keramit és aszfalt) burkolatokkal való átépítése is. Ez a tevékenység a háború után csak a főváros és annak környékén levő régebbi kő-, keramit- és aszfaltburkolatok erősen megrongált szakaszainak helyreállítására szorítkozott. Új kőburkolatok csak a békéscsabai és szentesi átkelési szakaszok egyes részein készültek, sajnos ezek is csak a dunabogdányi állami kőbánya másodrendű fejkövéből.

Az útépítési és helyreállítási munkák kiviteléhez szükséges útigépek biztosítása érdekében a Kereskedelemügyi Minisztérium 1920 végén felállította az Állami Útigépjavító Telepet, amely hét gőzhengerrel, tíz tehergépkocsival, tíz pótkocsival, két szerszámgéppel és 25-30 állandó munkással kezdte el működését.

Ugyanebben az időben a törvényhatóságoknak 17 gőzhengerük és 31 lóhengerük volt. Az útigépjavító telep szervezése előrelátó, helyes intézkedés volt, mert működésével nemcsak a háború alatt leromlott úthálózat helyreállítását segítette elő, hanem fokozatos fejlődésével és aszfaltozó berendezések beszerzésével már néhány év múlva közutaink korszerűsítésének nélkülözhetetlen tényezőjévé vált.

A vármegyék az előzőkben említett novelláris felhatalmazásból nyert új erőforrásokból az 1924. év végéig 203 km törvényhatósági és 141 km vicinális utat építettek, és az 1924. év végén már 25 gőzhengerrel, 32 lóhengerrel, nyolc teherautóval, hat pótkocsival és három személygépkocsival rendelkeztek. Az Állami Útigépjavító Telepnek pedig az 1924-ben már 15 gőzhengere volt.

Az állami- és törvényhatósági tulajdonban volt hengerek nem voltak elegendők az útépítési és útfenntartási munkákhoz, ezért az államépítészeti hivatalok kénytelenek voltak magántulajdonban levő hengereket is bérelni, illetve hengerlési munkákat vállalatba adni. 1919—1924-ig az egyes vármegyék az útfenntartás és útépítés terén egymástól erősen eltérő eredményeket értek el. 1921—1924-ig az útépítés terén Szabolcs megye haladt az élen, ahol a különféle tényezők szerencsés összejátszása — így elsősorban a közönség áldozatkészsége és a vármegye vezetőinek alkotókészsége — nehéz körülmények között is lehetővé tette az egészen szép eredmények elérését.

Ki kell emelni még Bács-Bodrog vármegyét, ahol Szabolcs vármegyénél is nehezebb körülmények között végeztek rendkívül jelentős útépítéseket. A háború után ebben a vármegyében voltak a legmostohább útviszonyok, mert a vármegyének csak kereken 50 km kiépített útja volt.

Ebben az időszakban a törvényhatósági joggal felruházott városok 2530 km hosszú úthálózatán változás alig történt. A városok közúti tevékenysége — kevés kivétellel — a kereken 490 km kiépített út főleg belső, városi szakaszainak a helyreállítási munkáira szorítkozott.

1919—1924-ig a vármegyék állandó burkolatokat még nem építettek, mert erre a költségesebb munkára a fedezetet nem tudták előteremteni. Kőburkolatot ebben az időszakban csak egyes nagyobb vámbevétellel rendelkező városok vámtárgyat képező átkelési szakaszain létesítettek.

A háború után évről évre élénkebben jelentkezett több, tűrhetetlenül rosszul elhelyezett államépítészeti hivatal problémája, ami csak hivatali székházak építésével volt megoldható. Így indult meg 1923-ban Pécsett az első államépítészeti hivatali székház építése. A hivatalok elhelyezkedése igazodott a megcsonkított és összevont (akkori szóhasználattal: közigazgatásilag egyelőre egyesített [k. e. e.]) vármegyék központjaihoz.

A közúti ügyek vezetői az 1923. évben készítették el a kérdéseket összefoglaló új törvénytervezetet, amely lényeges és radikális újításokat tartalmazott. A tervezet azon az alapelven épült fel, hogy 25 év alatt az ország minden községe kiépített úttal legyen az úthálózatba bekapcsolva.

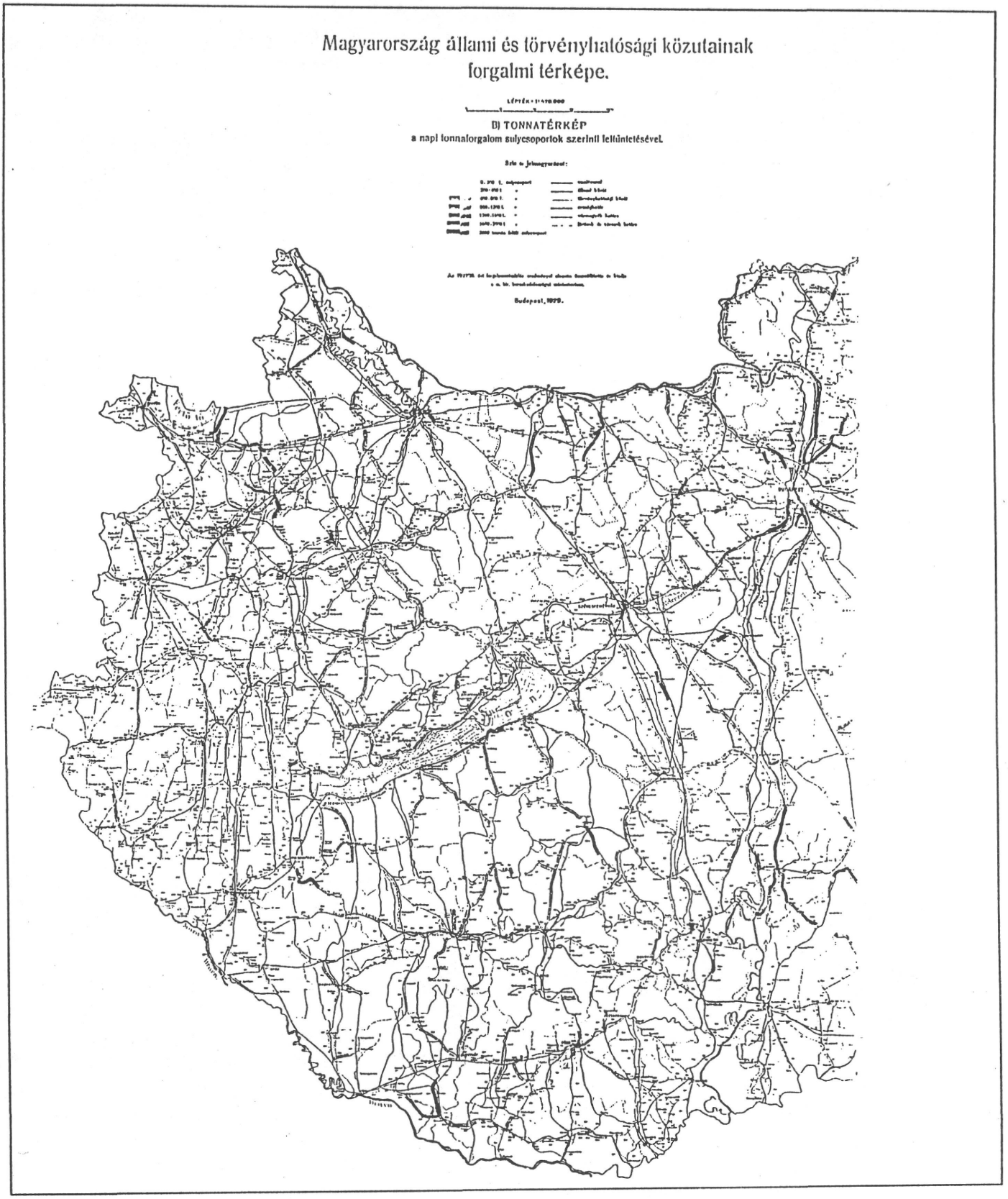
A törvénytervezet főbb intézkedései a következők voltak:

Az 1890. I. tc-ben megállapított hatféle útkategória helyett a közúti igazgatás egyszerűsítése érdekében csak két útosztály, éspedig: az állami és községi utak osztályát tervezte. A fontosabb törvényhatósági és községi közlekedési (vicinális) közutakat az állami közutak hálózatába kívánta felvenni, míg a kisebb közforgalmi jelentőséggel bíró utakat a községi utak hálózatába tervezte sorolni. A tervezet szerint a törvényhatósági joggal felruházott városok törvényhatósági útjai a város községi úthálózatába voltak sorolandók.

Minthogy a tervezet szerint mind az állami, mind a községi közutak közé közforgalmi szempontból különböző jelentőségű utak tartoztak volna, a javaslat módot nyújtott az utaknak forgalmi szempontok szerinti osztályozására. Eszerint I., II. és III. osztályú állami és ugyanígy I., II. és III. osztályú községi utak lettek volna.

A törvényjavaslat a községi utak építését, fenntartását és igazgatását a városok és községek feladatává tette azzal, hogy amennyiben a község műszaki személyzetről nem gondoskodik, akkor a községi utak műszaki szolgálatának ellátását az államépítészeti hivatalra kell bízni. Minthogy a vázolt törvénytervezet egyrészt az adózó közönségre újabb megterhelést jelentett volna, másrészt a vármegyék a törvénytervezetben autonóm joguk csorbítását látták, a tervezetnek a vármegyék részéről nagy ellenzéke volt, s ezért nem nyújtották be az Országgyűléshez. Magyarország közútjain a harmadik forgalomszámlálást 1927—28-ig tartották *(91. kép)*.

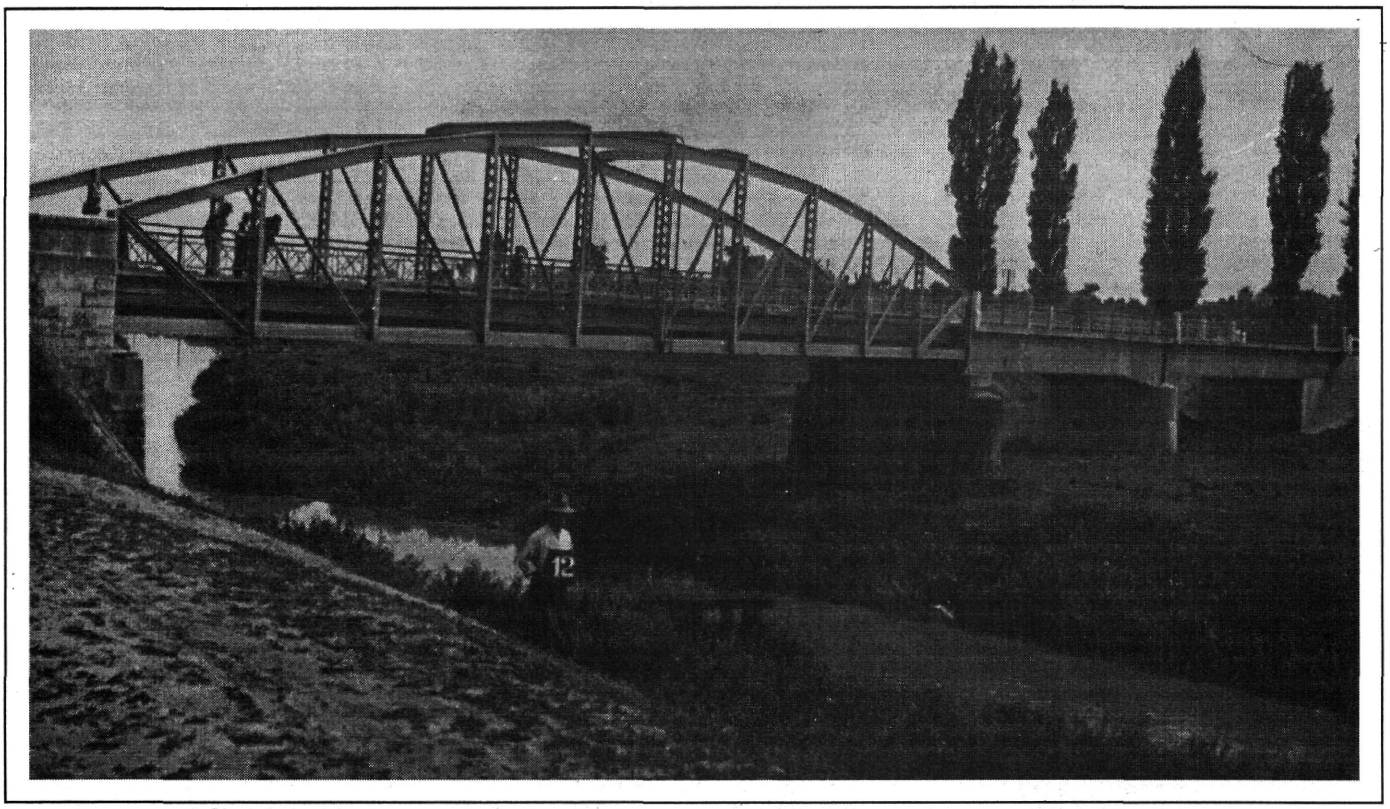
A forgalomszámlálást három, éspedig őszi, tavaszi és nyári periódusban végezték. Az őszi számlálás 1927. szeptember hó 20. napjától október hó 17. napjáig 28 napon át, a tavaszi és nyári számlálás pedig 1928. április hó 12. napjától április hó 24. napjáig, illetve augusztus hó 2. napjától augusztus hó 14. napjáig terjedő időben 7-7 napon át tartott, és mind a nappali, mind az éjjeli forgalom felvételére kiterjedt. A számlálás tartama összesen 42 nap volt. A számlálás 3815 km hosszú közúton történt. A számlálóhelyek száma az állami közutakon 848, a törvényhatóságok kezelése alatt álló közutakon pedig 2435, összesen 3283 volt, vagyis az állami közutakon egy-egy számlálóhely körzetébe átlag 4,5 km, a törvényhatósági közutakon pedig 4,96 km hosszú útszakasz esett. A háború utáni első években nemcsak közutat, hanem hidat is keveset építettek. A hídépítési tevékenység elsősorban csak az 1919-ben felrobbantott szolnoki, tokaji, vásárosnaményi és záhonyi közúti, valamint a vasúti forgalomra is épített csongrádi és tiszafüredi közös közúti-vasúti hidak helyreállítására szorítkozott. Ezeket a hidakat az 1920—1922. években állították helyre. A felrobbantott hidak helyreállítása aránylag kevés költséget igényelt, mert a felrobbantott részek anyagát a lehetőségig felhasználták.



91. kép — Forgalomterhelési térképrészlet az 1927—1928. évi számlálásról

Ezeken felül az 1921/22. költségvetési évben a közúti és vasúti forgalom célját szolgáló matolcsi Szamos-híd, a hosszúrévi Sajó-híd és a tiszafüredi Holt-Tisza-híd, 1922—1924-ben pedig az abdai Rábca-híd, a vásárosnaményi Pap, Fok és Száraz hidak, továbbá a 33. sz. füzesabony—debreceni állami közúton az Eger- és Bocskoros hidak, a berettyóújfalusi Berettyó-híd és a gönyűi Bakonyér-híd építését kezdték el, amelyek építése átnyúlt az 1925. és az 1926. évre is *(92. kép)*. A tokaji Tisza-hídnak 1919-ben történt felrobbantása után ezen a helyen a megszakított közúti forgalom helyreállításának biztosítása céljából pontonhidat létesítettek, amelyet a végleges híd építésének befejezése után Dombrádra helyeztek át. Ez utóbbi helyen a pontonhíd 1944. október haváig volt üzemben, amikor a magyar hadsereg a háborús események miatt szétszedte és elszállította. Ebben az időszakban a budapesti Duna-hidakon is végeztek munkálatokat. A Ferenc József (mai Szabadság) hídon a kocsipálya fakockaburkolatát és a gyalogjárda aszfaltburkolatát cserélték ki és a hidat átmázolták. Ezenfelül az Erzsébet hídon, a Széchenyi Lánchídon és a Margit hídon a gyalogjárdát állították helyre, illetve építették át. A kormány az 1924. IV. tc. 3. §-a alapján 250 millió aranykoronát eredményező külföldi kölcsön felvételére kapott felhatalmazást (Népszövetségi Kölcsön).

A kölcsön a főkötvény aláírását megelőző napon, vagyis 1924. évi június hó 26. napján a londoni árfolyamok alapján számítva a külföldi adók és bélyegilletékek levonása után 253 820 840 aranykoronát tett ki. Ebből az összegből, valamint a költségvetési bevételi többletből a kormány a közutak és közúti hidak céljaira az alábbiakban közölt részletezés szerint 73 631 714 pengőt bocsátott rendelkezésre, ami a pengő és az aranykorona közötti 1,16-os átszámítási kulcs figyelembevételével 63 475 616 aranykoronának felel meg.



92. kép — Berettyó-híd Berettyóújfaluban — épült 1922—1924-ben

Ehhez képest a kormány a közutak jelentőségének tudatában, az államháztartás széles körű egyéb feladatainak ellenére is a kölcsön nagy részét fordította közúti célokra. A szanálás folytán már az 1925. év első negyedében az állami költségvetésben bevételi többlet jelentkezett. Közútjaink leromlott állapota és a kibontakozó gépkocsiforgalom arra kényszerítette a kormányt, hogy a bevételi többlet számottevő részét már a Népszövetségi Kölcsön kibocsátása előtt az ország útügyi feladatainak megvalósítására fordítsa. Később pedig, amikor már a nagyszabású beruházások céljára a Népszövetségi Kölcsön is felszabadult, akkor az állami közutak építésének és — mint ahogyan akkor nevezték — rekonstrukciójának költségét nemcsak a „Költségvetési bevételi többletből", hanem a Népszövetségi Kölcsönből is rendelkezésre bocsátott ún. Hasznos beruházási hitelből fedezték. Ennek a hitelnek keretében gondoskodtak a közutakkal kapcsolatos egyéb feladatok megvalósításához szükséges költségek biztosításáról is. A kereskedelemügyi miniszteri tárca hatáskörébe tartozó közutak és közúti hidak céljaira a Hasznos beruházási hitelből rendelkezésre bocsátott 73 631 714 pengőt a következő részletezés szerint használták fel:

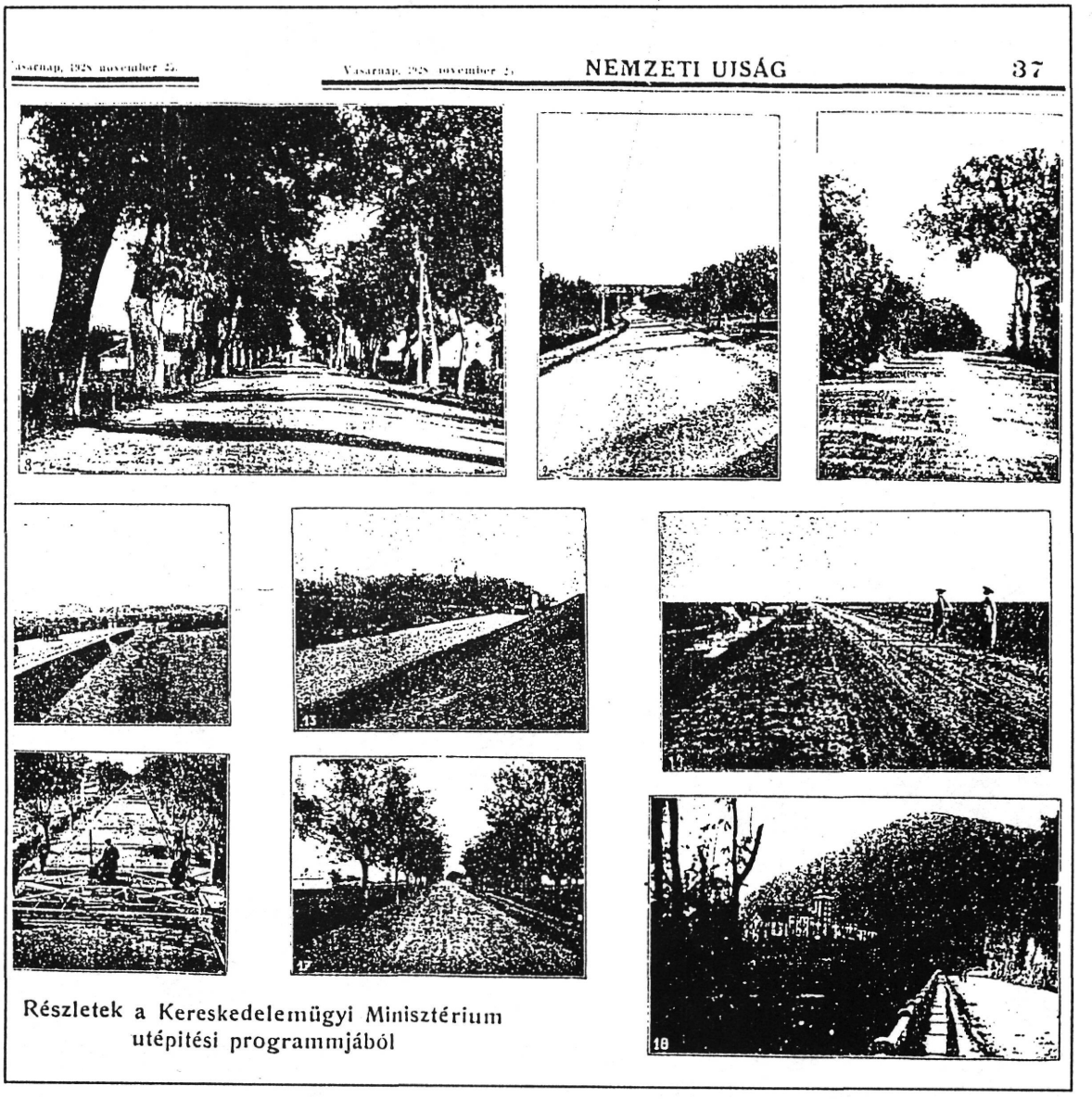
1. állami közutak rekonstrukciójára	12 106 600 P
2. átkelési és egyes nagy forgalmú külső szakaszokon állandó burkolatok építésére	10 025 400 P
3. kiépítetlen utak építésére	25 187 932 P
4. törvényhatóságok részére utak, hidak építésére és útigépek beszerzésére adott kölcsönökre	5 605 427 P
5. útigépek beszerzésére	2 330 424 P
6. állami kőbányák felszerelésének kiegészítésére és a hosszúhetényi kőbánya berendezésére	891 176 P
7. hidak építésére és helyreállítására	16 611 378 P
8. államépítészeti hivatalok székházának építésére	873 377 P
Összesen:	73 631 714 P

A pénzérték állandósulásával a helyzet annyira javult, hogy a költségvetési előirányzatban engedélyezett összegek a fedanyag beszerzési céljaira teljes értékükben felhasználhatók voltak, figyelembe véve azonban a gépkocsiforgalomnak erre az időszakra eső rohamosabb növekedését, az ezzel együtt bekövetkezett fokozottabb igénybevételnek a leromlott közutak annál kevésbé felelhettek meg, mert a rendes költségvetési hitelek keretében csak az utak járható állapotban való tartását lehetett biztosítani, rekonstrukciós munkák azonban csak elenyésző kis mérvben voltak végezhetők. Az állami úthálózat gyökeresebb helyreállítását csak a „Hasznos" beruházási hitelek címén részben a bevételi többletből, részben a Népszövetségi Kölcsönből rendelkezésre bocsátott összegek igénybevétele tette lehetővé. A rekonstrukciós munkák nagy része a nagyobb forgalom alatt tönkrement útszakaszok hengerlés útján való helyreállításából állott, amely célra 1925—1929-ig összesen 12 106 600 pengőt használtak fel, s ebből az összegből 1426 km utat hengereltek át. Ehhez képest egy kilométer hosszú makadám útpálya hengerlése 4 méter szélességben 10 cm vastag zúzottkőterítéssel országos átlagban 8 490 pengőbe került. A növekvő gépkocsiforgalom ugyanis maga után vonta olyan igények kielégítését is, amelyek a régi lassú forgalom mellett nem jelentkeztek.

A gyors közlekedés az útpályától nemcsak tartósságot, de emellett a sima felületet, a pormentességet és a könnyű tisztántartás lehetőségét, vagyis nagyobb fokú biztonsági és közegészségi szempontok érvényre juttatását is követelt meg.

Ezek a szempontok elkerülhetetlenné tették főleg a városi és nagyobb községi átkelési szakaszokon állandó burkolatok építését.

A „Hasznos" beruházási hitelből erre a célra az 1925 és 1929 közötti időszakban tíz millió pengőt használtak fel. Ebből az összegből összesen 104,7 km hosszú, átlag 6 m széles kő- és egyéb burkolatot építettek Budapest környékén, valamint 43 vidéki város és nagyobb község átkelési szakaszán. Fontosabb munkák voltak: a balassagyarmati, komáromi, kunszentmártoni, szentesi és újpesti fejkőburkolat; az aszódi, budafoki, ceglédi, cinkotai, dunaföldvári, kaposvári, kenderesi, kiskunhalasi, kiszombori, kisvárdai, makói, nagytétényi, paksi, pécsi, sajószentpéteri, sashalmi, sümegi, tolnai és veszprémi kiskőburkolatok; az abaújszántói, békéscsabai, hejőcsabai, kunszentmártoni, mosonmagyaróvári, miskolci, mohácsi és pécsi nyerskockaburkolat. Keramitburkolat készült Kispesten, Óbudán és Pesterzsébeten, sheetaszfalt burkolat pedig Hajdúszoboszlón *(93. kép)*.

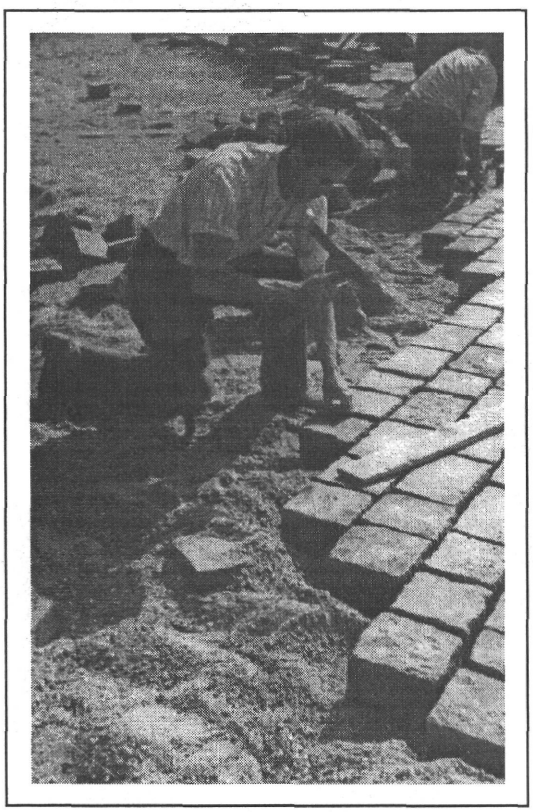


93. kép — Képes beszámoló az 1925—1928 között végzett útépítésekről

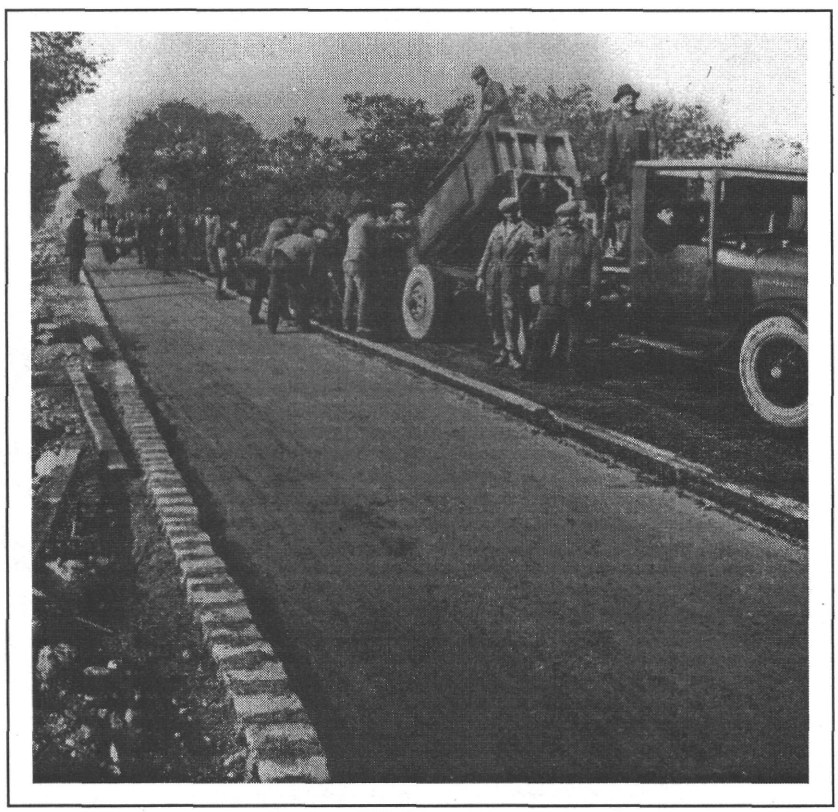
1926-ban és 1927-ben a budapest—ceglédi állami közút 10 170—19 500 km szakaszán 10 különféle új rendszerű burkolatot építettek — betonból, aszfaltból és felületi bevonatokkal. Ez volt a pestlőrinci kísérleti útszakasz, amelynek egyes részeit a későbbi neves magyar útépítő cégek készítették, s a burkolatok forgalom alatti viselkedéséből hasznos következtetéseket vontak le a szakemberek. Az utak építésére felhasznált 25 millió pengőből 1925—1929-ig összesen 541 km út épült.

Ennek a programnak keretében építették meg az országos, sőt nemzetközi forgalom szempontjából fontossággal bíró balatoni közutat és az annak megközelítését szolgáló útvonalakat 220 km, a miskolc—lillafüredi utat 25 km, a debrecen—tiszafüredi út Hortobágyon át vonuló szakaszát 55 km, az aggteleki barlanghoz vezető utat 43 km hosszban, továbbá a debrecen—beregszászi állami közúton 10, a nyíregyháza—vásárosnaményi állami közúton 14, a kunszentmárton—szolnok—füzesabonyi úton 12, a baja—szeged—berettyóújfalui úton 12, az 51. sz. budapest—újvidéki út baja—hercegszántói szakaszán 10, a kunhegyes—kunmadarasi úton 12 km, az ugornya—tiszaszalkai úton 10, a zajta—vámosoroszi úton 12 km utat építettek. Ezeken felül még számos rövidebb útszakaszt építettek összesen 106 km hosszban *(94., 95. és 96. képek)*.

A balatoni közút megépítésével a balatoni vendégforgalom emelkedésének alapkövét tettük le. Miskolc városát Diósgyőrön át Lillafüreddel, s az útnak a későbbi időben Egerig való továbbépítésével oly összekötő út létesült, amelynek hiányát igen nagy terület gazdasági élete évszázadokon át érezte; ez az út másfelől az addig teljesen elzárt Bükk hegység természeti szépségeit is hozzáférhetővé tette.

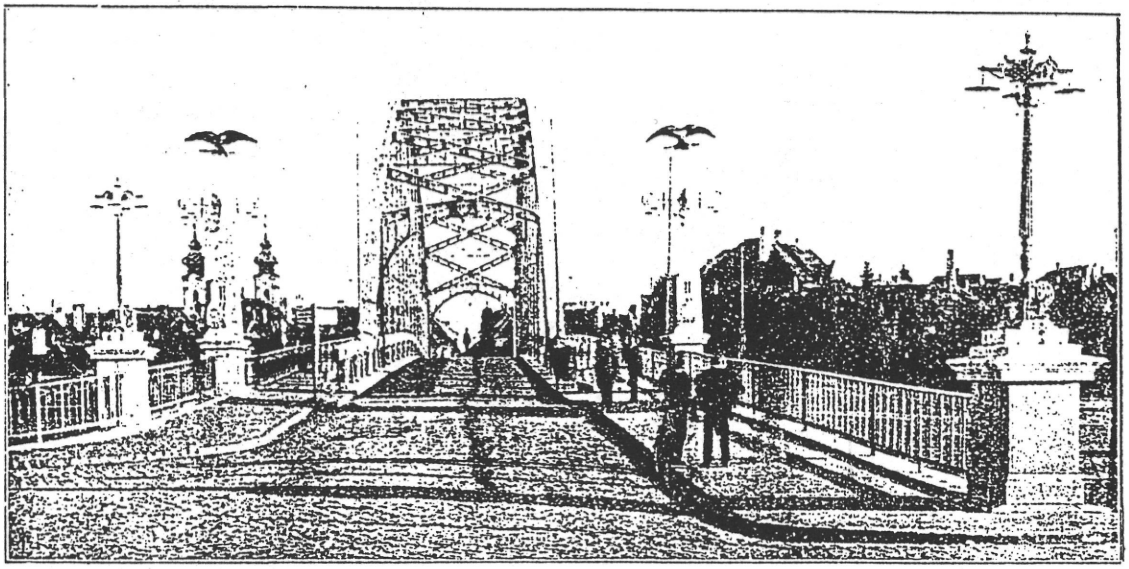


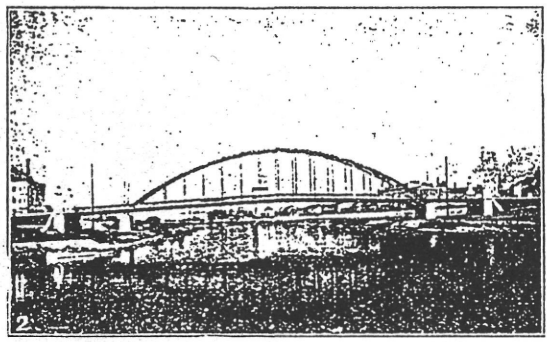
94. kép — Nagykockaburkolat-építés

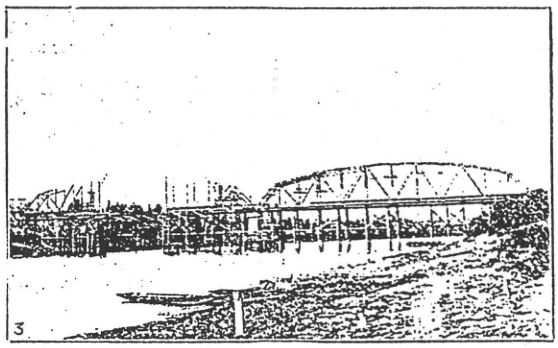


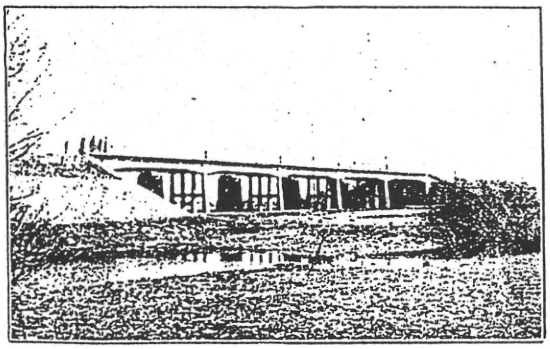
95. kép — Topeka építés a budapest—székesfehérvári úton 1929-ben

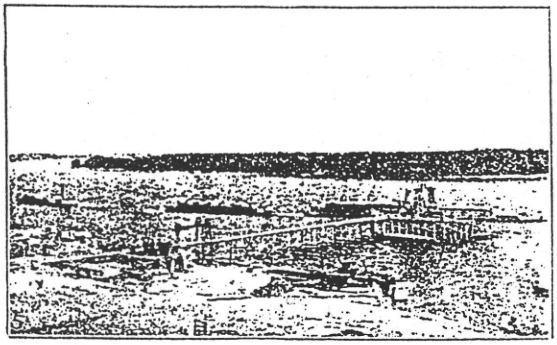
Részletek a Kereskedelemügyi Minisztérium hid- és utépitési programmjából











(L.) 1. A győri Kis-Dunahid. Épitése befejezve 1928-ban. 2. A győri Kis-Dunahid oldalról nézve. 3. A tiszaugi Tisza-hid szerelés alatt. 4. Az Eger—debreceni th. ut 46—47 km. szakaszán levő „Boeskoros" Szomorka) hid vasbetonjat. 5. Dunaföldvár—Debrecen—máramarossziget állami közuton épülő dunaföldvári vasuti és közuti Dunahid épitkezése. A képen látható a szerelőhid az első pillérrel. (Cikk a folapban.)

96. kép — Képes beszámoló az 1925—1928 között végzett útépítésekről

Az útépítés területén nagy haladást jelentett 1927. év őszén a budapest—bécsi állami közút 47—50 km, Tát és Nyergesújfalu községek közötti szakaszon az első magyar betonút megépítése *(97. kép)*. Itt rendezte a Királyi Magyar Automobil Club a gyorsasági versenyeit. Ezen az útszakaszon elért világrekordokkal Tát neve nemcsak az európai, hanem a tengerentúli lapokba is belekerült. Itt folytak a gyorsasági versenyek 1934-ig, amikor elkészült az 5. számú budapest—szeged—beográdi állami közút gyóni szakaszán az 5 km hosszú egyenes és vízszintes vonalazású beton útpálya. Ebben az időben ez az útszakasz volt Európában a leghosszabb egyenes, és a gépkocsi-versenypályákra előírt feltételeket teljes mértékben kielégítette. Ezen az útszakaszon rendezett versenyeken nagyon sok külföldi versenyző is részt vett, s a versenyek során nemzetközileg is hitelesített újabb gyorsasági világrekordokat állítottak fel. Az itt megrendezett versenyekkel a Club nevét az öt világrészen megismerték.

A Királyi Magyar Automobil Club az 1900. évben történt megalakulása óta céltudatos tevékenységével a magyar úthálózat kiépítésére komoly befolyást gyakorolt. Megteremtette az országúti üzemanyag-ellátás kereteit. Az első világháború után saját költségén fokozatosan veszélyt jelző táblákkal látta el közútjainkat. A fejlődés során a Club az államépítészeti hivataloktól kapott adatok alapján időszakonként az ország egész közúti hálózatát felölelő útállapot-térképeket adott ki, amely tevékenységével nagymértékben segítségére volt az autóturizmusnak és ezen keresztül az úthálózatunk fejlesztésének is.

Felismerve a közutaknak a gépjárműforgalom forgalom és biztonság szempontú jelentőségét, a kormány igyekezett — bár szerényebb mértékben — a törvényhatóságoknak is segítségére lenni. A „Hasznos" beruházási hitelből a törvényhatóságok út- és hídépítési célokra, valamint gőzhengerek beszerzésére 5 605 427 pengő kölcsönt kaptak.

97. kép — A 3 km hosszú táti betonpálya építése 1927-ben

Ezzel kapcsolatban még említésre méltó, hogy a kormány a vármegyék beruházási céljaira, a városok által felvett Speyer kölcsön mintájára 2 1/4 millió fontsterling külföldi kölcsönt is felvett. Az összeget a kölcsönt felvevő vármegyék részére 1926—1927-ig folyósították. A kölcsön törlesztési részleteire és kamataira kétszeres biztosítékul az útalapok útadó- és községi közmunka-jövedelmét kellett lekötni.

A vármegyék az említett összegnek mintegy kétharmadát útépítési beruházásokra használták fel, egyharmadát pedig a háztartási alapjuk terhére egyéb beruházások (kórházak, székházak stb.) költségeinek fedezésére fordították.

A szanálási évek alatt a törvényhatósági közutak hálózata kereken 700 km, a vicinális úthálózat pedig 450 km hosszú kőpályával kiépített úttal növekedett. Ezen a vármegyék 83 km hosszú állandó burkolatot építettek, amelyek közül 26 km beton-, aszfalt-, fejkő- és kiskőburkolat, 35 km terméskőburkolat, 18 km cementmakadám és 4 km strassil burkolat. Betonburkolat Bács-Bodrog és Békés vármegyékben, aszfaltburkolat Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegyében, terméskőburkolatok Csanád-Arad-Torontál vármegyében, cementmakadám útpályák Bihar, Borsod és Szabolcs vármegyékben, strassil útpályák pedig Veszprém és Zala vármegyékben épültek. A strassil útpályákat az utak későbbi átépítése során megszüntették, mert a burkolat a forgalmi igényeknek nem felelt meg (strassil = vízüveggel kezelt makadám).Az útépítéssel párhuzamosan haladt a törvényhatóságok kezelése alatt álló utak helyreállítása. A megyei törvényhatósági utakon kereken 2500 km, a községi kezelésű vicinális utakon pedig 110 km hengerlést végeztek, vagyis a megyei törvényhatósági utak kiépített hosszának mintegy 23 százalékát állították helyre hengerlés útján. Ebben az időben a megyék között a legkimagaslóbb eredményt a kis Bács-Bodrog vármegye érte el, amely 300 kilométert kitevő úthálózatából kereken 100 km utat épített kőpályával. Még Szabolcs-Ung, Bihar és Sopron vármegyék fejtettek ki nagyobb arányú útépítési tevékenységet.

A törvényhatósági útalapok 1927. évi bevétele:

a) útadó	9 405 903 P
b) vámjövedelem	3 698 474 P
c) közmunkaváltság	11 871 210 P
d) egyéb bevételek	7 388 680 P
	32 364 267 P

Az építési tevékenység sikeres lebonyolítása érdekében elkerülhetetlenül szükséges volt megfelelő számú úthenger és tehergépkocsi beszerzése, s ezzel kapcsolatban az Állami Útigépjavító Telep fejlesztése. Erre a célra összesen 2 330 424 pengőt fordítottak.

Ebből az összegből további 35 hengert szereztek be, ami annál is inkább indokolt volt, mert a magánvállalkozás a nagy tőkebefektetés miatt nem volt hajlandó ilyen drága gépekkel a szükségletnek megfelelően berendezkedni. A kőanyagok szállítása céljára pedig további nyolc tehergépkocsit szereztek be. Az Állami Útigépjavító Telep az 1927. év végén már 42 gőzhengerrel, vagyis a kezdeti évek 7 hengerével szemben annak hatszorosával, tízzel szemben 16 tehergépkocsival, kettővel szemben 18 szerszámgéppel rendelkezett, a munkások száma pedig 25-ről 150-re emelkedett. A telep úthengerlői a kezdeti 90 kilométerrel szemben az 1927. évben már 728 m hosszú útpályát hengereltek le *(98. kép)*. Az 1927. évben a törvényhatóságok útalapjának 64 gőzhengere, 35 tehergépkocsija, 37 pótkocsija és 27 személygépkocsija volt.

Az útfenntartási hitelek ki nem elégítő mértéke és az útépítések majdnem teljes szüneteltetése folytán az ország kőanyagigénye is igen kicsi volt.

A Dunántúlon, a Mátra és Bükk hegységben, továbbá a Tokaj vidékén lévő kőbányák termelése is csak az 1923. évtől vett nagyobb lendületet. Az említett kőbányák az 1923—1930. években újabb gépi berendezéseik évről évre történő tökéletesítésével a termelőképességüket nagymértékben fokozták és üzemük vitelét gazdaságosabbá tették.

Az említett időszakban az útépítési tevékenység növekedése és az útfenntartási munkákhoz szükséges kőanyagok mennyiségének emelkedése a vállalkozói kedvet növelte és ez a Dunántúlon, Nógrád vármegyében, a Mátrában és a Tokaj vidékén több kisebb-nagyobb, közöttük modern gépi berendezésekkel is ellátott kőbányaüzem létesítéséhez vezetett *(99. kép)*.

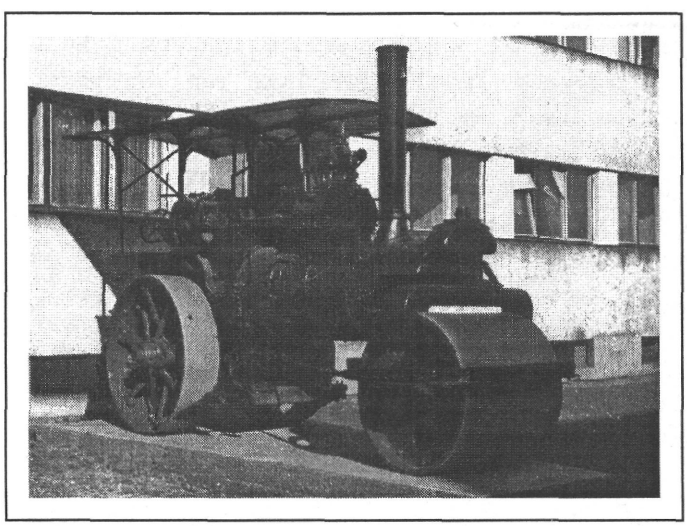
Ebből az akcióból egyes vármegyék is kivették részüket. Így nyílt meg a Pest vármegyei Kőbánya és Útépítő Rt. dömörkapui kőbányája Szentendrén (Pest-Pilis-Solt-Kiskun, Nógrád és Jász-Nagykun-Szolnok vármegyék tulajdona volt), továbbá a Békés és Heves vármegyék által berendezett apci kőbánya. E terhes, de hasznosnak ígérkezett befektetésre a vármegyéket egyrészt az a körülmény indította, hogy a magánkőbányák ebben az időben a kőanyagok árát jelentősen felemelték, másrészt a vármegyék folyton növekvő zúzottkő szükségletét kielégíteni másként nem tudták.

Ebben az időben a nagyobb bazaltbányáink a Dunántúlon: a badacsonyi, káptalantóti, nemesgulácsi, sághegyi, sümegi, tördemici és a zalahalápi, Nógrádban pedig a két somoskői és pécskői. Nagyobb andezitbányáink: apci, bodroghalászi, dunabogdányi, göngyösi, inóci, monosbéli, nagybátonyi, nógrádjobbágyi, paphegyi, sárospataki, solymosi és farkasmályi, selypi, szentendrei, szobi, tarcali, tokajvidéki és visegrádi.

Diabázbánya: a szarvaskői.

Fonolitbánya: a hosszúhetényi.

A sok mészkőbánya közül a polgárdi és nagyharsányi bányák, mint legnagyobbak említhetők fel. 1928—1929-ben a bazaltbányák átlagos évi termelése 14 800 vagon faragottkő, 125 500 vagon zúzottkő és zúzalék, 9 000 vagon terméskő, az andezitbányák termelése pedig 7200 vagon faragottkő, 105 500 vagon zúzottkő és zúzalék, és 42 600 vagon terméskő volt.



98. kép — MÁVAG UH-10-es úthenger 1928-ból. A Közlekedési Múzeum tulajdona

99. kép — Munkahelyi (mobil) kőtörőgép

A bazalt faragottkő anyagnak legnagyobb részét a fővárosi és az állami közutak építéséhez, valamint fenntartásához, míg az andezitbányák faragottkő anyagát a vidéki városok és községek használták fel.

Ebben az időben a magánbányák átlagos zúzottkő árai:

10 t bazalt zúzottkő	57,00 P
10 t andezit zúzottkő	51,80 P
10 t zúzott mészkő	42,00 P

Ezzel szemben a hosszúhetényi, nagybátonyi és tarcali állami kőbányákban 10 tonna zúzottkő előállítási ára átlagosan 36,04 P volt.

Az ország kőszükségletének kielégítése és a rendszeres kőtermelés érdekében a Kereskedelemügyi Minisztérium elkészítette a meglevő és könnyen feltárható kőbányák jegyzékét és az összes kőbánya anyagaiból mintagyűjteményt állított össze. Minden vármegyéről olyan 1:200 000 méretarányú térképet adott ki, amelyen az úthálózaton kívül a vármegye területén levő összes kőbánya és kőlelőhely is fel volt tüntetve.

Az 1923/24—1927/28. költségvetési évek közötti időszakban az államépítészeti hivatalok megfelelő elhelyezése céljából Balassagyarmaton, Esztergomban, Győrött, Makón, Pécsett, Sátoraljaújhelyen és Szekszárdon székházat építettek, Zalaegerszegen székház céljára egy emeletes bérházat vásároltak. A székházakra a „Hasznos" beruházási hitelből 873 377 pengőt fordítottak. A székházak céljára a városok vagy vármegyék igen méltányos áron, nagyobb részben azonban teljesen ingyen bocsátottak telket rendelkezésre.

A székházak építése az államépítészeti hivatalok megfelelő elhelyezését tette lehetővé. Az állam részére gazdaságos tőkebefektetés is volt, mert a hivatali helyiségek után addig fizetett bérek tőkésített összege és kamata jóval meghaladta a székházak építési költségének kamatterheit.

Az első világháború nemcsak az állami közutak hálózatának, hanem a főváros úthálózatának fejlődését is meggátolta. 1914-től 1924-ig alig történt valami. Nemcsak az úthálózat nem fejlődött, hanem a fenntartási munkák elhanyagolása folytán erősen le is romlott.

A háború után az 1923. évben a főváros a munkák szakszerűbb kivitelének biztosítása és a rendelkezésre álló gépi felszerelés gazdaságosabb kihasználása érdekében kátrányozó és bitumenező telepet létesített. Ez a tevékenység különösen az aszfalt-útépítés fejlesztése terén bírt nagy jelentőséggel.

1925 jelenti a háború után megindult fejlődés kezdetét, amennyiben az addig nem épített új rendszerű burkolatok építését kezdték meg.

1926-ban topeka burkolatot épített a fővárosi kátrányozó és bitumenező telep az Albertirsai úton, a Magyar Asphalt Rt. pedig 1927-ben a Kálmán utcában, ugyanakkor a X. kerület Állomás utcában bitumac burkolat készült. A VI. kerület Szent László úton épült a fővárosban 1928-ban az első betonburkolat *(100. és 101. képek)*.

1926-ban kezdte el a főváros a nagy forgalmú utakon épített kőburkolatoknak 6 cm mélyen kátrányos, illetve bitumenes anyagokkal való kiöntését. Az első kísérletekkel kedvezőtlen eredményeket értek el, mert a lágy anyag a hézagokba lefolyt, a kemény anyag pedig kitöredezett.

1934-ben a kátrányozó és bitumenező telepet az anyagvizsgáló intézettel Budapest Székesfőváros Útügyi Intézete néven összevonták. Ez helyes intézkedés volt, mert a kivitelezés és az azzal szorosan összefüggő anyagvizsgálat szorosabb kapcsolatba került.

A *4. táblázat* néhány burkolat építési költségét mutatja a fővárosban az 1871—1935. évek közötti időszakban pengő értékre átszámítva. Az *5. táblázat* a burkolatok 1937. évi építési költségéről ad tájékoztatást.

Ebben a korszakban a főváros az úthálózatát már rendszeresen fenntartotta, amit az is mutat, hogy például az 1934-ben úthálózatának fenntartására kereken 1 800 000 pengőt fordított, vagyis a burkolattal ellátott úthálózatra vonatkoztatva kilométerenként 2370 pengőt, a főváros egész úthálózatára vonatkoztatva pedig kilométerenként 1097 pengőt.

A „Hasznos" beruházási hitel a hídépítés területén is fellendülést eredményezett, amennyiben ebből a hitelből a közúti hidak építésére 16 611 378 pengőt fordítottak.

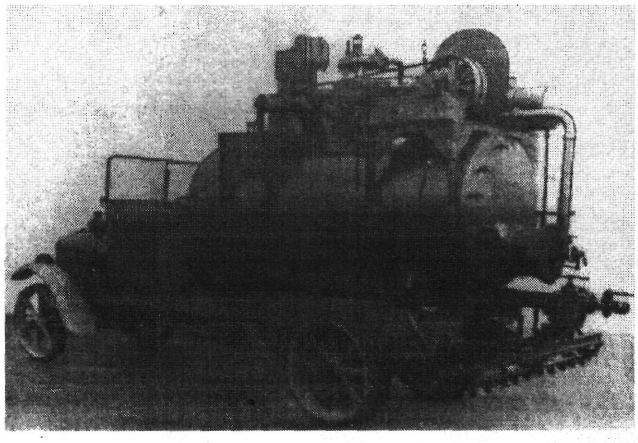
Miután közvetlenül a háború utáni években a felrobbantott Tisza-hidak helyreállítása már megtörtént, legsürgősebb feladatként jelentkezett a Szamosköz és Bodrogköz az országgal való összeköttetésének biztosítása.

Az új hídépítések közül időrendileg első helyen a közúti és vasúti közlekedésre szolgáló matolcsi Szamos-hidat kell említeni. E híd építése volt az első világháború utáni időszak legelső nagyobb szabású hídépítése, amelynek munkálatait — mint arról már szó volt — 1922-ben elkezdtek, de hitel hiánya miatt a munkát csak az 1925. évben fejezték be. A korszak jelentékenyebb hídépítései még: a berettyóújfalui Berettyó-híd, a makói Maros-ártéri hidak, a rábahídvégi Rába-híd, a zalahídvégi és zalaapáti Zala-hidak, a Baja és Bátaszék közötti Duna-ártéri híd, a komádi Sebes-Körös-híd és a lenti Kerka-hidak.

A szóban forgó időszakban kezdték el a dunaföldvári Duna-híd és a tiszaugi Tisza-híd építését, amelyeket vasúti forgalomra is alkalmas módon építettek meg. Mindkét híd építése nagy jelentőségű volt, nemcsak a közvetlen környezetükbe eső községek fejlődése szempontjából, hanem azért is, mert e hidak a meglevő kiépített utak révén a Dunántúl és Tiszántúl között közvetlen közúti kapcsolatot létesítettek, ami a csatlakozó vasútvonalak megépítése után vasúti összeköttetéssel is kiegészítést nyert *(102. és 103. kép)*.

A dunaföldvári híd építésének jelentőségét még nagymértékben növelte az a körülmény is, hogy a budapesti Duna-hidak és a bajai vasúti Duna-híd között levő hosszú Duna-szakaszon ez volt az egyetlen áthidalás.

A dunaföldvári Duna-híd építését 1928-ban kezdték el és 1930-ban fejezték be, a tiszaugi Tisza-híd építését pedig 1927-ben kezdték el és 1929-ben fejezték be.



100. kép — Bitumenszóró gépkocsi 1928-ban

101. kép — Tüzelőkocsi (masztikátor) öntöttaszfalt készítéséhez a Magyar Aszfalt Rt.-nél

Az 1929. évben indították meg és az 1930. évben fejezték be a balsai Tisza-híd építését. A hídépítés közlekedési szempontból nagy jelentőséggel bírt egyrészt azért, mert a Bodrogköz az ország többi részével a Tiszán át is állandó jellegű összeköttetést kapott, másrészt mert a hídon a személyforgalom szállítását szolgáló bodrogközi gazdasági vasútvonalat is átvezették, s így Nyíregyháza és Sátoraljaújhely közvetlen vasúti összeköttetést nyert.

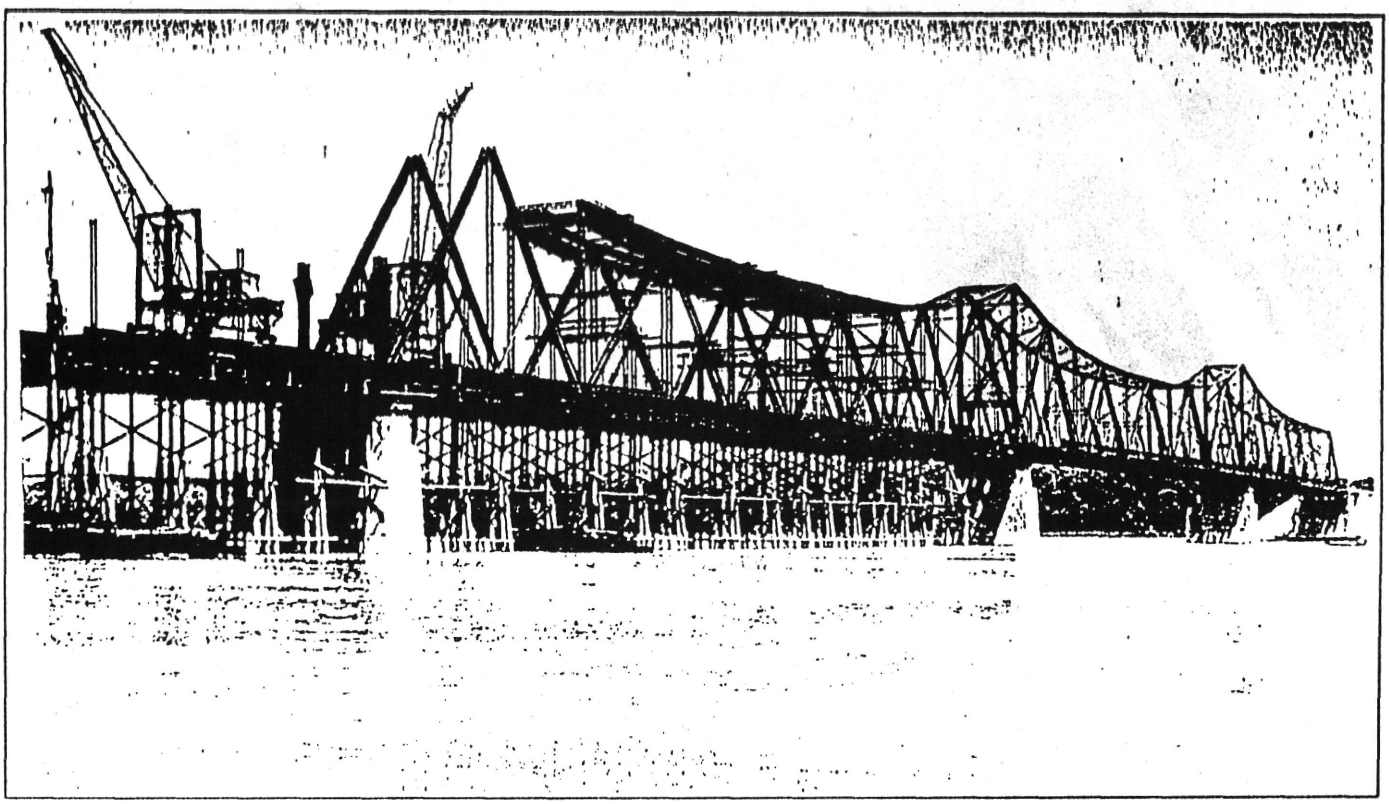
1925—1929-ben az előzőkben említetteken kívül még mintegy 45 kisebb és középnagyságú hidat építettek.

4. táblázat — Burkolatépítési egységárak alakulása Budapesten

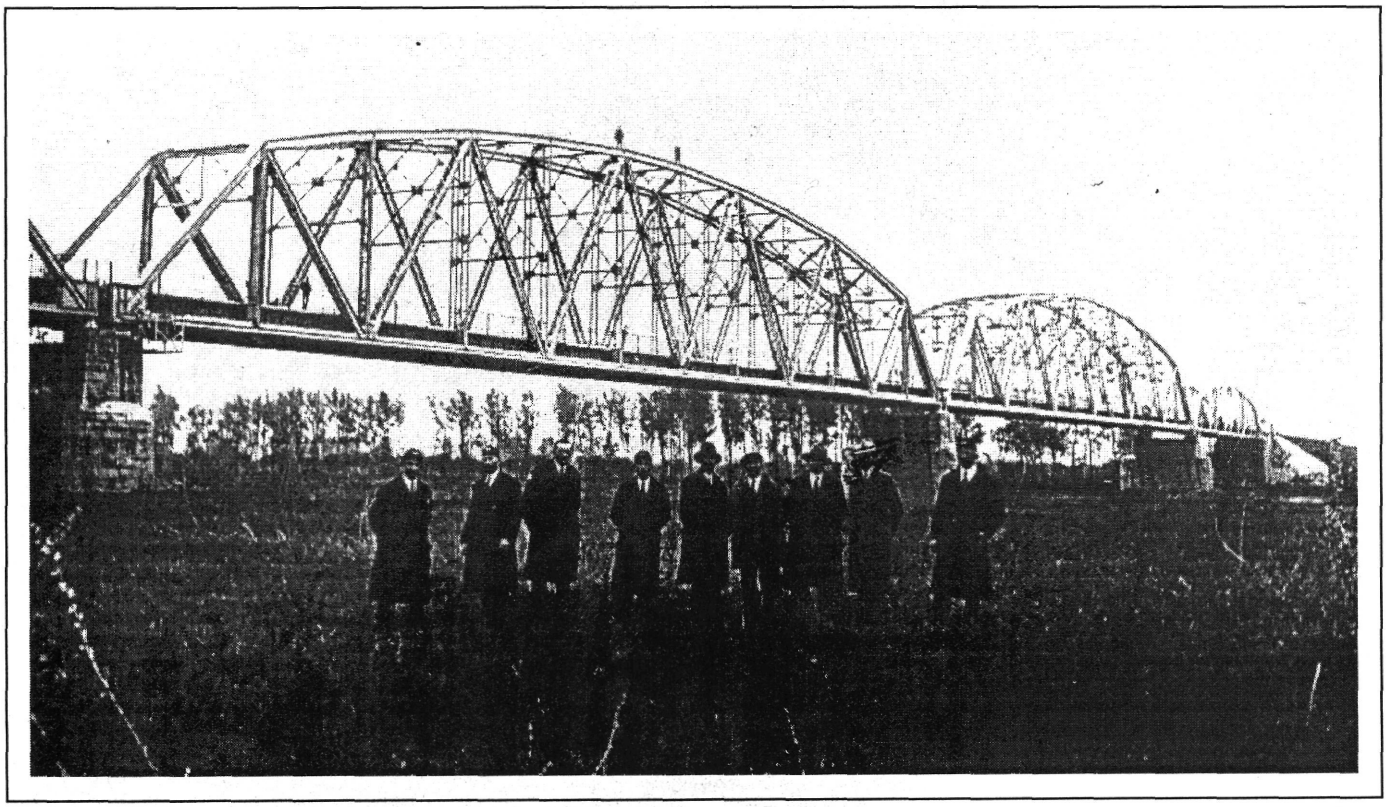
Burkolatnem	1871.	1882.	1898.	1912.	1935.
	pengő/m²				
Gránitkocka zúzottkő alapon	26,00	25,50	24,50	-	-
Bazaltkocka zúzottkő alapon	-	-	-	25,50	33,00
Bazalt 3/4 kocka zúzottkő alapon	-	-	-	19,40	26,00
Bazalt fejkő zúzottkő alapon	-	-	-	14,90	21,00
Trachit kocka zúzottkő alapon	-	17,00	15,00	-	-
5 cm vastag aszfalt comprimé 18 cm vastag betonalapon	25,50	-	-	-	-
5 cm vastag aszfalt comprimé 20 cm vastag betonalapon	-	17,50	18,50	17,50	22,00
5 cm vastag aszfalt coulé 15 cm vastag betonalapon	-	14,50	14,00	14,00	15,00
Keramit 15 cm vastag téglán	-	20,00	-	-	-
Keramit 15 cm vastag betonalapon	-	-	16,50	21,00	23,00
Keramit 20 cm vastag betonalapon	-	-	-	18,00	16,00
Fakocka vörösfenyőből kettős deszkaalapon	-	22,00	-	-	-
Fakocka vörösfenyőből 15 cm vastag betonalapon	-	-	17,50	17,50	-

5. táblázat — A burkolat teljes építési költsége az 1937. évben

A burkolat neme	pengő/m²
Bazaltkocka makadámalapon, bitumenes hézagkiöntéssel	44,20
Bazalt 3/4-es kocka makadámalapon, bitumenes hézagkiöntéssel	32,80
Bazalt fejkő makadámalapon, bitumenes hézagkiöntéssel	26,30
Bazalt kiskocka makadámalapon, bitumenes hézagkiöntéssel	20,50
Keramit 20 cm betonalapon, bitumenes hézagkiöntéssel	20,30
Beton 15 cm vastag makadámalapon	19,20
Topeka 25 cm vastag betonalapon vagy 5 cm kötőréteg, 3 cm topeka	32,50
Öntöttaszfalt 25 cm betonalapon, 4 cm kötőréteg, 3 cm zúzalékos öntöttaszfalt	27,50
Homokaszfalt 25 cm betonalapon, 5 cm kötőréteg, 3 cm aszfalt	27,20
Könnyű topeka makadámalapon, 2 cm kötőréteg, 3 cm topeka	15,20
Könnyű öntöttaszfalt 20 cm betonalapon, 4 cm aszfalt	14,10
Bitumennel kötött makadám, felületi kezeléssel	10,00
Vizes makadám 20 cm alapon, 12 cm bazalt zúzottkővel	7,00
Vizes makadám 20 cm alapon, 10 cm andezit zúzottkővel	6,00



102. kép — A dunaföldvári Duna-híd építése 1929-ben



103. kép — A taszaugi Tisza-híd 1936-ban

A Budapesti Kikötő Igazgatóság rendelkezésére álló hitelből az 1924—1925-ben a gubacsi, és 1928—1929-ben pedig a szigetcsúcsi hidat építették meg.

1925—1929-ig a megyei és városi törvényhatóságok is számottevő hídépítési munkát végeztek. Ezek közül a következő nagyobb hidak említhetők meg: Győr város által a 15. számú győr—galántai főközlekedési úton épített győri Kis-Duna-híd, Szeged város által átépített szegedi közúti Tisza-híd, Moson község által épített mosoni Kis-Duna-híd, a kunszentmártoni Hármas-Körös-híd, az alsóberecki Bodrog-híd, az újszászi Zagyva-híd, a sajókazai Sajó-híd, a zalaszentgróti Zala-híd és a kaszaházi Zala-híd.

Az ország közúti közlekedésében a Budapest és Baja közötti áthidalás hiánya erősen éreztette hatását, s minthogy ebben az időben újabb Duna-híd építésére nem sikerült fedezetet biztosítani, 1927-ben Baján gőzkomp beállításával igyekeztek a közlekedési viszonyokon javítani.

A hídépítési költségeknél az első világháború előtti árakhoz viszonyítva jelentős drágulás mutatkozott. Az első világháború előtti időben a vasbeton hidak építési költsége átlagosan folyóméterenként 1000 korona, azaz 1160 pengő, a vasszerkezetű hidaké 2000 korona, azaz 2320 pengő volt, ezzel szemben az 1928—1929. években épített vasbeton hidak folyóméterenkénti költsége 1500—2000 pengő, a vashidak építési költségek pedig 3—4 000 pengő között volt. Ezek az árak I. rendű terhelésnek megfelelő teherbírású 6 m pályaszélességű hidakra vonatkoznak, amelyekben a felszerkezet költségén kívül benne vannak az alépítmény és a csatlakozó hídfeljárók költségei is, amennyiben azok nem nagyobb terjedelműek.

A kort még a földutak járhatóvá tételének problémája is foglalkoztatta. E kérdés megoldásának elősegítéseként az Amerikai Egyesült Államokból egy Wehr—Fordson rendszerű útegyengető gépet hoztak be, amely szántó, egyengető és fogasoló alkatrészeivel naponta több kilométer hosszú kötött talajú földutat domborított és szabályos felületté képzett ki, az utána kapcsolható beton- vagy földhengerrel pedig az elegyengetett felületet tömörítette is.

Hazai gyáraink is több hasonló berendezésű gépet gyártottak, amelyekkel néhány vármegye, Somogy megyével az élen, kiépítetlen földútjaikat gondozták, sőt a felmerülő költségek megtérítése ellenében a lehetőség szerint a közdűlő- és tanyai utak karbantartására a községeknek is kölcsönözték. 1943-ban a vármegyéknek 12 útgyalujuk volt. A községi és egyéb földutak gondozása szempontjából a vármegyék és a hazai gyárak kezdeményező lépései megnyugtató és biztató perspektívát ígértek, a további fejlődést azonban a második világháborús események meggátolták *(104. kép)*.

A szanálási intézkedések megteremtették a pengő értékállandóságát, mely nagyarányú útépítések végrehajtását tette lehetővé. A vázolt rövid időszakban a törvényhatósági úthálózat fejlesztése terén kimagasló eredményeket értek el, de már előrevetették árnyékukat azok a terhek, amelyek a kölcsönök törlesztési részletei és kamatai, valamint az úthálózat és gépjárműforgalom növekedése folytán a fenntartási költségek emelkedésével az elkövetkező időszakban jelentkezni fognak.

1926—1927-ben a gépjárműforgalom ugrásszerű emelkedése különösen a nagyobb forgalmú állami közutakon támasztott új igényeket. A makadám útpályák nagyobb gépkocsiforgalmú utakon a nagy keréknyomású, erős dinamikus-, nyíró- és légritkító erőhatásoknak nem tudtak ellenállni és rohamosan pusztultak. Intézményesen kellett gondoskodni az ilyen forgalomnak alávetett utak állandó és teherbíróbb burkolatokkal történő ellátásáról.

A közutaknak a gépkocsiforgalom igényeit kielégítő átépítése és fenntartása évről évre fokozódó terhet jelentett az útfenntartó hatóságoknak, amelyet a közutakra rendelkezésre álló hitelekből csak részben lehetett fedezni.

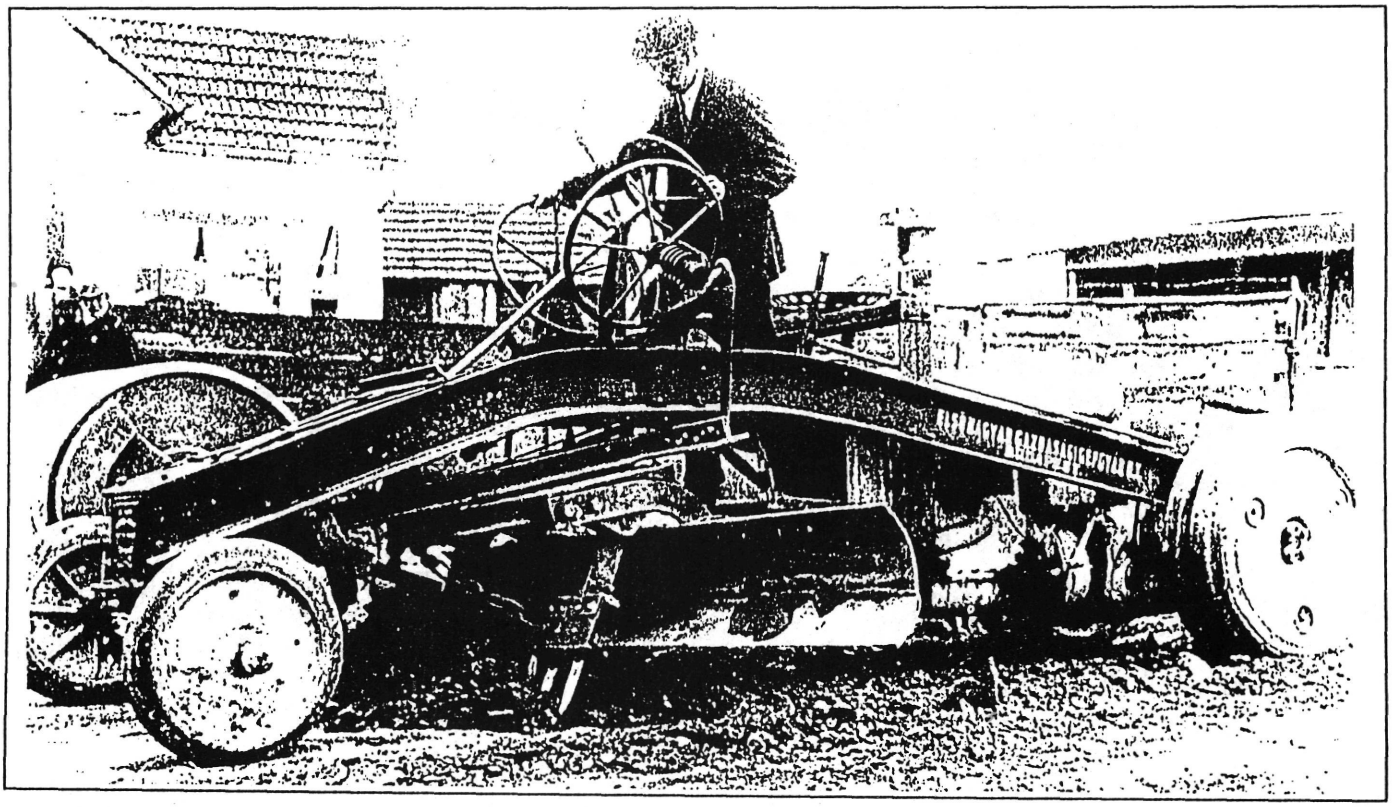
Abból az elvből kiindulva, hogy az utak átépítését a gépjárműforgalom tette szükségessé, úgy mint külföldön, nálunk is az átépítési költségeket részben a gépjárművek megadóztatása útján kívánták biztosítani.

Ez az elhatározás hívta életre „A közúti gépjárművek közúti célokra való megadóztatásáról" szóló 1928. VI. tc.-t, amely a gépjárműveket kombinált rendszer szerint adóztatta meg, éspedig: a személygépkocsikat és motorkerékpárokat lóerőszám szerint, míg az autóbuszokat, tehergépkocsikat és pótkocsikat az önsúlyuk alapján. A járművek számát a *6. táblázat* mutatja.

A gépjárműadó bevezetése úthálózatunk fejlesztése szempontjából igen nagy jelentőségű esemény volt, mert nagy forgalmú közútjaink nagyobb mértékben végleges burkolatokkal történő átépítését tette lehetővé és a gépjárműforgalom növekedésének aránya a közutak átépítéséhez évről évre nagyobb bevételt biztosított.

A gépjárműadó bevételből nem új utakat építettek, hanem a legnagyobb forgalmú utakat építették át a gépjárműforgalom igényeit kielégítő burkolattal.

A gépjárműadó kezdetben céladó volt, s ezért az az államnak nem a többi adóval együttesen kezelt bevételi forrását képezte, hanem teljes egészében az 1928. évben létesített „Országos Útfejlesztési Alap"-ot illette meg, amely fölött a kereskedelemügyi miniszter rendelkezett.



104. kép — Magyar gyártmányú földgyalu

Az „Országos Útfejlesztési Alap"-nak a gépjárművek adóztatásából

az 1927/28. költségvetési évben		1 310 330 P
az 1928/29.	„ „	3 907 112 P
az 1929/30.	„ „	4 630 219 P
az 1930/31.	„ „	4 613 842 P
az 1931/32.	„ „	4 188 987 P bevétele volt.

Az évi 4 millió pengőt meghaladó bevétel számottevő összeget jelentett, mert 1930—1934-ig a 4. sz. budapest—püspökladány—ungvári állami közút szentlőrinc—ceglédi, a 3. sz. budapest—miskolc—kassai állami közút Borsod megyei, az 5. sz. budapest—szeged—beográdi állami közút alsónémedi—kecskeméti és a a 6. sz. budapest—pécs—barcsi állami közút érd—ercsi szakaszán 5,5 m széles betonburkolatok létesülhettek. Építésük kilométerenkénti átlagos költsége 115 440 P (a betonburkolat egységára 13,81 P/m^2), 1934—1935-ben az 5. sz. budapest—szeged—beográdi állami közút kecskemét—szegedi, a 7. sz. budapest—nagykanizsa—varasdi állami közút kápolnásnyék—székesfehérvári és a 8. sz. székesfehérvár—jánosháza—gráci állami közút székesfehérvár—veszprémi szakaszán talajjavítás után földre helyezett 13 cm vastag, 6 m széles betonburkolatok építésének kilométerenkénti átlagos költsége 67 730 pengő (a betonburkolat egységára 9,68 P/m^2). Az utóbb említett közút veszprém—rábafüzesi szakaszán az 1936—1937. években épített 13 cm vastag betonburkolat kilométerenkénti átlagos költsége 67 902 P (a betonburkolat egységára 8,87 P/m^2) volt. Az említett kilométerenkénti átlagköltségek a földmunka, alépítmény, betonburkolat, kisebb műtárgyak és egyéb mellékmunkák költségeit is magukban foglalják. Az 1935—1937. években a kiskőburkolat négyzetméterenkénti építési költsége 16 pengőbe, 5 cm vastag topeka burkolaté: 8 pengőbe és 3,5 kg/m^2 mennyiségű kötőanyaggal készített bitumenes felületi bevonása: 2,50 pengőbe került. Az alapszerű pénzkezelések megszüntetésére vonatkozó rendelet értelmében az „Országos Útfejlesztési Alap" 1932. június hó 30. napján megszűnt, és az ezen időpontig végrehajtott építésekből fennállott 7 180 383,18 P tartozást a kereskedelemügyi miniszteri tárca 1932/33. évi kezelésében az „Államépítészeti hivatalok, közutak és közúti hidak" költségvetési címhez vitték át. A gépjárművek megadóztatásából származó bevétel az említett időpont óta a pénzügyminiszteri tárca költségvetésében jelentkezik. A gépjárműadó mint céladó biztos pénzügyi fedezetet jelentett a közutak átépítésére, de az abból származó bevétel mégsem volt elegendő olyan ütemű átépítésre, amely ütemet a gépjárműforgalom növekedése kívánt. Abból a helyes alapgondolatból kiindulva, hogy a közutak fő burkolattal való ellátása a gépjárművek számának gyorsabb ütemű emelkedését és így az Országos Útfejlesztési Alap bevételeit is ugyanilyen ütemben vonzza maga után, a Kereskedelemügyi Minisztérium az utak átépítésének részben vállalkozói hitelezés mellett történő végrehajtására tett javaslatot.

6. táblázat — Gépjárművek darabszáma Magyarországon

Év	Személygépkocsi	Teher- és egyéb gépkocsi	Motorkerékpár	Összesen
1926	6 712	2 579	2 941	12 232
1932	10 889	5 268	10 795	26 952
1934	10 325	4 024	8 885	23 234
1936	13 987	4 588	9 212	28 087
1937	16 451	4 844	9 475	30 770

A javaslatot a Minisztertanács elfogadta. Ennek az elhatározásnak első lépése az volt, hogy a vállalatok az elvégzett munkájuk költségének 40 százalékát készpénzben kapták meg, 60 százalékát pedig az Országos Útfejlesztési Alapból 6 félév alatt egyenlő részletekben törlesztették és a tőkehátralék után a hivatalos váltóleszámítolási kamatlábat 1 százalékkal meghaladó kamatot fizettek. Ez a finanszírozási mód jelentékenyen nagyobb úthossz állandó burkolattal történő átépítését tette lehetővé, mint amilyen úthossz hitel igénybevétele nélkül lett volna építhető.

Az említett fizetési feltételek mellett 1929-ben építették át a 7. sz. budapest—nagykanizsa—varasdi állami közút budapest—siófoki és az 1. sz. budapest—győr—bécsi állami közút budapest—győri és a 3. sz. budapest—miskolc—kassai állami közút cinkota—gödöllői szakaszát.

1925 és 1929 között eltelt 5 év volt az az időszak, amely a világháború után számottevőt alkotott. Kiemelkedő volt több törvényhatóságnak az úthálózat fejlesztése érdekében kifejtett eredményes tevékenysége, de erősen jelentkezett az a hátrány, hogy az egyes törvényhatóságok egészen önálló útügyi politikát folytattak. A törvényhatóságok helytelen útügyi politikája abban nyilvánult meg, hogy önmagukat önálló egységeknek tekintették. A legtöbb helyen az úthálózat és az útépítési program megállapítása során kizárólag a helyi érdekeket tartották szem előtt, figyelmen kívül hagyva a távolsági forgalom és a szomszédos területek igényeit. Ennek az elszigetelt politikának volt a következménye, hogy két szomszédos törvényhatóság székhelyét, vagy egyéb fontos ipari és mezőgazdasági központot összekötő utak nemcsak más és más neveket viseltek, de azok jellege és kiépítettségi foka is a helyi közlekedési, politikai, sőt magánérdekek függvénye volt. Egyes törvényhatóságok igen gyakran kisebb közforgalmi jelentőségük ellenére is azokat az utakat építették, amelyek az országos politikában, vagy a vármegye életében súlyt képviselő hatalmasságok vagy földbirtokosok érdekeit szolgálták. Az említett egymással összhangba nem hozott érdekeknek az volt az eredménye, hogy az egyik megyei székhelyről a szomszéd megye székhelyére, vagy az ország fontosabb ipari vagy mezőgazdasági központjába vezető út a vármegye határán, a szomszédos vármegye területén kiépítetlen útban vagy esetleg egy bizonytalan dűlőútban folytatódott azért, mert a szomszéd vármegyében vagy nem volt az útnak kellő súllyal bíró patrónusa, vagy az erőforrások elégtelen volta gátolta az út kiépítését. Ezeket a visszásságokat igyekezett kiküszöbölni a főközlekedési úthálózatnak 1934-ben történt megállapítása, amiről a későbbiekben még szó lesz.

A közúti szolgálat ellátására államépítészeti hivatal volt: Balassagyarmaton, Baján, Berettyóújfaluban, Budapesten, Debrecenben, Egerben, Esztergomban, Győrött, Gyulán, Kaposváron, Makón, Mátészalkán, Miskolcon, Nyíregyházán, Pécsett, Sátoraljaújhelyen, Sopronban, Szekszárdon, Szentesen, Székesfehérváron, Szikszón, Szolnokon, Szombathelyen, Veszprémben és Zalaegerszegen. Ezeken kívül még Szegeden is működött államépítészeti hivatal a Szeged városi magasépítészeti szolgálat ellátására, amelyet azonban később takarékossági okból megszüntettek. Az első magyar Útügyi Kongresszust 1928-ban Budapesten tartották. Ennek anyaga könyv alakban is megjelent. (A kiskőrösi útügyi archívumban megtalálható.) 1929-ben jelent meg az első, igazán korszerű Közlekedésrendészeti Szabálygyűjtemény 250 000/1929. B szám alatt. A magyarországi élenjáró útépítéseknek első reprezentánsai a budapest—siófoki és a budapest—győri útszakaszok lettek, amelyek 1929-ben 200 km hosszban teljesen korszerű, nagy részben beton- és aszfaltburkolatot kaptak, s mint ezt a későbbi évek igazolták, az ország idegenforgalmának jelentős tényezőivé váltak.

A két útvonal átépítése a gépjármű-közlekedés szempontjából nagy eredményt jelentett, és az igényeket tovább fokozta, s a közúti ügyből a gazdaság korábbi hamupipőkéjéből egyszerre primadonna lett (idézet Mihailich Győző professzortól).

A gépkocsiforgalom növekedésével a közutak, jelentőségüket tekintve a vasutak mellé sorakoztak fel. Ebben az időben sokan úgy látták, hogy a gépkocsiforgalom a vasút forgalmát csökkenti és így az a vasútra nézve konkurenciát jelent. Ezért megkezdődött a vasút küzdelme a gépkocsiforgalom térhódítása ellen.

A gépkocsi és a vasút versenye folytán kebelen belüli keletkezett válságot az 1930. XVI. tc. rendezte oly módon, hogy a rendszeres gépkocsijáratok létesítésének és fenntartásának állami jogát az állam vállalatokra átruházhatta.

Az állam a felhatalmazás alapján a fuvarozási koncessziót az Államvasutakra ruházta át azzal a kikötéssel, hogy a fuvarozást kizárólag a Magyar Teherautófuvarozók Országos Központi Szövetkezete útján gyakorolhatja.

A törvényben felhatalmazást kapott a Kereskedelemügyi Minisztérium arra is, hogy az esetenkénti fuvarozást űző vállalatok működési körét meghatározott körzetre korlátozza. Ennek a felhatalmazásnak az alapján a Minisztérium a teherautó vállalatok működését 20—30 kilométeres körzetre szorította.

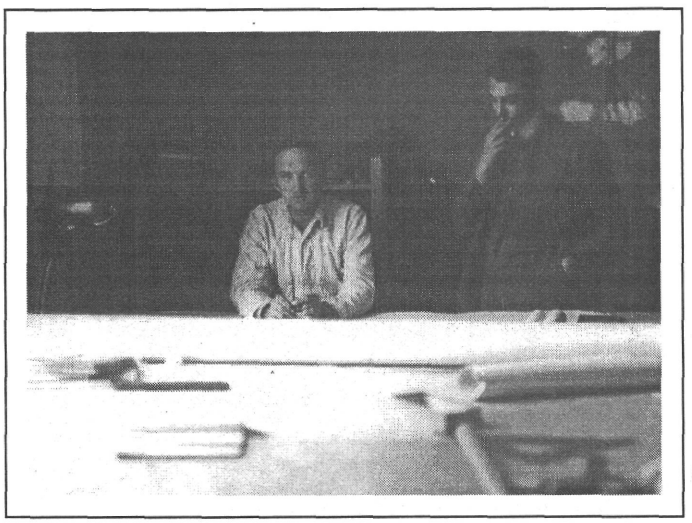
A gépkocsiforgalom fejlődésének előbb említett korlátozó intézkedése téves volt. Az ország szállítóeszközei (légi, hajó, közúti és vasúti) forgalmának beható tanulmányozása azt mutatja, hogy a gépkocsiszállítás a vasút forgalmának csak azt a részét vonja el, amelyet a kedvezőbb üzemi viszonyai és alacsonyabb önköltsége folytán a vasútnál gazdaságosabban bonyolít le. Ezzel a gépkocsiszállítás a vasutat olyan forgalomtól szabadítja meg, amely a vasútra nézve veszteséges.

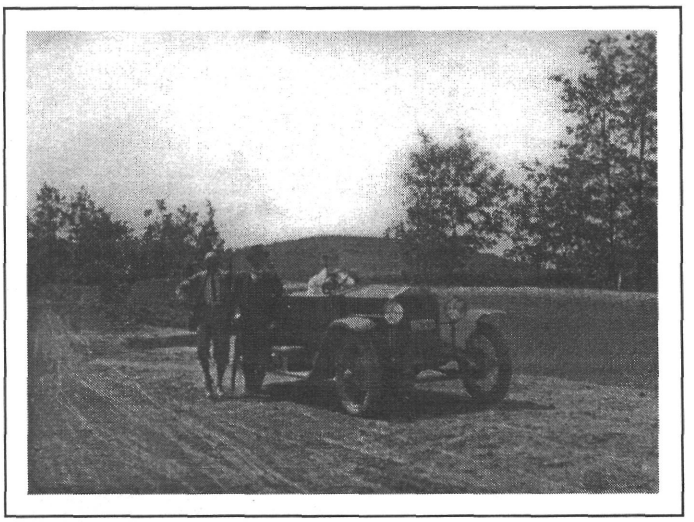
1930 az elkészített tízéves útépítési program végrehajtásának kezdete volt. Ennek a programnak első három évére a Kereskedelemügyi Minisztérium 1200 km hosszú állami útnak állandó burkolattal való átépítését vette tervbe, s ezen munkák végrehajtásának biztosítása céljából nyilvános versenytárgyalást hirdetett. A minisztérium a munkálatok költségét a versenytárgyalási feltételek szerint a vállalkozók által biztosítandó hitelek igénybevételével az Országos Útfejlesztési Alapból hatévi törlesztés mellett kívánta kifizetni.

A versenytárgyalási felhívásban a következő hosszabb útvonalak szerepeltek: a budapest—bécsi út győr—országhatárszéli szakasza, a budapest—balassagyarmati út, a budapest—miskolc—kassai út gödöllő—miskolci szakasza, a budapest—cegléd—szolnok—debrecen—nyíregyházi útvonal, a budapest—szegedi út, a budapest—siófok—keszthelyi út siófok—keszthelyi szakasza, a győr—soproni és a miskolc—sátoraljaújhelyi közutak. A vállalkozók ajánlataikban a költségek hitelezése tekintetében a legkülönbözőbb kikötéseket tették. A pengőben fizetendő törlesztési részleteket egyesek a dollárnak, mások a holland forintnak, fontsterlingnek és a svájci franknak a budapesti tőzsdén jegyzett árfolyamához kötötték. Ezek az elfogadhatatlan kikötések egy ideig a munkák vállalatba adásának leküzdhetetlennek látszó akadályát képezték, míg több heti tárgyalás után a kormány az aranypengő fogalmának egyébként is szükségessé vált bevezetésével a kérdést megoldotta. (1 aranypengő = 0,2632 gramm finom arany.) A vállalatok az elvégzett munkájuk költségét aranypengőben megállapított bemutatóra szóló és 12 félév alatt letörlesztésre kerülő „Kötelezőjegy"-ben kapták meg. A törlesztés alacsony részlettel kezdődött és a 12 félévig folyton növekvő irányzatot mutatott. A tőkehátralék után a hivatalos váltóleszámítolási kamatlábat 1 százalékkal meghaladó kamatot fizettek. Minthogy pedig a vállalatok a hitelezési műveletet saját tőkéjükkel nem tudták lebonyolítani, a kötelezőjegyeket a vállalkozóktól legtöbb esetben a bankok vették át árfolyamkülönbözettel.

A hitelezési nehézségek és az árajánlatoknak az előirányzott összegnél magasabb volta, a versenytárgyalásra kiírt 1 200 km hosszú útépítési munkából csak mintegy 800 km hosszú út átépítésének vállalatba adását tették lehetővé. Az 1930—32. években elvégzendő munkákra a szerződést az 1930. év első negyedében megkötötték, és az erre az évre előirányzott munkákat el is kezdték.

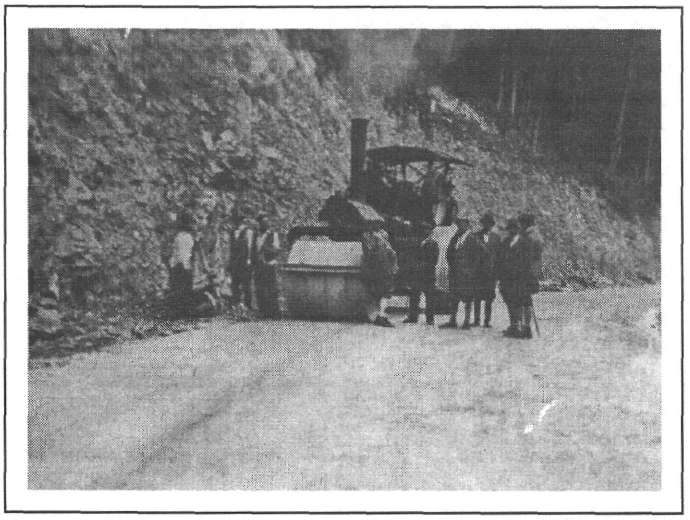
A program keretében 1930—1931-ben: az 1. sz. budapest—győr—bécsi út győr—országhatárszéli, a 3. sz. budapest—miskolc—kassai út gödöllő—hatvani; a horti, gyöngyösi, kápolnai és füzesabonyi átkelési, továbbá Heves megye határa és Miskolc közötti; a 4. sz. budapest—püspökladány—ungvári út Budapest—Nyíregyháza közötti; a 6. sz. budapest—pécs—barcsi út Érd—Ercsi közötti, továbbá az adonyi és dunapentelei átkelési; a 7. sz. budapest—nagykanizsa—varasdi út Siófok—Keszthely közötti; a 22. sz. kerecsend—miskolci út Kerecsend és Eger közötti; a 43. sz. debrecen—szegedi út 0—5 km közötti és a 85. sz. győr—soproni út csornai, kapuvári, vitnyédi, fertőszentmiklósi átkelési szakaszait építették át *(105. a, b, c képek)*.





105. kép — A miskolc—egri úton 1928—1931-ben a) tervezés

c) ellenőrzés



b) kivitelezés

A harmadik, vagyis 1932-re vállalatba adott munkák végrehajtását a világgazdasági válság átmenetileg megakadályozta. Ez az akadály annál is inkább teljes súlyával nehezedett útfejlesztési programunkra, mert többek között erre az évre volt előirányozva a nemzetközi forgalmi fontossággal bíró budapest—szegedi út átépítése is.

Az angol Automobile Association kezdeményezésére a Touring Clubok Nemzetközi Szövetsége (Alliance Internationale de Tourisme) 1930 júniusában egész Európát átszelő autóút létesítését szorgalmazta tűzte ki célul. 1931-ben Bécsben tartott konferencián a Szövetség már az út vonalvezetésére is javaslatot tett.

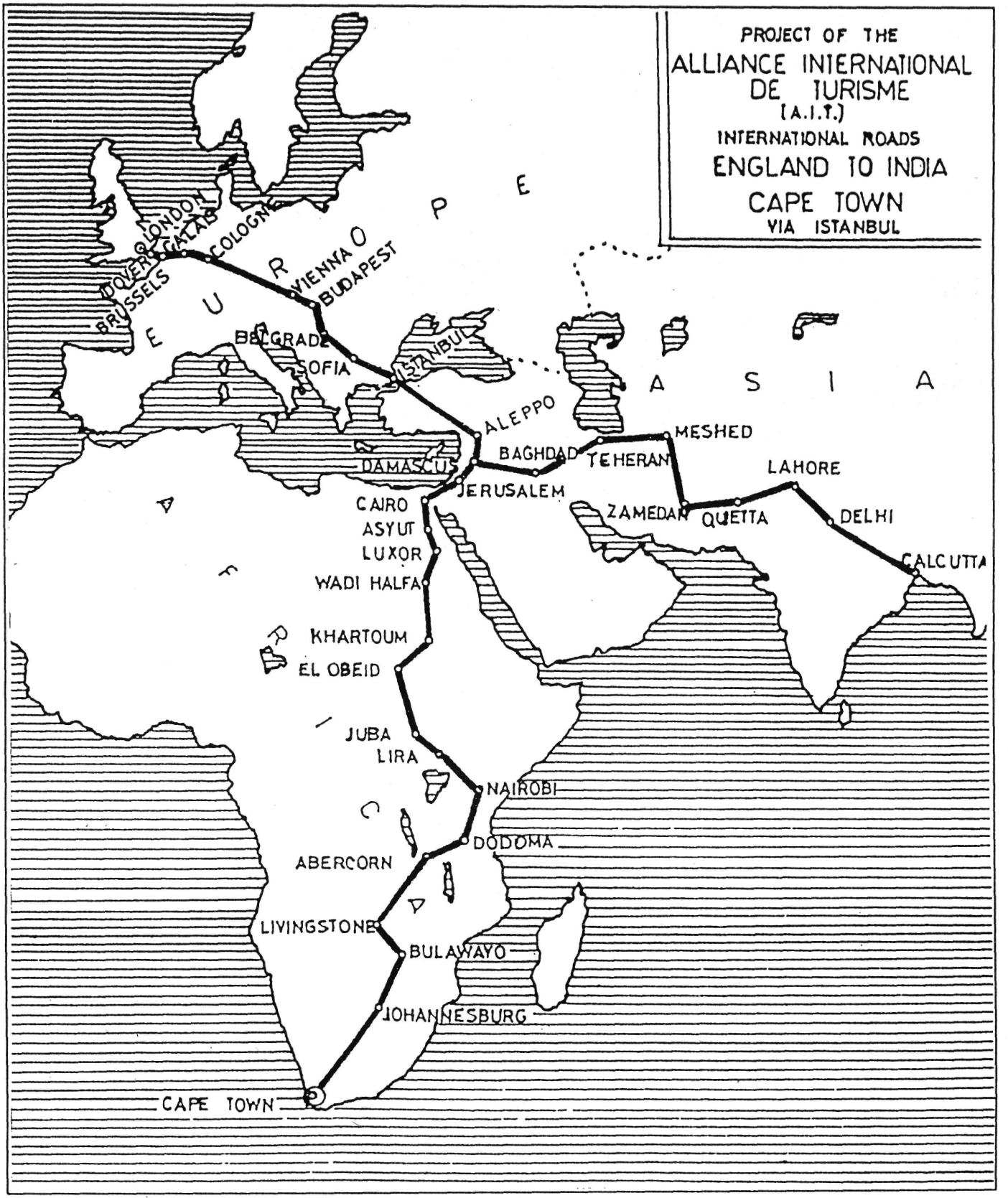
A javaslat szerint az út Londonból indulna ki. Dover és Calais közt különleges gyors kompátkelést létesítenének, ezután Brüsszel—Köln—Nürnberg—Passau—Wien—Budapest—Szeged—Beográd—Szófia érintésével haladna Istanbulba. Az út nagyjából a transzkontinentális expresszvonatok útját követné, és a legtermészetesebb és legrövidebb összeköttetést képezné London és Istanbul között.

A bécsi konferencián Csehszlovákia az út Prágán keresztül való vezetését javasolta, ami a magyar terület elkerülését és az útvonal hosszabbodását jelentette volna, amellett kedvezőtlenebb terepen haladt volna. Ennek a javaslatnak elutasítását döntő módon a Magyar Touring Club előterjesztése befolyásolta. A klub előterjesztésének leghatásosabb érvelése az volt, hogy a konferencia idejére a budapest—bécsi állami út magyar szakasza az autóforgalom akkori igényeihez kielégítő módon már kiépült, a Szeged felé vezető szakasz kiépítésének elhatározását pedig befejezett ténynek jelenthette be, mert az építés az államutak jóváhagyott hároméves átépítési programjában szerepelt. A konferencia így az eredeti vonalvezetést fogadta el. Románia kívánságára Budapestről Szolnokon, Kolozsváron, Brassón át Bukarestig, illetve Konstanzáig kiágazást terveztek, amely a Fekete-tengeren való átkeléssel csatlakozik Istanbulhoz. Ebben az időben a szóban lévő útvonal Magyarországon át történt vezetésének további jelentősége domborodott ki azáltal, hogy az angol Automobile Association az akkori angol gyarmatokkal való kapcsolat megteremtése céljából az útnak egyrészt Bagdadon át Calcuttáig, másrészt Kairón át az Afrika déli csúcsán lévő Cape-Town-ig terjedő meghosszabbítását tűzte ki célul. Ezzel a törekvéssel a transzkontinentálisnak tervezett út interkontinentális jelleget kezdett felvenni.

A magyar útügyi törekvések elismerését jelentette az a tény is, hogy a london—istanbuli nemzetközi út első kongresszusát 1935. évben Budapesten tartották és ez alkalommal elhatározták az út Állandó Nemzetközi Bizottságának létrehozását, amely Budapesten székel. Az Állandó Bizottság meg is alakult, és első ülését 1937. október 27—28-án tartotta. Ez alkalommal beszámoltak a küldöttek az út kiépítésének előrehaladásáról és a további tervekről. Elfogadták az Állandó Bizottság szervezeti szabályzatát. Az út magyarországi szakasza (1. és 5. számú utak) el is készült, az út nemzetközi forgalma és teljes kiépítése azonban a második világháború következtében egyelőre elmaradt. Az útnak Magyarországon való átvezetése idegenforgalmi szempontból, és így az akkori idők gazdaságpolitikája érdekében nagy jelentőségű volt. Az út gazdasági jelentőségét élénken mutatja az a körülmény, hogy Magyarországot elkerülő kivezetését egyes szomszédos államok a saját érdekeire tekintettel erősen szorgalmazták. Csupán a magyar szakasznak a gépkocsiforgalom követelményeinek megfelelő módon való gyors kiépítésével lehetett a szomszéd államok erőteljes igényeivel szemben a magyar érdekeket érvényesíteni *(106., 107. és 108. képek)*.

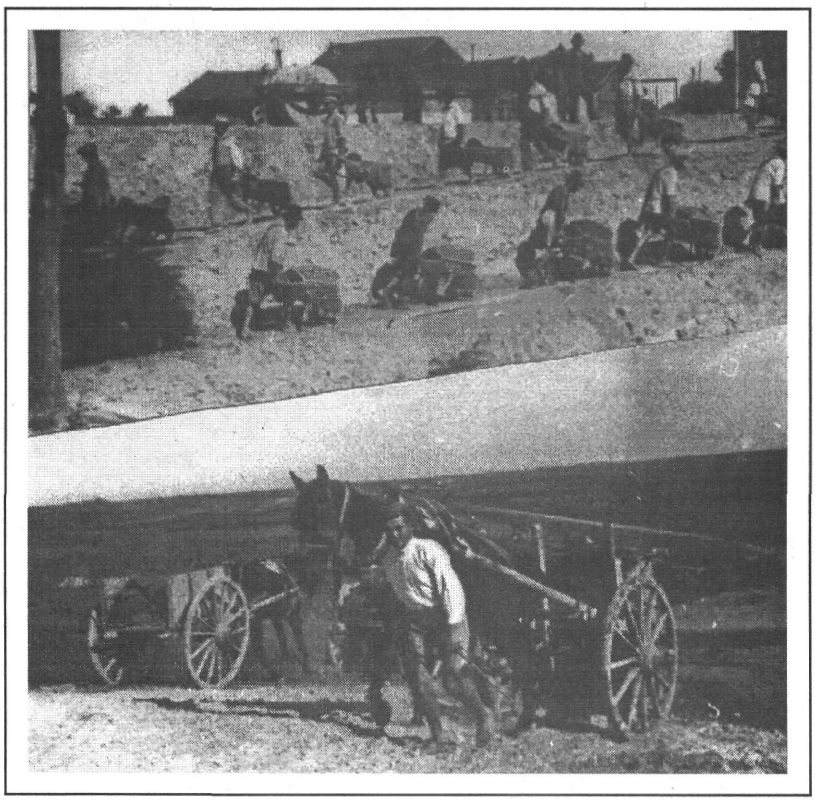
106. kép — A london—isztambuli automobil út I. kongresszusának megnyitása. Budapest, Országház, 1935.

107. kép — Winchkler István kereskedelemügyi miniszter bemutatkozása — 1935.



108. kép — A transzkontinentális út vonalvezetési javaslata

A fentiekben vázolt cél elérése érdekében 1932 végén a kormány hozzájárult a budapest—szeged—beográdi állami közút átépítéséhez. A munkálatokat 1933 tavaszán elkezdték és az útépítést 1935-ben teljes hosszban befejezték *(109. és 110. képek)*.



109. kép — Földmunka az 5. sz. főút szegedi szakaszán — 1935. (fotómontázs)

110. kép — Bizottság tekinti meg a szeged—horgosi útszakasz munkáit — 1935.

A közúti ügyek magyar irányítói — Benke István vezetésével — 1934-ben határozták meg Magyarország főúthálózatát. A főközlekedési közúti hálózat kialakításánál az a szempont volt az irányadó, hogy ez olyan gerince legyen a magyar úthálózatnak, amely elsősorban biztosítja a külfölddel, illetve a szomszédos államokkal való fő fontosságú kapcsolatainkat, másodsorban az egyes országrészek közötti, tehát országos viszonylatban fontos összeköttetéseket, végül ezeken belül egyes fontosabb termelési területeknek és lakott centrumoknak a főhálózatba való bekapcsolását. Ennek a hármas csoportosításnak figyelembevételével sorolták az egyes útvonalakat az első-, másod-, illetve a harmadrendű főközlekedési úthálózatba, s ennek megfelelően kaptak az egyes utak egy-, két-, és háromjegyű számot.

A főközlekedési úthálózat rögzítése túlnyomórészt kiküszöbölte azokat az előzőekben már vázolt kapcsolati hiányokat, amelyek az egyes törvényhatóságok elszigetelt útügyi politikájából származtak.

A főközlekedési közúti hálózat hossza a hálózat megállapításakor kereken 9800 km volt, amelyből az állami utak hossza 4253 km-t tett ki, míg a különbözet a törvényhatóságok kezelésében volt. A hálózat megállapításával kapcsolatban a törvényhatóságok megértő magatartást tanúsítottak, s azokat az útszakaszokat, amelyek a főközlekedési úthálózat megállapítása előtt a törvényhatósági utaknál alacsonyabb útkategóriába tartoztak, a törvényhatósági utak hálózatába emelték.

Az 1935. évben szervezeti változás is történt, amennyiben a Kereskedelemügyi Minisztériumból annak kettéválásával a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium és az Iparügyi Minisztérium alakult meg. A közutak a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörébe kerültek.

Magyarország közútjain a negyedik forgalomszámlálást az 1935/36. évben négy periódusban: nyáron, ősszel, télen és tavasszal végezték.

Minden évszakban hétszer 24 órán át tartott a számlálás úgy, hogy az első napon 24 órától 6 óráig, három nappal később 6 órától 12 óráig, tehát minden harmadik napon 6 órával eltolva végezték és mind a nappali, mind az éjjeli forgalmat megszámolták.

A számlálás 9495 km főközlekedési közúton 1912 számlálóhelyen és 8 971 km törvényhatósági úton 1 783, összesen 3 695 számlálóhelyen történt.

A főközlekedési közutakon egy számlálóhely körzetébe 4,96 km, egyéb utakon 5,03 km hosszú útszakasz esett.

1929—33-ban bekövetkezett gazdasági válság nemcsak az útépítésekre, hanem az útfenntartási munkákra is kihatott.

A gazdasági válság éveiben domborodott ki a pénzügyek irányítói részéről legnagyobb mértékben az a helytelen szemlélet, amely a közutakat az állami költségvetésre — a lényegtelen bevételektől eltekintve — egyoldalú tehertételnek tekintette. Az utak fenntartására igényelt összegeket a költségvetés egyensúlyának helyreállításához fűződő igényekre való utalással csökkentették ahelyett, hogy az ország gazdasági élete szempontjából kevésbé fontos költségvetési tételeket szállították volna le nagyobb mértékben.

A gazdasági válság éveiben az állami közutak hálózata ismét annyira leromlott, hogy az utak állapota miatt a panaszok napirenden voltak.

Az 1933/34. évi költségvetési időszaktól kezdve az állami útfenntartási ellátmány évről évre lassan emelkedett és csak az 1937/38. évben érte el az 5 000 000 pengőt.

Az állami közutak fenntartására rendelkezésre álló összeg az 1937/38. költségvetési évtől még tovább növekedett és az 1944. évben már elérte a 37 000 000 pengőt (hídfenntartási költség nélkül), ami az akkori megnövekedet úthálózat mellett 4 187 pengő kilométerenkénti átlagot eredményezett.

Az útfenntartásra rendelkezésre álló összeg növekedésének arányában évenként javult az állami közutak állapota, és növekedett a makadám útpályák fenntartásához és hengerléséhez szállított zúzottkő anyagok kilométerenkénti átlagos mennyisége is. Ez az 1939—1944. években 48,5—61,7 m^3/km között volt.

A törvényhatóságok kezelése alatt álló közutak állapota általában a szanálási időszak (1925) kezdetétől fokozatos javulást mutatott.

Az útfenntartási munkák eredményesebb ellátása érdekében a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium a 36 560/1936. KKM. számú rendeletével a közúti kerületi felügyelők szolgálatára és hatáskörére, a 65 100/1940. KKM. számú rendeletével az állami útőrök szolgálatára, a 7000/1943. KKM. számú rendeletével pedig az állami útmesterek szolgálatára vonatkozó utasítást adott ki. Az utasítások részletesen szabályozták az alkalmazás feltételeit, a személyzet teendőit és hatáskörét.

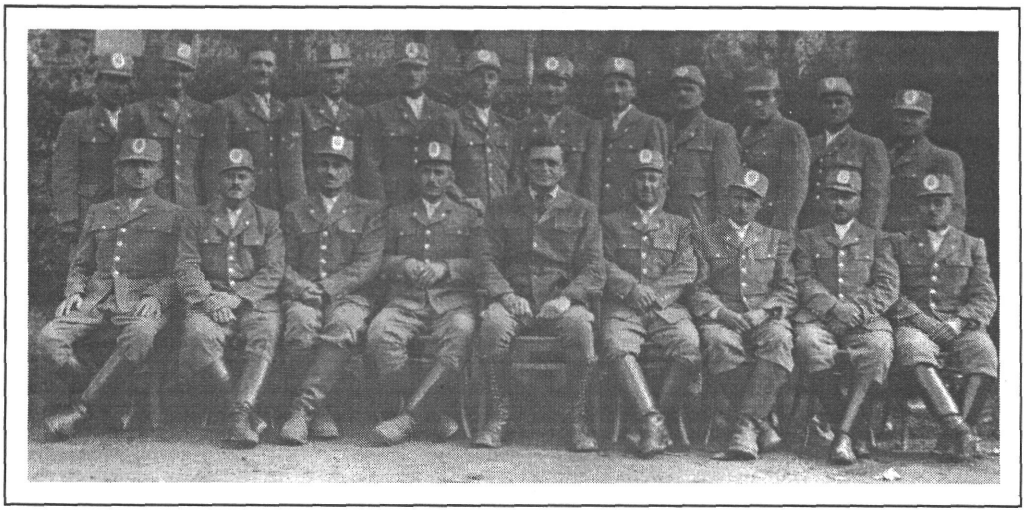
Az állami közutak átépítési programjával együtt 10 éves bekötőútépítési program is készült. 1930-ban az ország területén még 994 olyan község, sok tanyaközpont és vasútállomás volt, amelyek kiépített úttal nem volt az úthálózatba bekötve. Ennek a hatalmas igénynek kielégítésére a fontsterling kölcsön törlesztési részleteivel és kamataival terhelt törvényhatósági útalapok nem voltak képesek. Ezért az említett program alapgondolata az volt, hogy a bekötőutak építési költségének 1/3 részét az állam, 1/3 részét a törvényhatóság útalapja és 1/3 részét az útépítésben érdekelt községek viseljék. A községek a rájuk eső 1/3 költséget az útépítéshez szükséges anyagoknak a felhasználás helyére történő szállításával és természetben teljesített munkával is viselhették.

A program végrehajtásának meggyorsítása érdekében a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium 1930-ban a vármegyék részére tovább adandó kölcsön céljára a Magyar Országos Központi Takarékpénztár útján 18 millió svájci frank kölcsönt vett fel. A kölcsön 6 5/8 százalékos kamat mellett volt törlesztendő. Minthogy a kölcsönből a vármegyék csak 9 400 000 svájci frankot vettek át, a 8 600 000 svájci frank különbözetet a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium vette igénybe az állami közutak átépítési költségeinek fedezésére.

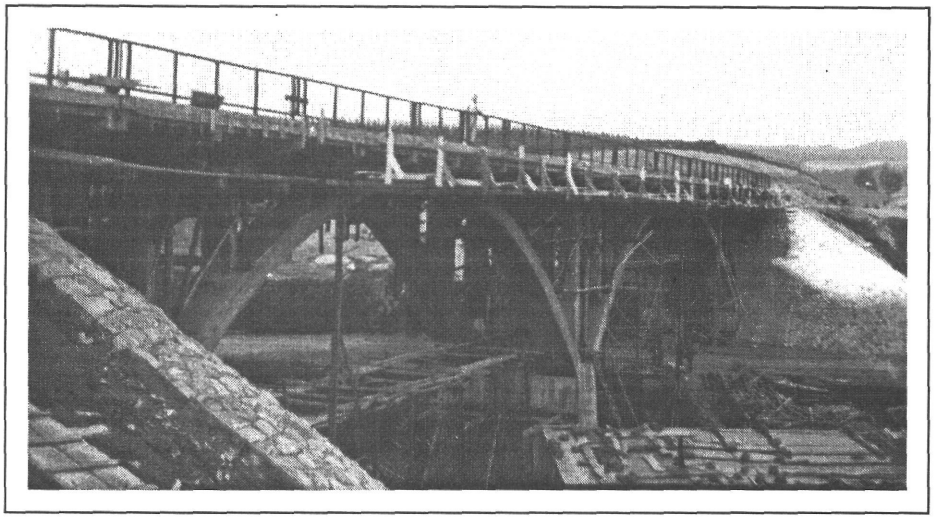
A bekötőútépítési program további támogatása céljából a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium ezek építéséhez szükséges kőanyagok szállítására 50 százalékos vasúti fuvardíj kedvezményt is engedélyezett.

Az Országos Útfejlesztési Alapnak a gépjárművek megadóztatásából származó bevétele az addig hitelezés mellett végrehajtott útépítésekre volt lekötve, s ezért a közutak átépítése csak újabb beruházási hitelek biztosítása útján volt folytatható. Az 1934. XXI. tc. erre a célra 12 000 000 pengő, az 1936. XV. tc. 13 400 000 pengő, az 1937. XIV. tc. pedig 10 000 000 pengő hitelt bocsátott rendelkezésre. A felsorolt hitelkeretekben végzett munkákat is hatévi vállalkozói hitel igénybevétele mellett kötelezőjegyek kiadásával hajtották vére. Néhány jellemző képet mutatunk ebből a korból a *111—118. képeken.*

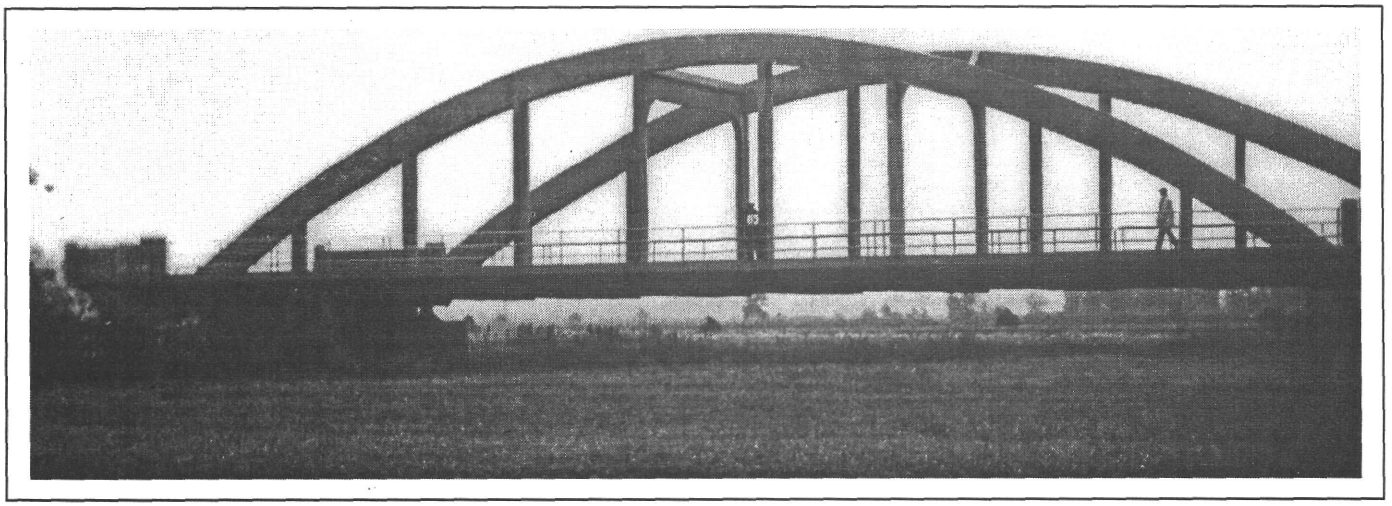
1937-ben készült egy részletes program, amely szerint a főközlekedési utakat fokozatosan kiépítve állami kezelésbe vennék, s ez 10 év alatt történt volna meg. Az 1938-tól kezdődő területi visszacsatolások ezt a tervet alaposan módosították, s a háború is átírta a megvalósítás ütemét. Az 1938. XX. tc. alapján felvett kölcsönből a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium a közutak építési költségeinek fedezésére 30 000 000 pengőt kapott. Az 1938/39. költségvetési évtől kezdve az 1944. év végéig végrehajtott állami útépítési munkák költségeit már a költségvetésekben biztosított hitelekből fizették ki. A költségvetési hitelekből kellett kiegyenlíteni a korábban végrehajtott kötelezőjegyes munkákból kifolyólag esedékessé vált törlesztési részleteket és kamatokat is. Az 1944. évben a kötelezőjegyekre fennálló tartozás utolsó részletét is kifizették.



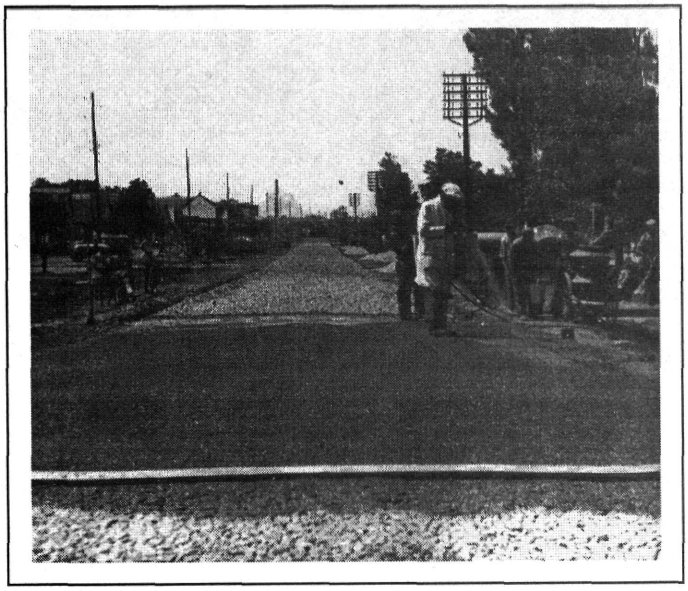
111. kép — Útkaparók Bács-Bodrog vármegyében 1938-ban



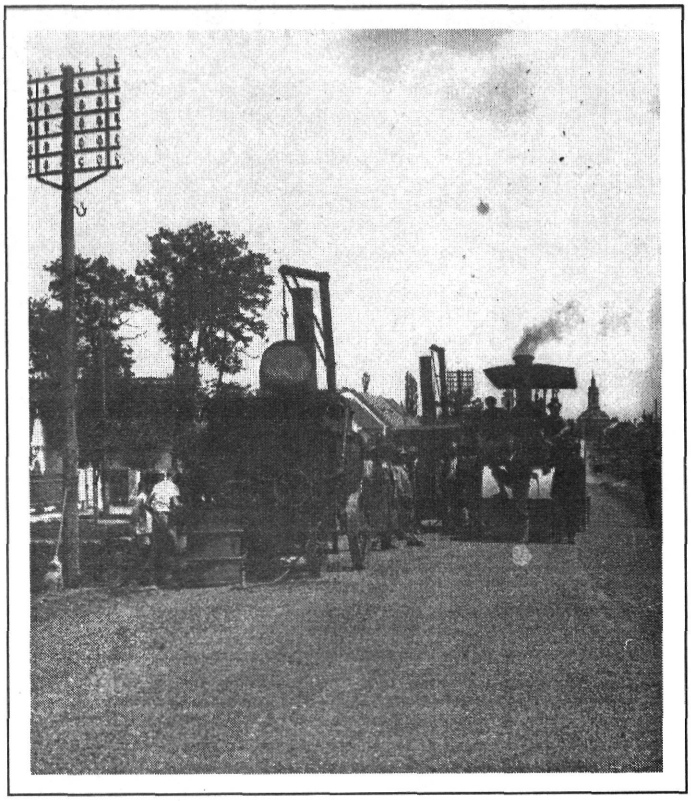
112. kép — Hídépítés Városlődnél a 8. sz. úton, 1938-ban



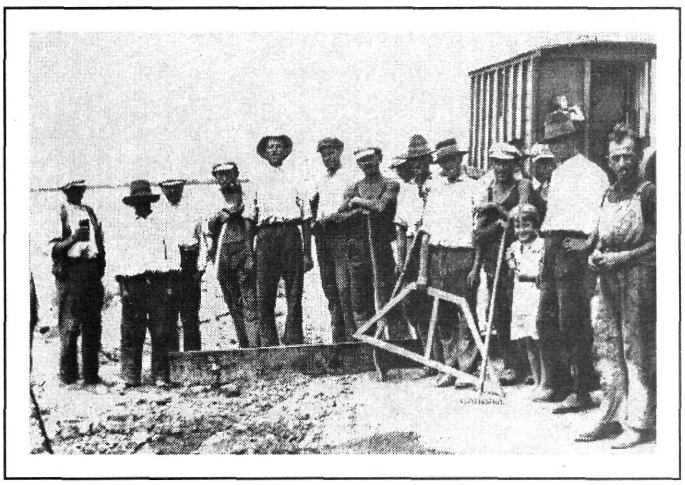
113. kép — Ártéri híd a 8. sz. főúton, a 139-es km-nél. Épült 1936—1937-ben



114. kép — Cementmakadám-út építése Bicskén, 1934-ben



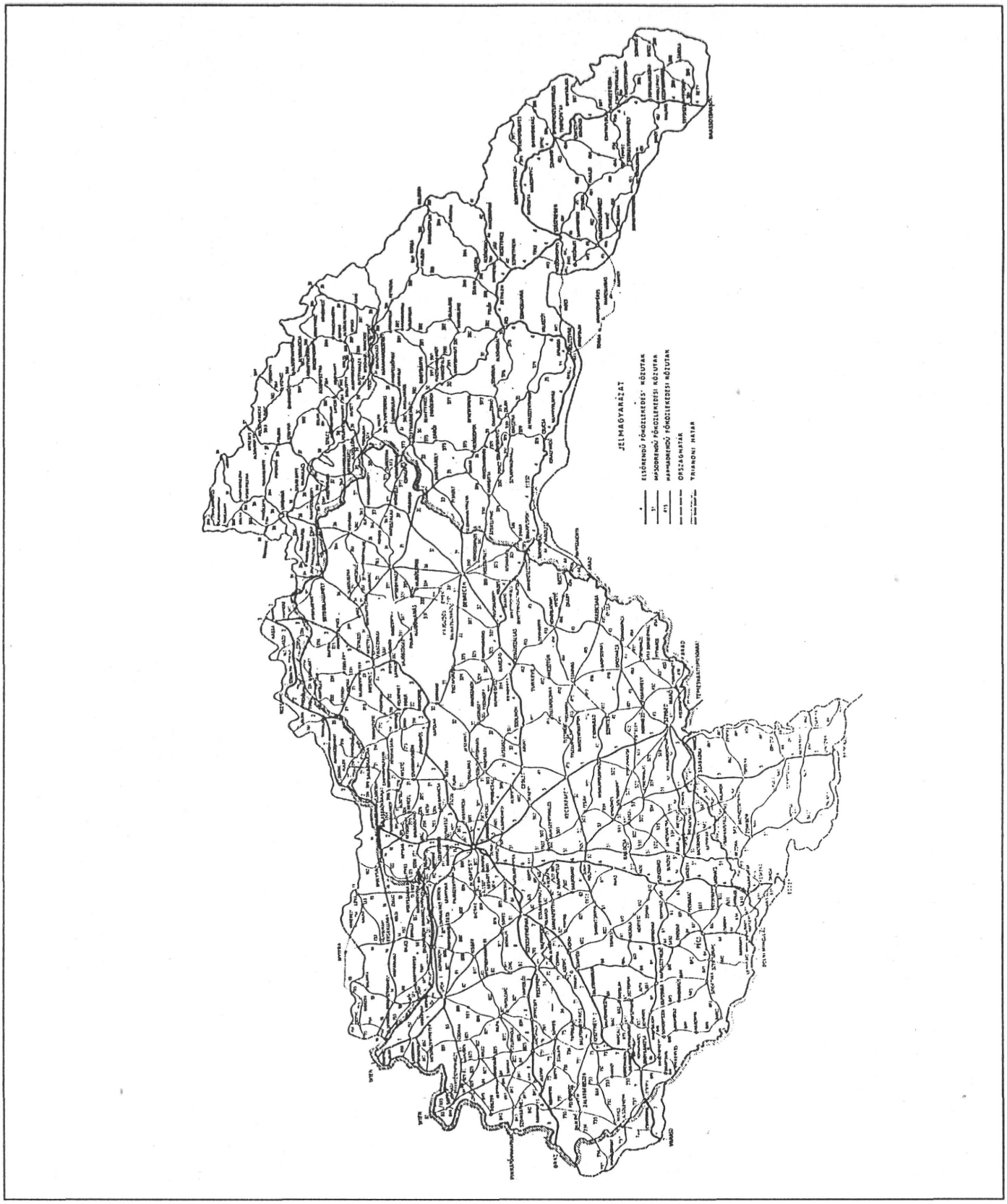
115. kép — Hatott makadám felületi bevonása Bicskén, 1934-ben



116. kép — Útépítő brigád Kiskunmajsa térségében 1934-ben

117. kép — Útalaprakók 1934-ben az Alföldön

118. kép — Figyelmeztető felhívás a balatoni út mellett az 1930-as években



119. kép — Magyarország fő útvonalai 1944-ben

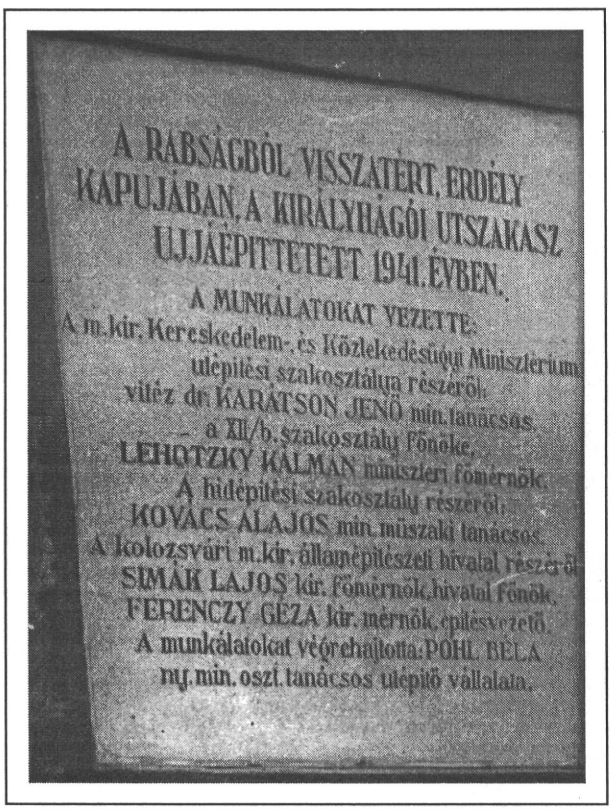
1938-ban a közúti feladatok megnövekedtek, amennyiben ez év őszén a Felvidék egy részének, 1939 tavaszán Kárpátaljának, 1940-ben Erdély egy részének és 1941-ben Bács-Bodrog vármegye déli, Baranya vármegye délkeleti és Zala vármegye délnyugati részének idecsatolása az ország úthálózatát számottevő mértékben megnövelte *(119. kép)*.

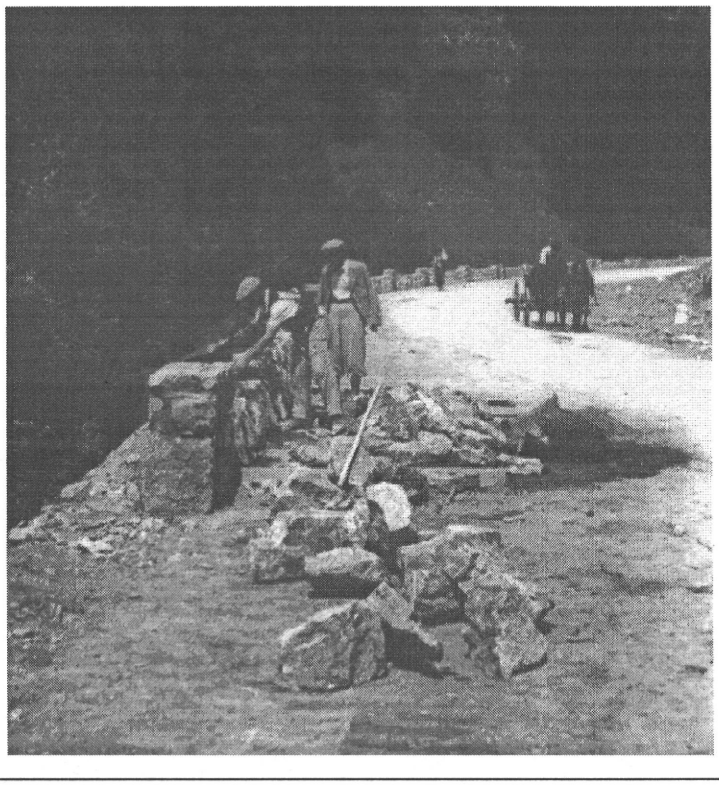
Az egyes visszacsatolt területekről röviden a következőket lehet felemlíteni:

A felvidéki területen a főközlekedési közutak általában jó állapotban voltak, a portalan burkolattal ellátott útpályákat a műszaki követelményeknek megfelelően építették meg, csak egyes helyeken, a betonburkolatok felületének hullámossága szempontjából merült fel észrevétel, a bekötőutak általában rosszabb állapotban voltak, mint a magyarországi bekötőutak.

A kárpátaljai területen — bár szintén csehszlovák igazgatás alatt állott — a közutak a felvidéki területekhez viszonyítva mégis sokkal rosszabb állapotban voltak.

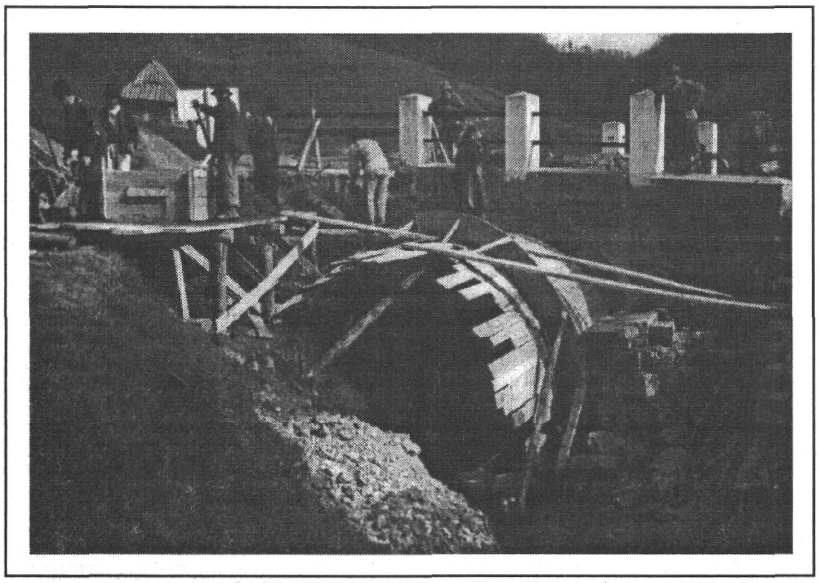
Az erdélyi terület úthálózata a teljes elhanyagoltság képét mutatta. Még a főközlekedési közutak is annyira rossz állapotban voltak, hogy azokon gépkocsival 20-30 km/óra sebességnél nagyobb sebességgel alig lehetett közlekedni. Egyes utakon a kereken 20 év alatt — a lakosság állítása szerint — úgyszólván semmi fenntartási munkát nem végeztek. Útépítési vonatkozásban pedig az 1919—1940. évek között eltelt időszakban a nagyvárad—királyhágó—kolozsvári útszakasz átépítésétől és néhány megkezdett, de félbehagyott városi átkelési szakasz állandó burkolattal való ellátásától eltekintve, alig történt valami *(120. a., b. és c. képek)*.





120. kép — Útépítés a Királyhágón 1941-ben a) emléktábla, b) hídépítés,

A visszacsatolt Bács-Bodrog vármegyei területen az 5. számú budapest—szeged—beográdi utat kell kiemelni, amelynek a magyar határ és Újvidék közötti szakaszát a jugoszláv állam a nemzetközi út jellegének megfelelően kifogástalanul átépítette. Az úttartozékokra is annyira súlyt helyeztek, hogy a közút mentén teljesen új útőrházakat is építettek. 1934—1944-ig végrehajtott állami útépítési és a visszacsatolt területeken végzett nagyobb útépítésekről a *7. táblázat* nyújt tájékoztatást. 1929-től átépített útszakaszok burkolatait vizsgálva — kivéve az erdélyi és kárpátaljai területeket, ahol az utak hiányát sürgősen csak makadám útpályák építésével lehetett pótolni — feltűnő a hosszú útszakaszokon épített nehéz burkolat. Az elv az volt, hogy az átépítésre kerülő részek burkolatai ne csak az építés idején észlelt forgalomnak, hanem a 10-15 év múlva várható forgalmi terheléseknek is megfeleljenek. A következő két évtized igazolta, hogy ez helyes eljárás volt, mert a nagyobb befektetési költség megtérült a fenntartási kiadásoknál. Az 1940—1944. években végrehajtott útépítések legnagyobb része a visszacsatolt területekre esett és különösen Erdély úthálózatát nagymértékben javította. Az erdélyi területen végzett munkák közül ki kell emelni a bethlen—szeretfalva—teke—szászrégeni út kiépítését, amelynek felemlítését az út közforgalmi jelentősége teszi indokolttá. Minthogy a Székelyföld (Maros-Torda, Udvarhely, Csík és Háromszék vármegyék) vasúti hálózatának nem volt kapcsolata az ország mai területével, mindaddig, amíg a déda—szeretfalvai vasútvonal meg nem épült, s bethlen—szeretfalva—teke—szászrégeni 78 km hosszú útnak kellett a Székelyföld személy- és áruforgalmát lebonyolítani. Ez a gödörkavics-pályás út a napi többezer tonnás forgalomra teljesen alkalmatlan volt, ezért a terület átvétele után az említett úton hetek alatt kellett 6 méter széles hengerelt makadám útpályát építeni, a kanyarulati viszonyokat megjavítani és a kilátásbeli akadályokat megszüntetni. Az előbb említett útvonalon kívül Erdély területén a rendkívül leromlott úthálózat helyreállítása érdekében a marosvásárhely—szászrégeni, a székelyudvarhely—csíkszeredai, a székelyudvarhely—barát—mikóújfalui, a sepsiszentgyörgy—kézdivásárhely—ojtózi, a gyergyószentmiklós—békási és a maros—hévíz—borszéki utakon 1941—1943-ban a normális kopás folytán szükséges hengerlésen felül 682 km makadámutat kellett lehengerelni.



c) védőfal-építés.

7. táblázat — Fontosabb útépítések 1934—44 között

Az átépített, ill. kiépített útszakasz megnevezése	Az átépített úthossz km	A burkolat neme	Az építés ideje
5. sz. budapest—szeged—beográdi állami közút kecskemét—szegedi szakasza	73,279	beton, aszfalt és óriás kavics	1934/35
5. sz. budapest—szeged—beográdi állami közút szeged—országhatárszéli szakasza	13,113	lemezes kiskő és bitumen emulziós felületi bevonás	1934/35
7. sz. budapest—nagykanizsa—varasdi állami közút kápolnásnyék—dinnyési szakasza	24,455	beton és aszfalt	1935
7. sz. budapest—nagykanizsa—varasdi állami közútnak a főváros határától a 6. sz. állami útig terjedő szakasza	4,565	beton és bitumenes felületi bevonás	1935
11. sz. budapest—esztergomi állami közút esztergomi átkelési szakasza	0,782	keramit	1935
8. sz. székesfehérvár—jánosháza—gráci állami közút Székesfehérvár—Veszprém közötti szakasza	41,861	beton és kiskő	1935
8. sz. székesfehérvár—jánosháza—gráci állami közút veszprém—országhatárszéli szakasza	133,728	beton és aszfalt	1936/37
3. sz. budapest—miskolc—kassai állami közút Heves megyei szakasza a községi átkelési szakaszok kivételével	54,084	aszfaltszőnyeg	1937
41. sz. cegléd—kecskeméti állami közút	25,973	beton	1937
A csongrádi, debreceni, balatonfüredi, szikszói és szécsényi átkelési szakaszok	13,000	kiskő	1937
4. sz. budapest—püspökladány—kolozsvári állami közút püspökladány—berettyóújfalui szakasza	34,000	beton	1937/38
zalaegerszeg—keszthelyi út	10,200	makadám	1937
11. sz. budapest—esztergomi út szentendre—esztergomi szakasza	44,939	aszfalt és cement makadám	1937/38
52. sz. dunaföldvár—kecskeméti állami közút solt—kecskeméti szakasza	51,400	beton	1938/39
Csepeli vámmentes kikötői út	5,092	kő és beton	1938
71. sz. polgárdi—keszthelyi állami út balatonakarattya—zánkai és vonyarcvashegy—keszthelyi szakaszai	67,540	beton, aszfalt és bituemenes felületi bevonás	1938/39
2. sz. budapest—balassagyarmat—kassai állami közút dunakeszi—váci szakasza	14,645	beton	1938
82. sz. győr—veszprémi állami közút csesznek—bakonyszentkirályi szakasza	4,830	makadám	1938/39
23. sz. miskolc—tornaljai állami közút miskolc—sajószentpéteri szakasza	10,023	beton	1939
43. sz. debrecen—szegedi állami közút debrecen—mikepércsi szakasza	5,027	beton	1939
kecskemét—izsáki állami közút 0,296—6,400 km szakasza	6,104	cement-makadám	1939

7. táblázat — folytatás

Az átépített, ill. kiépített útszakasz megnevezése	Az átépített úthossz km	A burkolat neme	Az építés ideje
85. sz. győr—soproni állami közút győr—vitnyédi szakasza, kivéve a csornai, kapuvári, és vitnyédi átkelési szakaszokat	40,703	beton és aszfalt	1939/42
415. sz. kecskemét—békéscsabai állami közút csabacsüd—békéscsabai szakasza	31,331	beton	1939/40
711. sz. balatonakarattya—enyingi állami út	6,494	beton	1939/40
7. sz. budapest—nagykanizsa—varasdi állami közút nagykanizsai átkelési szakasza	1,529	kiskő	1939
13. sz. dorog—lévai állami közút esztergomi átkelési szakasza	0,414	kiskő	1939
421. sz. szentes—hódmezővásárhelyi állami közút hódmezővásárhelyi átkelési szakasza	1,641	beton	1939
2. sz. budapest—balassagyarmat—kassai állami közút rimaszombati átkelési szakasza	3,000	kiskő	1939/40
2. sz. budapest—balassagyarmat—kassai és a 3. sz. budapest—miskolc—kassai állami közutak kassai átkelési szakaszán a burkolat meghosszabbítása	1,500	kiskő	1939
deménd—honti—füzesgyarmati út	8,000	makadám	1939/40
Kárpátalján félbemaradt munkák befejezése: a) Ungvár—Munkács között b) Ungvár—Ókemence között c) Munkács—Podhering között d) Técső—Bedőháza—Aknaszlatina között e) Munkács—Kerepec között	14,000	kiskő beton beton kiskő és beton makadám	1939/40
702. sz. fűzfő—litéri állami út	7,456	beton	1939/40
382. sz. szolyva—alsóneresnicei állami út szolyva—alsókalinfalvai szakasza	34,800	makadám	1939/40
Ugyanezen közút alsókalinfalva—alsóneresnicei szakaszán a kőpálya kiszélesítése 6 méterre	75,590	makadám	1939/40
387. sz. alsókalinfalva—rahói állami út	53,700	makadám	1940/43
388. sz. ökörmező—körösmezői állami út	6,358	makadám	1941/43
Ugyanezen közúton a kőpálya kiszélesítése 6 méterre	40,525	makadám	1941/43
alsókalinfalva—apsica—felsőapsa—kisbocskói út	25,100	makadám	1939/42
bethlen—szeretfalva—szászrégeni út átépítése	78,000	makadám	1940
nagysajó—felsőrépa—disznajói út	13,000	makadám	1940

7. táblázat — folytatás

Az átépített, ill. kiépített útszakasz megnevezése	Az átépített úthossz km	A burkolat neme	Az építés ideje
4. sz. budapest—kolozsvár—sepsiszentgyörgyi állami közúton félbemaradt munkák befejezése:			
a) Nagyvárad—Kolozsvár között	10,000	kiskő	1940/41
b) Désen az átkelési szakasz	0,600	kiskő	1941
c) Csíkszeredán az átkelési szakasz	1,000	kiskő	1940/41
d) Sepsiszentgyörgyön az átkelési szakasz és a vasúti hozzájáró út	1,200	kiskő	1940/41
25. sz. állami közút Eger—Felnémet közötti szakasza	4,284	topeka és felületi bevonás	1941
61. sz. dunaföldvár—dombóvári állami közút Dunaföldvár melletti szakasza	4,500	beton	1941
7. sz. budapest—nagykanizsa—varasdi állami közút székesfehérvári átkelési szakasza útaluljáróval	2,603	kiskő	1941/42
71. sz. polgárdi—keszthelyi állami közút zánka—vonyarcvashegyi szakasza	30,361	kiskő, beton, aszfalt	1940/43
40. sz. kecskemét—békéscsabai állami közút kecskemét—tiszaugi és tiszaug—kisasszonyszöllősi szakasza	41,714	beton, kiskő	1941/42
802. sz. budapest—tata—győri és a piliscsaba—bicskei állami közutak bicskei átkelési szakaszai	2,265	beton	1941
51. sz. budapest—újvidéki állami közút Bajaszentistván és Baja közötti szakasz	2,128	kiskő	1941
437. sz. kiszombor—csanádapácai állami közút makói átkelési szakasza	1,141	kiskő	1941
43. sz. berettyóújfalu—szegedi állami közút szeged—algyői szakasza	10,040	beton, aszfalt, kiskő	1941
7. sz. budapest—nagykanizsa—varasdi állami közút szabadbattyáni átkelési szakasza	0,654	kiskő	1941
4. sz. budapest—kolozsvár—sepsiszentgyörgyi állami közút Berettyóújfalu—Nagyvárad közötti szakasza	39,000	beton	1941/42
15. sz. győr—galántai állami közút medve—dunaszerdahelyi szakaszának részleges átépítése	2,500	beton	1942
331. sz. miskolc—debreceni állami közút nyékládháza—tiszapolgári-híd és debrecen—hajdúböszörményi szakasza	33,840	beton	1942/44
Ferihegyi repülőtérre vezető út	10,907	beton	1942/44
451. sz. szászrégen—mikóújfalusi és a 452. sz. marosvásárhely—szovátai útvonalak részleges átépítése	13,700	beton	1942/44
455. sz. marosvásárhely—székelyudvarhelyi állami közút székelyudvarhelyi átkelési szakasza	1,500	kiskő	1942/43
Rahói vasúti hozzájáró út	0,160	kiskő	1942

7. táblázat — folytatás

Az átépített, ill. kiépített útszakasz megnevezése	Az átépített úthossz km	A burkolat neme	Az építés ideje
36. sz. debrecen—uzsoki és 355. sz. kisvárda—sátoraljaújhely—csapi állami utak Kárpátalja területére eső kiépítetlen szakaszainak kiépítése	14,000	makadám	1942/43
33. sz. füzesabony—máramarosszigeti, 389. sz. máramarossziget—besztercei és 391. sz. nagysomkút—máramarosszigeti állami közutak máramarosszigeti átkelési szakaszainak átépítése	3,000	kiskő	1942/43
201. sz. újpest—fóti th. út	6,110	beton	1942/43
2. sz. budapest—balassagyarmat—kassai állami út Losonc—Losoncapátfalva közötti szakasza	1,000	kiskő	1943
Zilahi vasúti hozzájáró út	1,200	kiskő	1943
Nagyváradi átkelési szakasz	6,500	beton	1943
sepsiszentgyörgy—köröspatak—nagyajtai útvonal	28,600	makadám	1941/43
radnaolajosfalva—borszaszéplaki út	7,000	makadám	1941/42
gyergyószentmiklós—békási út békás-szorosi szakasz	2,000	makadám	1941/44
tolvajostető—hargitafürdői út	6,500	makadám	1941/42
csíkszentmárton—akloscsárda—uzvölgyi út	23,500	makadám	1941/43
Sepsibükszád—Szent Anna-tói út	7,600	makadám	1943/44
debrecen—zilah—válaszúti úton új útépítés	42,000	makadám	
a makadámpálya szélesítése 6 méterre	180,000	makadám	1942/42
Beszterce-Naszód-, Maros-Torda, Kolozs, Szilágy és Szolnok-Doboka vármegyékben: felőr—rogozi szamosjenő—erdővásárhelyi bethlen—mezőveresegyházi, mezőveresegyháza—lekencei, középfalva—dögmezői, cigány—zsibó—hosszúrévi, felőr—felsőszöcsi, bethlen—szálva—romolyi, beszterce—marosborgói, naszód—kisilva—óradnai, szászrégen—monorfalvi, szék—szamosújvári, pusztatopa—kisesküllői utak	169,000	makadám	1943/44
802. sz. budapest—tata—győri út Felsőgalla—Bánhida közötti szakasza	7,307	beton	1943
4. sz. budapest—kolozsvár—sepsiszentgyörgyi állami közút kenderesi átkelési szakasza	0,983	kiskő	1943

Kárpátalja területe Ungvár, Munkács, Beregszász, Debrecen és Szatmárnémeti felől kiépített úton csak a Beregszász—Huszt—Taracköz—Kőrösmező közötti úton volt elérhető. Szükséges volt ennek a nagyforgalmú útnak a tehermentesítése, továbbá Kárpátalja erdőgazdasági területeinek feltárása, végül turisztikai és idegenforgalmi szempontokra is figyelemmel, párhuzamos utak építése. Ezek a szempontok indokolták a 382. sz. szolyva—alsóneresnicei, a 387. sz. alsókalinfalva—rahói, a 388. sz. ökörmező—kőrösmezői és az alsókalinfalva—apsica—felsőapsa—kisbocskói állami közutak kiépítetlen szakaszainak kiépítését, a kiépített szakaszokon pedig a kőpályának 6 méterre történt szélesítését.

Az ideiglenesen visszacsatolt

Felvidéken	16 000 fm út épült	2 900 000 P
Kárpátalján	267 239 fm út épült	19 357 000 P
Erdélyben	664 100 fm út épült	52 116 000 P
összesen:	947 339 fm út épült	74 373 000 P

költséggel.

Magyarország 1944. évi főközlekedési útjainak hálózatát a *119. kép* tartalmazza, az útépítéseket pedig a *7. táblázat* részletezi.

Az állami közutak átépítésével párhuzamosan haladt a törvényhatóságok kezelése alatt álló utak építése.

A vármegyék 1930—1938-ig:

a) saját útalapjuk bevételeiből 118 km,
b) egyharmados állami hozzájárulással 783 km,
c) állami ínséghitelekből 480 km,
d) állami kölcsönökből 402 km,

összesen 2851 km hosszú makadám útpályát építettek. Az évi átlag tehát 316 km volt. Ez a teljesítmény annál is inkább elismerésre méltó, mert erre az időszakra esik a világgazdasági válság, amely évekig éreztette hatását.

1930—1936-ig az ország területén bekötőúttal még nem rendelkező 994 község közül 189 községet kiépített úttal kötöttek be az úthálózatba, vagy kiépített utat kapott a vasúti, illetve a hajóállomásához.

A törvényhatósági joggal felruházott városok az 1930—1936. évi időszakban 127 km hosszú útpályát építettek.

A bekötőúti építési tevékenység támogatására a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium továbbra is számottevő költséget biztosított. Az állam, a vármegyék és községek együttműködésének eredményeként az 1930. évtől kezdve az 1944. évig bezárólag 4653 km bekötőút épült 1520 község és egyéb település részére. Az említett hosszban és a bekötött lakótelepek számában a visszacsatolt területeken épített bekötőutak is szerepelnek.

A visszacsatolt felvidéki, kárpátaljai, erdélyi és délvidéki területeken a közúti szolgálat ellátása érdekében államépítészeti hivatalokat kellett szervezni. A Felvidéken és Kárpátalján 1938-ban, illetve 1939-ben Beregszászon, Érsekújváron, Huszton, Kassán, Komáromban, Rimaszombatban és Ungváron; Erdély visszacsatolásakor az 1940. évben Besztercén, Csíkszeredán, Désen, Kolozsváron, Máramarosszigeten, Marosvásárhelyen, Nagyszőllősön, Nagyváradon, Sepsiszentgyörgyön, Székelyudvarhelyen, Szatmárnémetiben és Zilahon; a Délvidéken pedig 1941-ben Zomborban szervezték meg az államépítészeti hivatalt.

A kassai, nagyváradi, szatmárnémeti, máramarosszigeti és zombori hivatalok létesítésével egyidejűleg megszüntették az ugyanazon megye területén addig működött bajai, berettyóújfalui, huszti, mátészalkai és szikszói államépítészeti hivatalokat, illetve ezek a hivatalok az új megyeszékhelyre költöztek.

Ebben a korban a gépkocsiközlekedésnek akadályát képezték a városok és községek által szedett kövezetvámokból fenntartott útszakaszok. Az útvámok középkorban keletkezett rendszere évszázadokon át a gépkocsiforgalom korszakában is tartotta magát. A vámszedési joggal rendelkező városok és községek szélén a vámsorompónál már messziről integető vámszedő alkalmazottak állították meg a gépkocsikat, s miután kifizették a vámdíjat, gyakran lassan végig döcöghettek a gépjárművek a közútnak a helyi hatóságok által fenntartott, azaz helyesebben fenn nem tartott szakaszán, amelyet elhagyva ismét jó úton haladhattak tovább. Állandóan jogos és megmagyarázhatatlan panasz tárgyát képezte, hogy miért kell fizetni a gépkocsikat nagymértékben rongáló igen rossz útszakaszok használatáért, amikor a zökkenőmentes burkolattal megépített további részeket díjtalanul lehet igénybe venni.

Ezt a tűrhetetlen állapotot számolta fel „A városi, közúti és kövezetvámok újabb szabályozásáról" szóló 3710/1940. M.E. számú rendelet. Ez a rendelet a városi, közúti és kövezetvámok szedését felfüggesztette, kivéve a Budapest székesfőváros által a tehergépjárművek és azok szállítmányai, valamint a lábon hajtott állatok után gyakorolt vámszedést.

A rendelet intézkedése szerint, a vámengedélyesek kártalanításban részesültek a közforgalomra berendezett vállalatok által fuvarozott áruk után, vidéki és fővárosi különdíj címén beszedett és az állam által a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Miniszteri tárcának erre a célra évenként rendelkezésre bocsátott összegből.

Erre az időszakra esik a közúti jelzések egységes, rendszeres alkalmazásának az 1937. évi II. tc-ben történt szabályozása. A közúti jelzésekre vonatkozó utasítást a Kereskedelem- és Közlekedési Minisztérium a 90 000/1940. számú rendeletével adta ki.

Az a fellendülés, amely az 1925—1929. évek folyamán a „Hasznos beruházási hitelek" rendelkezésre bocsátása folytán a hídépítés területén mutatkozott, rövid életű volt. A gazdasági válság bekövetkeztével a nagymértékű hitelcsökkentések az állami közutakon 1933-ig úgyszólván csak a folyamatban volt hídépítések befejezését tették lehetővé. A nagy hidak közül csak 1929-ben elkezdett és 1931-ben befejezett, s ugyanakkor a forgalomnak átadott balsai közös közúti és vasúti Tisza-hidat lehet felemlíteni.

Még a gazdasági válság idejében, 1933-ban kezdődött el és 1937-ben fejeződött be az ötödik budapesti közúti Duna-hídnak, a Boráros téri hídnak az építése. Ennek építési költségét túlnyomó részben a főváros területén az e célra szedett 1,25% ingatlanátruházási pótilletékből fedezték, a híd feljáróit pedig a Fővárosi Közmunkák Tanácsa építette meg.

A Boráros téri híd építésével egyidejűleg indult meg a Tisza medrének elfajulása következtében pusztulással fenyegetett vásárosnaményi Tisza-híd átépítése, amely az 1936. évben ért véget.

1933-ban még Győr város az 1. számú budapest—győr—bécsi állami közút győri átkelési szakaszán a Rábán a jelenlegi Petőfi hidat építtette meg.

A transzferkölcsönből 1935-ben ismét számottevőbb munkák végrehajtására kerülhetett sor. Ebből a kölcsönből a bajai vasúti Duna-hidat és az algyői Tisza-hidat közúti közlekedésre alkalmas pályával építették át. Ezzel az állami közúti közlekedés — ha ideiglenes megoldásként is — egy Duna- és egy Tisza-híddal gazdagodott. Arra ugyanis, hogy ezeken a helyeken külön közúti hidak épüljenek, fedezet hiányában ebben az időben semmi remény nem volt, és ezek az igények sajnos később sem voltak kielégíthetők.

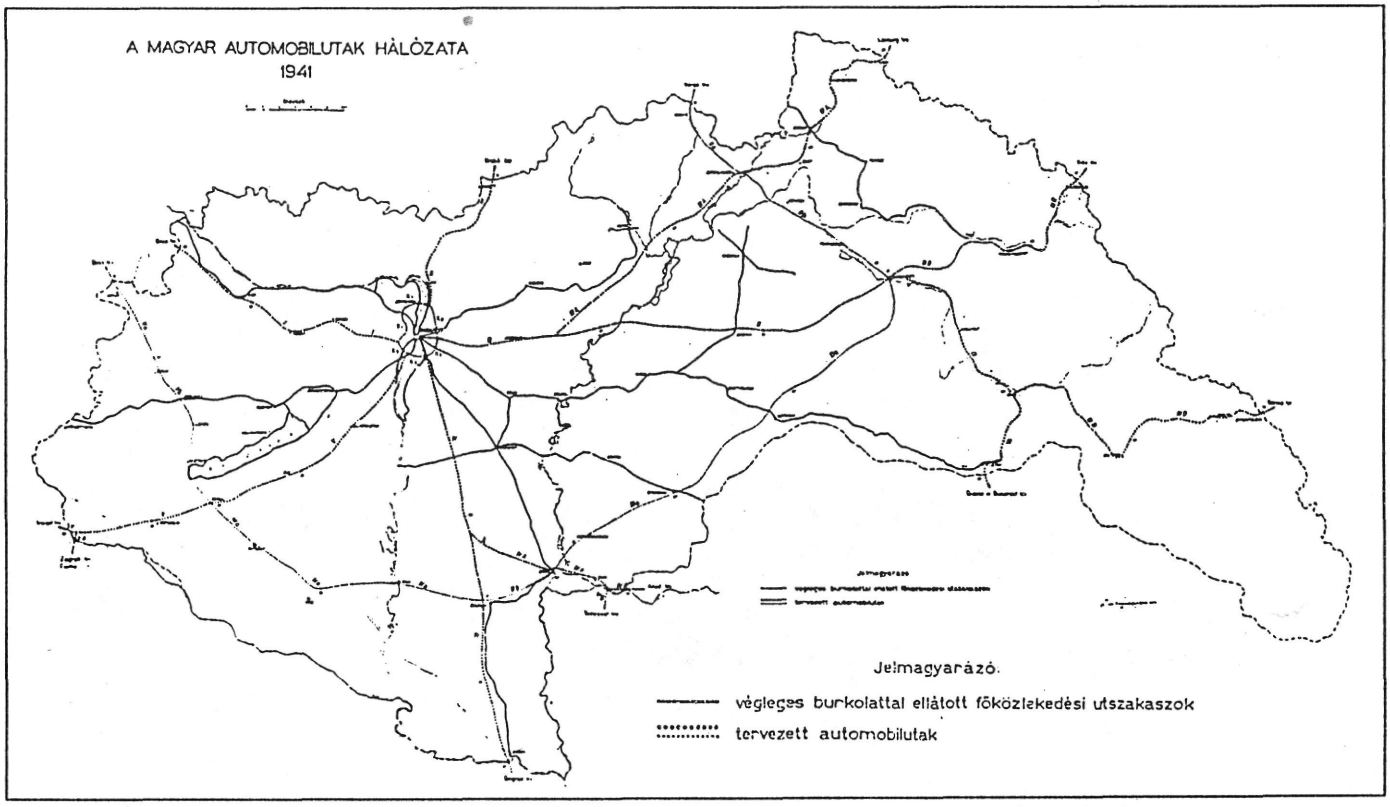
Ebből a korból származik dr. Vásárhelyi Boldizsár műegyetemi tanártól az első magyar autópálya-hálózat tervezete, amely a *121. képen* látható az 1942. évi országhatár figyelembevételével. Ebben az időben már elkészült a Zimonyi István által tervezett ferihegyi gyorsforgalmi út, ami az első autóút volt Magyarországon.

Budapest közlekedése szempontjából nagy fontosságú volt a főváros megnövekedett forgalma számára szűknek bizonyult és teherbírás szempontjából sem megfelelő Margit híd kiszélesítése és megerősítése. A híd építése idején ugyanis azon nem volt villamosközlekedés, a 13 cm vastag fakocka burkolatot pedig az 1920. évben erre a célra külön előállított hasított kőburkolatra cserélték át, ami a híd állandó terhelését lényegesen növelte. A hídátépítést 1935-ben kezdték el és 1937-ben fejezték be. Az átépítés költségét az Országos Társadalombiztosító Intézet kölcsönéből fedezték, amelynek törlesztését az állam és a főváros közösen vállalta. A híd átépítése folytán négysávú lett.

Régen megoldásra váró feladat volt a Tiszán át, különösen pedig az ország két vidéki központja, Debrecen és Miskolc közötti közúti közlekedés megjavítása. Minthogy a végleges híd építésére szükséges fedezetet nem sikerült biztosítani, addig is, amíg a végleges hidat megépítik, 1936-ban Tiszapolgáron pontonhidat létesítettek.

Magyarország hídállományát 1935-ben a hidak szerkezete szerinti csoportosításban a *8. táblázat* mutatja.

1936—1937-ben épült a 8. sz. budapest—székesfehérvár—grazi úton a veszprémi közúti völgyáthidalás, amely abban az időben Magyarország legszebb vasbeton ívhídja volt. Az említett úton ebben az időben még további 21 kisebb-nagyobb vasbeton, egy beton és egy kőboltozatú híd épült.



121. kép — dr. Vásárhelyi Boldizsár autóút-tervezete 1942-ben

A nagy hídépítések közül 1938-ban elkezdett és 1941-ben befejezett polgári közúti Tisza-híd, 1939-ben megépített kisari Tisza-híd, az 1939-ben elkezdett és 1942-ben befejezett medvei Duna-híd építését kell megemlíteni. Ebben az időszakban épült még a 4. sz. budapest—püspökladány—ungvári főközlekedési közúton a szolnoki felüljáró (MÁV felett).

A polgári Tisza-híd megépítése után az ott felszabadult pontonhidat 1942-ben Tiszadobra helyezték át, ahol a német hadsereg 1944 őszén felrobbantotta.

A második világháború első évében, 1939-ben indult meg az óbudai Duna-híd (későbbi Árpád híd) építése. A kiszélesített Margit híd forgalma elérte a főváros legnagyobb forgalmú utcáinak forgalmát, s nem volt elegendő Óbuda és az attól északra fekvő községek és a Duna bal partján erősen fejlődő Újlipótváros, Angyalföld, Újpest és Rákospalota gyárvárosok, valamint ezektől északra fekvő területek közötti forgalomnak a lebonyolítására. De fővárosi viszonylatban is, a Hungária körút és Óbuda közötti közvetlen közúti összeköttetés céljából szükséges volt ezen a helyen újabb Duna-hidat építeni. A hídépítés befejezését a világháború megakadályozta. A híd elkészült részeit a budapesti hadműveletek alkalmával nem robbantották fel.

Az 1939—1944. évek hídépítési tevékenysége túlnyomó részben a visszacsatolt felvidéki, kárpátaljai, erdélyi és délvidéki területekre esett. E területeknek nemcsak a közútjai, hanem hídjai is erősen elhanyagolt állapotban voltak. Ez a körülmény tette szükségessé ott a hídépítések előtérbe helyezését.

A visszacsatolt területeken az alább felsorolt nagyobb hidakat építették:

Felvidéken: a medvei Duna-híd, a pozsonyeperjesi Kis-Duna-híd, a rozsnyói és pelsőci Sajó-hidak, a szöllőskei Bodrog-híd, a garamszentgyörgyi és kéméndi Garam-hidak és az ipolyszakállasi Ipoly-híd.

8. táblázat — Magyarország közúti hídjai

1	2		3		4		5		6		7		8		9	
A közutak jellegének megnevezése	Szabványos hidak						Nem szabványos hidak								Az egész hídállomány (a 4, 5 és 8. hasábok összege)	
	2—10 m nyílású fa, tégla, beton, vasbeton, vas		10—12 m nyílású vas		A 2. és 3. hasábok összesen		Tervek vagy hídlapok		Törzskönyvek szerint nyilvántartott							
							2 m és nagyobb nyílású fa, 2—15 m nyílású kő, tégla, beton, vasbeton és 2-25 m nyílású vas		15 m-nél nagyobb nyílású kő, beton, vasbeton		25 m-nél nagyobb nyílású vas		a 6. és 7. hasábok összege			
	db	hossz m	db	hossz m	db	hossz m	db	hossz m	db	hossz m	db	hossz m	db	hossz m	db	hossz m
Állami közutak	429	1 781	16	237	445	2 018	623	8 353	42	1 405	56	6 441	98	7 846	1 166	18 217
Törvényhatósági közutak	1 038	4 849	20	174	1 058	5 023	1 647	9 998	99	4 220	44	4 365	143	8 585	2 848	23 606
Vicinális, vasúti és hajóállomási hozzájáró közutak	759	3 321	6	67	765	3 391	3 551	22 030	31	800	13	791	44	1 591	4 363	27 012
Mindösszesen:	2 226	9 954	42	478	2 268	10 432	5 821	40 381	172	6 425	113	11 597	285	18 022	8 377	68 835

Megjegyzés: A fenti adatokban a budapesti Lánchíd, Margit híd, Ferenc József híd és Erzsébet híd adatai is szerepelnek, összesen 1699 m hosszal.

Kárpátalján: a bedőházi és dombói Tarac-hidak és a brustyaházai Talabor-híd.

Erdélyben: a sáromberki és szászrégeni Maros-hidak, a gégényi Sebes-Körös-híd, a berettyószéplaki, paptamási és szentjobbi Berettyó-hidak, a szatmárnémeti Szamos-híd, a szatmári Lápos hidak, a kápolnoki Kapnik híd, Szatmár vármegyében a börvelyi, és Szilágy vármegyében a krasznai Kraszna-híd és a jelenlegi 4/a számú püspökladány—kolozsvári állami közúton a nagyváradi felüljáró.

Délvidéken: a titeli és zsablyai Tisza-hidak és a légrádi Dráva-híd. A délvidéki területen még tetemes költséget okozott a hadműveletek alkalmával 1941-ben a visszavonuló jugoszláv csapatok által felrobbantott újvidéki Duna-híd, a titeli és zentai Tisza-hidak, a letenyei, muraszerdahelyi és szécsénykúti Mura-hidak, valamint ezeken felül Bácskában felrobbantott 120 fm hosszú híd roncsainak kiemelése és a hidak újjáépítése.

A visszacsatolt területeken végzett hídépítési és roncskiemelési munkálatok terjedelméről az alábbi összeállítás nyújt tájékoztatás:

A felvidéki területen:	2316 fm híd épült	18 278 000 P
A kárpátaljai területen:	4988 fm híd épült	16 580 000 P
Az erdélyi területen:	2948 fm híd épült	23 090 000 P
A délvidéki területen.	1410 fm híd épült	6 690 000 P
Összesen:	11 662 fm híd épült	64 638 000 P
költséggel.		
A délvidéki roncskiemelések 1790 fm hosszban		11 650 000 P
Mindösszesen:		76 288 000 P

A magyar állam a visszacsatolt területeken a fent kimutatott 11 662 fm hosszú hídépítésével elismerésre méltó teljesítményt ért el.

1937-ben az ország területén még 117 nyilvántartott komp szolgálta a közúti forgalom lebonyolítását. A kompokból szám szerint 98 a Dunán és a Tiszán, a többi pedig a Bodrog, Hernád, Körös, Rába, Sajó és Szamos folyókon közlekedett.

Az állami közutakon a kompok helyett már mindenhol hidak voltak. A 177 kompból 13 törvényhatósági, a többi pedig alacsonyabb rendű közúton volt.

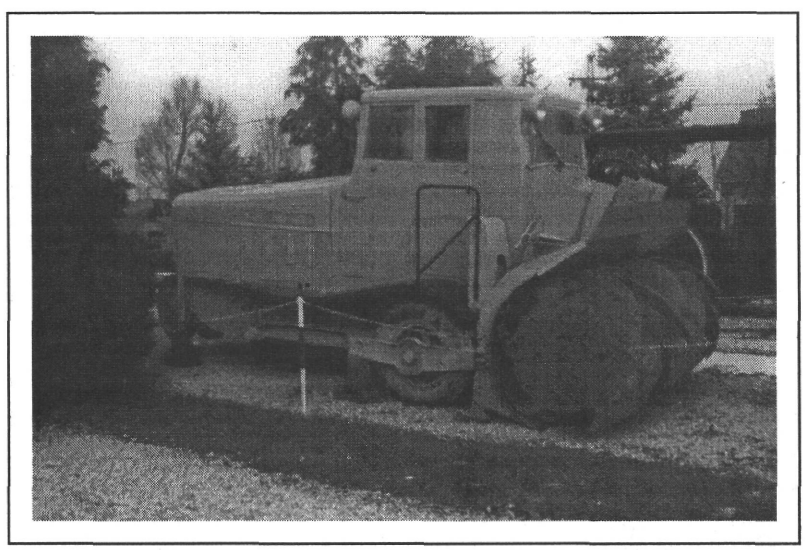
Az útépítési és útfenntartási munkáknak fontos tényezője a kőellátás. A Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium a Nagybátonyi Állami Kőbánya működését a bánya kimerülése folytán 1931-ben, a Tarcali Állami Kőbánya (Ördög-bánya) működését pedig 1935-ben beszüntette, mert ez utóbbiban a kő minősége annyira megromlott, hogy annak használata nem volt gazdaságos. A kőbánya beszüntetésekor figyelembe vették azt is, hogy a jó minőségű anyagot szolgáltató magánkőbányák az ország kőszükségletét kielégítették. Emellett az állami kőbányák ármérséklő tevékenységére sem volt szükség, mert az 1930-as évek elején a gazdasági válság idejében a kőbányák között annyira éles verseny alakult ki, hogy 1932-ben az egyik versenytárgyalás alkalmával az andezit kőbányák egy része 10 tonna hengerlési zúzottkőre 20-22 pengős egységáron pályázott.

1935-től 1938-ig a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztériumnak csak egy, a Hosszúhetényi Állami Kőbányája volt. A felvidéki, kárpátaljai és az erdélyi területek visszacsatolása után a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium Nógrád vármegyében a Sátorosi, Bolgáromi Állami Kőbányát, Ugocsa vármegye területén a Feketehegyi Állami Kőbányát ismét üzembe helyeztette, Kolozs vármegyében pedig egy új bányát, a Marótlaki Állami Kőbányát rendezett be. Ezeken felül főleg Erdély és Kárpátalja területén az államépítészeti hivatalok számos helyi kőbányában termeltek követ, a kőanyagok zúzására pedig összesen 95 db IV-es kőtörőgépet állítottak be. Ezekben a helyi kőbányákban termelt anyagok tették lehetővé Erdély igen erősen leromlott úthálózata nagyobb részének 2-3 év alatt történt helyreállítását.

A második világháború előtti utolsó békeévben, 1938-ban a közutakra kiszállított zúzottkőnek köbméterenkénti országos átlagára 15,70 pengő volt.

Az útépítési és útfenntartási munkák során évről évre nagyobb szerep jutott az útigépeknek. Az útigépellátás és -fenntartás terén 1933. december hó 31. napjával szervezeti változás is történt, amennyiben a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium az útigépeket az államépítészeti hivatalok között szétosztotta, az útigépek javításának decentralizálása céljából pedig a budapesti Állami Útigépjavító Telep működését beszüntette és 1937. január hó 1. napjával a tiszántúli terület ellátására Debrecenben, a dunántúli terület ellátására pedig Székesfehérváron, az ottani államépítészeti hivatalok keretében egy-egy javítóműhelyt szervezett. Az Állami Útigépjavító Telep szerszámgépeit az említett két műhely és a budapesti Magyar Állami Vas- és Gépgyár között osztották fel, amely utóbb a budapesti körzet gépeit javította. Az Állami Útigépjavító Telep megszüntetése iránti intézkedés — amely a közúti szolgálatot nem ismerő tényező elfogult befolyása folytán történt — helytelen volt, mert a szerszámgépeknek háromfelé történt felosztása folytán a két vidéki műhely nem tudott hivatásának kellően megfelelni. Ezért a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium a debreceni műhely működését az 1937 végén megszüntette és Budapesten az Állami Útigépjavító Műhelyt a Magyar Állami Vas- és Gépgyárnak átadta és a debreceni műhely felszerelésének egyesítése útján felállította. A székesfehérvári műhely továbbra is a dunántúli gépek javítását végezte. Az útigépek változatlanul az államépítészeti hivatal kezelésében maradtak. 1936-tól 20 „Peter" hómaró érkezett Svájcból. Ezek 1975-ig működtek *(122. kép)*.

A gépjárműforgalom fejlődésével évről évre növekedett a közutak közforgalmi jelentősége is. A bővülő feladatok ellátására mind az állam, mind a vármegyék közúti gépparkjukat fokozatosan növelték, különösen kiegészítették az aszfaltos utak építéséhez és fenntartásához szükséges berendezésekkel. 1944-ben az állam és a vármegyék tulajdonában volt útigépekről a *9. táblázat* nyújt tájékoztatást. Az újszerű burkolatok építési és fenntartási teendőinek szakszerű ellátása megkívánta az útmesteri személyzet továbbképzését. Erre való tekintettel a minisztérium az 1928—1932-ig és 1939—1944-ig az útmesteri iskolában részben a már útmesteri szolgálatot teljesítők, részben az útmesteri szolgálatban elhelyezkedni kívánó egyének részére, évenként 10 hónapos tanfolyamot rendezett.



122. kép — „Peter" hómaró 1911-ből a kiskőrösi Szakgyűjteményben

A hallgatók az iskolában 8 hónapon át elméleti és két hónapon át különböző külső munkákon gyakorlati oktatásban részesültek. 1928-ban a minisztérium az útmesteri iskolával kapcsolatban bitumen-, kátrány- és aszfaltanyagok vizsgálatára alkalmas laboratóriumot is berendezett, egyrészt az útmesteri iskolai hallgatók oktatására, másrészt az útépítéseknél és fenntartási munkáknál felhasználásra került anyagok és aszfaltburkolatok vizsgálatára.

Az útmesteri iskola tanári kara oktatómunkájának és a hallgatók szorgalmának eredményeként az iskolából jól képzett és a gyakorlatban is jól bevált útmesteri kar került ki. Az útmesteri iskola újabb szervezeti szabályzatát a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium a 35600/1943. sz. rendeletével adta ki. Az első- és második világháború vége közötti időszakra (1919—1944) visszatekintve megállapítható, hogy úthálózatunk fejlődésében haladást jelentett. 1925-től az államháztartás egyensúlyának helyreállítása az útépítés és útfenntartás terén is kedvező fordulatot jelentett és módot nyújtott a gépkocsiforgalom igényeit kielégítő portalan burkolatok építésére is. Az 1927/28. évi közúti forgalomszámlálás szerint az ország területén az 1000 tonna feletti forgalmi utak hossza — amelyek már állandó burkolatot igényelnek — 3600 km, ezzel szemben a portalan útpályák hossza kereken csak 1000 km, vagyis a hiány 2600 km volt.

9. táblázat — Útépítő és útfenntartó gépek 1944-ben

Az útigép megnevezése	Állami tulajdon	Megyei tulajdon	Összesen
	db	db	db
Gőzhenger	59	84	143
Motoroshenger	28	20	48
Motoros aszfaltozó henger	6	-	6
Útfelszakító eke (gépre szerelt és utána kapcsolt)	52	45	97
Lakókocsi	91	101	192
Öntözőkocsi	178	207	385
Lóhenger	6	38	44
Kézihenger	58	7	65
Útfelszárító készülék	21	1	22
Útgyalu	-	12	12
Tehergépkocsi	27	47	74
Pótkocsi	5	33	38
Kőtörőgép	69	26	95
Kézi meghajtású aszfaltkeverőgép	52	5	57
Gépi meghajtású aszfaltkeverőgép	24	2	26
200 liternél nagyobb melegítőüst	181	8	189
200 liternél kisebb melegítőüst	109	2	111
Bitumenszivattyú	127	9	136
Porfúvógép	83	5	88
Kézi síklapos szárító	51	2	53
Gépi forgódobos szárító (2000—3000 kg-os)	4	-	4
Zúzalékszóró kocsi	4	-	4
Géppel vontatott seprőkocsi	4	-	4
Lóval vontatott seprőkocsi	3	-	3
Kompresszor	4	2	6
Motorkerékpár	5	1	6
Traktor	7	4	11
Motoros szivattyú	13	8	21
Gőzlokomobil	17	7	24
Keverékszállító kocsi, lóvontatású	3	-	3
Keverékszállító kocsi, kézi vontatású	31	-	31
Hómarógép	15	-	15
Gépi vontatású hóeke	71	20	91
Lóvontatású hóeke	427	651	1078
Személygépkocsi	3	78	81

1928-tól fokozódó útátépítési tevékenység eredményeként 1936-ban a portalan útpályák hossza már 2974 km volt, vagyis csak 576 km-rel kevesebb, mint az 1935/36. évi forgalomszámlálás szerint az 1000 tonna feletti 3555 kilométert kitevő utak hossza. Ez a fejlődés annál is inkább figyelemre méltó, mert erre az időszakra esik a világgazdasági válság korszaka, amely hazánkban is erősen éreztette hatását.

Az ország kiépített úthálózata is számottevően fejlődött. 1919-ben a kiépített úthálózatunk hossza 16 219 km, az 1944. évben az ország mai területén 26 861 km, vagyis 24 év alatt 10 642 km, évenként átlagosan 443 km utat építettünk. Ebben a hosszban nem szerepel a visszacsatolt területeken épített 947 km út.

Az első világháború utáni években végzett útépítési munkák nagyon kis mennyisége erősen csökkenti a későbbi időszak jelentékenyen jobb átlagát. Így például az 1926. év végén az ország kiépített úthálózatának hossza 16 478 km, az 1936. év végén pedig 23 718 km, vagyis a 10 év évi átlaga 658 km új útépítés volt.

A két világháború között számos kiváló szervezője volt a magyar útügynek. Néhány mondatban tisztelgünk a munkájuknak, szemnélyiségüknek.

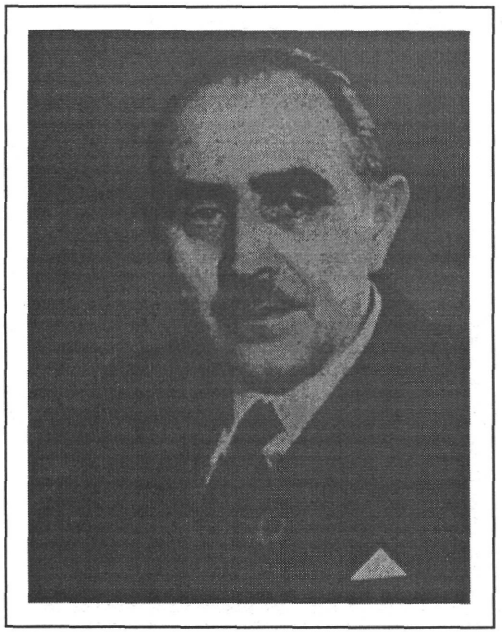
Buday Béla, aki 1926-ban ment nyugdíjba államtitkárként, szinte minden korszerű elképzelést tudatosított a Mérnöki Kamarában, a Magyar Mérnök és Építész Egyletben. A „Közutak jövője" c. munkájában megfogalmazta az úthálózat fejlesztését, kiépítését és fenntartási szükségleteit — olyan mélységig, hogy pl. ő mondta ki először, hogy az útmesterek nélkülözhetetlen eszköze az utazáshoz szükséges szolgálati gépkocsi. Forster Gyula államtitkár 1939-ig, haláláig a közutak építésének szorgalmazója volt. Rámutatott, hogy a magyar utak egy kilométerére csak 1/3—1/5-e költség jut, mint a fejlett országokban — Amerikában, Nyugat-Európában. Sámy Sándor hozta létre az Állami Útigépjavító Telepet; szorgalmazta a munkák gépesítését, az új technológiákat. A „Balatoni Körút" kiépítésének egyik szakmai vezéralakja. Benke István *(123. kép)* minisztériumi szakosztályvezető irányítása alatt építették meg az új betonutakat és aszfaltutakat.

123. kép — Benke István

Ő dolgozta ki a főközlekedési utak tervezési szabályzatát 1938-ban, s nevéhez fűződik az 1936-ban kiadott technológiai utasításgyűjtemény, vagy ahogy korábban nevezték a „Vállalati Feltételek". Megindította az „Útügyi Lapszemlét", amelyben külföldi szaklapokból közöltek tudósításokat, és számos egyéb intézkedéssel szolgálta az útügyet.

Dr. Vásárhelyi Boldizsár, a későbbi műegyetemi professzor — ebben az időben 220 km betonút építési irányítását végezte minisztériumi beosztottként. Titkára volt az 1935-ben tartott II. Magyar Útügyi Kongresszusnak. Részt vett az úthálózat-tervezetek készítésében, szorgalmazta a korszerű útépítést, tervezte Magyarország autópálya-hálózatát (1942-ben) *(124. kép)*.

A hídépítők közül Czekelius Aurél, dr. Gállik István, dr. Zielinski Szilárd, Beke József, dr. Kossalka János, dr. Mihailich Győző, dr. Álgyay Huber Pál, Tantó Pál, Sávoly Pál, Zsigmondy Béla, Menyhárd István, dr. Palotás László, Hilvert Elek, dr. Haviár Győző, Mistéth Endre, Folly Róbert, dr. Czakó Adolf, dr. Enyedi Béla, dr. Barta József, dr. Schwertner Antal és még sokan mások fejtettek ki elévülhetetlen munkát. Dr. Jáky József műegyetemi professzor a talajmechanika elméletében és gyakorlatában nyújtott kiemelkedőt. Ez nagy korszaka volt az útépítésnek — az 1920-as évek közepétől az 1940-es évekig. A transzkontinentális út szervezésében, az útügyi világkongresszusok munkájában, a szerkezetépítők nemzetközi szervezetében méltó képviseletet adott Magyarország a kiváló szakemberek által. 1930-ban Benke István volt az ország képviselője a Washingtoni Útügyi Kongresszuson. Majd az 1934. évi Müncheni, az 1938. évi Hágai Nemzetközi Kongresszuson dr. Vásárhelyi Boldizsár is részt vett, s 1937-ben a budapesti osztrák—magyar szakmai találkozót is szervezte *(125. kép)*. Ebben az időszakban Magyarországon tanulmányozták a német szakemberek az újszerű betonburkolat-építést. Nagy esélye volt országunknak, hogy felzárkózzon a nyugat-európai országok útügyi színvonalára. A háború és annak következményei megakadályozták ebben.



124. kép — dr. Vásárhelyi Boldizsár

125. kép — Osztrák—magyar útügyi találkozó 1937-ben Budapesten

A II. világháború által okozott károk és azok helyreállítása (1945—1959)

A II. világháború alatt hídjaink elpusztítása 1944. november 4-én kezdődött, amikor a Margit híd pesti felét a német katonaság a robbantótöltetek elhelyezése közben „véletlenül" felrobbantotta. Minthogy a robbantás a déli órákban, csúcsforgalmi időben történt, zsúfolt villamoskocsik, autók és a járókelők nagy számban voltak a hídon. A borzalmas szerencsétlenség következtében többszáz ember fulladt a Dunába. A háború okozta rombolások és a rendkívüli igénybevétel miatt az állandó burkolataink felületén 20 százalékos, míg a makadám útpályákon átlagosan 70 százalékos rongálódás keletkezett. De nemcsak az útburkolatokban, hanem a hidakban, műtárgyakban, útigépekben, épületekben is számottevő károk keletkeztek. A károk 1938. évi pengőértékben a következők voltak:

A közutakon erőszakos rongálások és harci cselekmények által okozott károk	566 450 P
Úttesttartozékokban okozott károk	1 305 359 P
Közutak fokozott igénybevételéből keletkezett károk	39 741 159 P
Magyarország hídállományában keletkezett szándékos rombolás okozta károk	174 280 000 P
Útépítő- és fenntartó gépeken keletkezett károk	7 171 800 P
ÁÉH-k épületeiben és felszereléseiben okozott háborús károk	1 157 073 P
Útépítő magánvállalatok kárai	1 365 395 P
Háborús károk összesen:	225 587 236 P

Figyelemmel egyrészt az állami közutak 4762 km-t, és a törvényhatóságok kezelése alatt álló kiépített közutak 22 119 km-t kitevő hosszára, másrészt a pusztulásnak előbb említett nagy mértékére, a háború az államépítészeti hivatalokra a közutak és közúti hidak helyreállítása tekintetében nehezen megoldható feladatot rótt. A hivatalok már az elvonuló harcoló csapatok nyomában megkezdték a közutak helyreállítását. Ennek ellenére az 1945. évben a helyreállítási munkák csak szűkebb keretekben voltak végezhetők, a munkálatok intenzívebb vitelét akadályozó tényezők miatt. A kőbányák üzemének szünetelése, az útigépek igen nagymérvű megrongálása, a pénzhiány, majd pedig az infláció mind külön-külön akadályt jelentettek. A kőbányák fokozatos üzembe helyezése az útigépek egy részének gyors kijavítása, a vasút teljesítőképességének növekedése és a közúti járművek fokozatos szaporodása a közutak hónapról hónapra gyorsuló javulásához vezetett. A gyakorlott és agilitásukkal már sokszor kitűnt államépítészeti hivatali mérnökök gyors intézkedései az inflációs idő csekély lehetőségeit is teljesen kihasználták. Ennek eredményeként 1945-ben az állami közutakra 13 240 m^3 zúzottkő anyagot szállítottak, ami 5,1 m^3 kilométerenkénti átlagnak felel meg. 1946-ban, vagyis a háború utáni második évben, az állami közutak helyreállításának céljára kilométerenként átlagosan már 32,7 m^3 anyagot szállítottak, míg az első világháború után ezt a mennyiséget csak a háború utáni negyedik évben tudták elérni. A makadám útpályák helyreállításával párhuzamosan haladt az állandó burkolatok helyreállítása is. Az 1947. év végére az állandó burkolatoknak 95 százalékát, az 1949. év végére pedig az állami közutakon mind az állandó burkolatokat,

mind a makadám útpályákat helyreállították. A háború a főváros és a városok kezelése alatt álló utakon is nagy pusztítást végzett. A fővárosi utakon nemcsak a légi bombázások és nagy harcok okoztak súlyos károkat, hanem az utakon átvonuló katonai alakulatok ágyúi és tankjai is. A hosszú háború alatt az utakon nem volt rendszeres és kielégítő mértékű útfenntartás, s így az útburkolatok járhatósága és a teherbíró képessége is fokozatosan csökkent. A fővárosi utakon mintegy 250 000 m^2 útburkolat és 80 000 folyóméter járdaszegély ment tönkre. A helyreállítási munkák költsége — beleértve a háború miatt elmaradt fenntartási munkákra szükséges összeget is — mintegy 43 millió forint volt. A helyreállítási munkákat a főváros út- és mélyépítési ügyosztályának irányítása mellett a kerületi mérnöki hivatalok végezték. A legelső teendő volt az útvonalak járhatóvá tétele. Ezt a munkát a háború után azonnal elkezdték, de a végleges helyreállítási munkálatok a pénzügyi fedezet, az anyag- és munkaerőhiány miatt évekig tartottak. A fővárosi útépítési munkák hatékonyabb ellátása érdekében a 910/1949. BM. számú rendelet alapján 1949. március hó 1. napjával a főváros Útügyi Intézetének átszervezésével megalakították a Fővárosi Útépítő Vállalatot. A törvényhatóságok kezelése alatt álló közutak háborús károinak helyreállítása az állami közutakhoz viszonyítva lényegesen lassabban haladt, aminek oka a törvényhatósági közúti alapok bevételének igen nagymérvű csökkenése volt. Az 1945—1946. években az adófizetési morál hiánya és az infláció az útalapokat válságos helyzetbe juttatta. Ezen némileg segített a 8790/1946. ME. számú rendelet, amely az útadót megszüntette, s a bevétel kiesése miatt az útalapokat az állami egyenes adókból történő részesítéssel kártalanította. Az állami egyenes adókból a törvényhatóságok útalapja 3 százalékot kapott. Az általános jövedelemadó tárgyában kiadott 13 400/1948. számú Korm. rendelet az útalapok másik és legnagyobb bevételi forrását a községi közmunkaváltságot is megszüntette és az útalapokat ugyanezen rendelettel bevezetett általános jövedelemadóból megfelelő mértékben kártalanította. A 6900/1948. számú Korm. rendelet a törvényhatósági közúti alapok által fenntartott közutaknak 5 év alatt az állami kezelésbe történő átvételét rendelte el oly módon, hogy 1949. január hó 1. napjával 4121 km, az 1950., 1951. és 1952. január hó 1. napjával évenként 5000 km és 1953. január hó 1. napjával 6200 km közutat, továbbá a törvényhatósági joggal felruházott vidéki városoktól, valamint a 3710/1940. ME. számú rendelet értelmében vámkártalanításban részesülő megyei városoktól és községektől, az állami és állami kezelésbe vecndő közutak útvonalába eső közutakból (átkelési szakaszokból) 1949., 1950. és 1951. évi január hó 1. napjával évenként 140 km közutat kellett az állam kezelésébe és fenntartásába, illetőleg az állami közutak hálózatába átvenni. Az említett 6 900/1948. számú Korm. rendelet végrehajtása tárgyában kiadott 61 000/1948. Köz. M. számú rendelet kimondta, hogy a közutakat az államosítás után a közforgalmi és közgazdasági jelentőségük szerint kell csoportosítani, s a rendelet ebből a szempontból az alábbi csoportokat állapította meg:

a) elsőrendű főközlekedési közutak, amelyek I. és 1—9 számmal,
b) másodrendű főközlekedési közutak, amelyek 10—99 számmal,
c) harmadrendű főközlekedési közutak, amelyek 100—999 számmal vannak ellátva,
d) összekötő utak, amelyek forgalmi jelentősége a főközlekedési közutaknál kisebb, de a bekötőutak forgalmi jelentőségét meghaladja,
e) bekötőutak, amelyek egy vagy több községnek az úthálózatba történő bekötésére szolgálnak,
f) vasút-, hajó-, repülőtéri állomásokhoz és révekhez vezető hozzájáró utak, amelyek az állomás, illetve a rév közelében fekvő valamely közútból indulnak ki és az állomási előtérnél végződnek.

Azok az előzőekben ismertetett helyes szempontok, amelyek törvényhatóságok által kezelt közutak állami kezelésbe való átvételét indokolták, 1949-ben még inkább kidomborodtak, s ezért a hátralevő négy évre tervezett államosítási ütemtervvel szemben a 4278/1949. M. T. számú rendelet a törvényhatósági közúti alaptól, a törvényhatósági joggal felruházott városok háztartási alapjától, megyei városoktól és községektől 14 200 km útnak 1950. január hó 1. napjával az állam kezelésébe történő átvételét rendelte el. Az említett rendelet végrehajtása tárgyában kiadott 25 200/1949. Közl. M. számú rendelet megállapította az állam kezelésébe átveendő közutakat. A rendelet szerint nem kerültek átvételre a törvényhatósági útalapok által kezelt azon városi és községi utcák, amelyeket az útalapok úthálózatába törvényes jogalap hiányában vettek fel és azok a kiépítetlen utak, amelyek a községeknek az úthálózatba való bekapcsolását nem szolgálták. Az át nem vett kereken 700 km kiépített, s mintegy 1900 km kiépítetlen közutat a vármegyék a városoknak és községeknek adták át. Az említett 4278/1949. M. T. számú rendelet a törvényhatósági útalapokat megszüntette, és összes ingó- és ingatlan vagyonuknak az állam javára történő átadása iránt intézkedett. A háború alatt leromlott úthálózat és a felrobbantott hidak helyreállítása nagymérvű feladatot jelentett. A közúti szolgálat hároméves terve elsősorban a megrongált utak és hidak helyreállítását vette fel programjába. Ennek a programnak keretében 92 km hosszú utat építettek át kiskő-, beton, aszfaltburkolattal és felületi bevonással. Ezenkívül 77 km hosszú makadámutat létesítettek. Az épített úthossz összesen: 169 km. A hároméves terv keretében a *10. táblázatban* felsorolt útszakaszokat hozták rendbe, illetve építették meg kőpályával. A hároméves terv a még burkolt úttal nem rendelkező községek és tanyaközpontok részére bekötőutak építését is tervbe vette.

10. táblázat — Úthelyreállítások a hároméves tervben

Az átépített, illetve kiépített útszakasz megnevezése	A burkolat neme	A kiépített úthossz km	Az építés ideje
1. sz. budapest—győr—bécsi út Magyaróvár–Hegyeshalom közötti szakasza	beton	14,388	1947/48
3. sz. budapest—miskolc—kassai állami út Heves megyei szakaszán	bitumenes felületi bevonás	6,900	1947
4. sz. budapest—debrecen—záhonyi állami út kispesti és szentlőrinci szakaszain	kiskő	1,154	1947
6. sz. budapest—pécs—barcsi út budafoki szakasza	kiskő	1,847	1947
Andornoki és balatonaligai átkelési szakaszok	felületi kezelés	8,200	1947
8. sz. székesfehérvár—jánosháza—gráci út Székesfehérvár—Veszprém közötti szakaszán burkolat helyreállítás	beton és aszfalt	16,500	1947
603. sz. székesfehérvár—sztálinvárosi út	makadám	31,000	1948/49
6. sz. budapest—pécs—barcsi út Ercsi és Dunaföldvár közötti szakasza	beton	42,920	1949
61. sz. dunaföldvár—dombóvári út Kocsola és Nagykónyi közötti szakasza	makadám	10,168	1949
Hídépítésekkel kapcsolatos útkorrekciók és még 13 helyen kisebb útépítések	makadám	35,819	1949
Összesen:		168,896	

A hároméves terv megindításakor az ország bekötőút-építési igénye a következő volt:

351 717 lelket számláló 496 község részére	1503,2 km
149 628 lelket számláló 155 tanyaközpont részére	673,2 km
7178 lelket számláló 87 új település részére	356,0 km
121 514 lelket számláló község 153 vasútállomásához	354,9 km
630 037 lélek számára	2887,3 km

Ebből az igényből

az első tervévben	96 utat	223 488 fm hosszban
a második csonka tervévben	74 utat	151 953 fm hosszban
a harmadik tervévben	107 utat	265 298 fm hosszban
összesen:	277 utat	650 739 fm hosszban

valósítottak meg. A hároméves tervet két és fél év alatt lehetett befejezni.

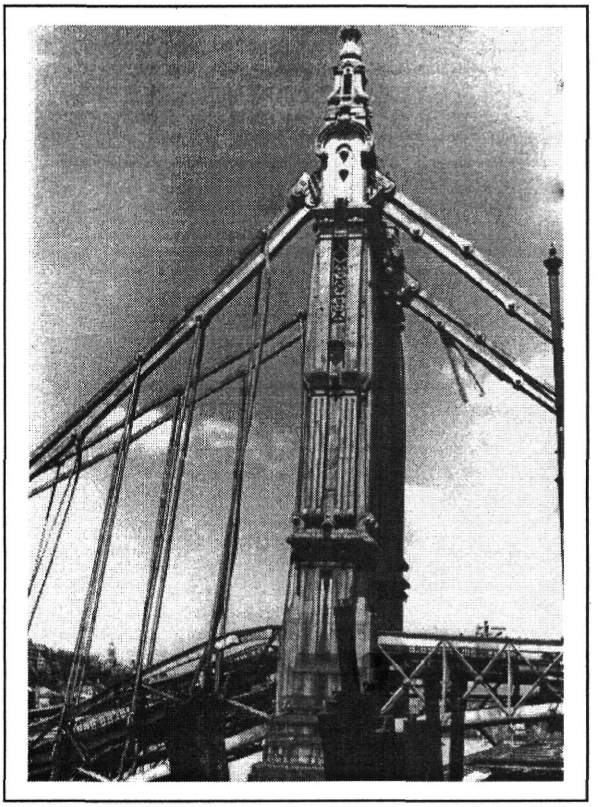
Az útépítést megnehezítette az úthengerek hiánya. 1944-ben a közúti szolgálat ellátására 143 gőz-, 48 motoros és hat aszfalthenger állott rendelkezésre. Ezek a hengerek néhány kivételével az ország területén maradtak, de erősen megrongálódtak. Az 1947. év közepéig 35 hengert sikerült üzemképes állapotba hozni, amelyeket nagy részben az úthelyreállítási munkáknál kellett foglalkoztatni.

A gépellátás során az 1947. év július hó 1. napjával szervezeti változás történt, amennyiben a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium a Székesfehérvári Útigépjavító Műhely működését beszüntette és a műhelyt teljes felszerelésével és személyzetével együtt a Budapesti Útigépjavító Műhelybe olvasztotta be.

126. kép — Pontonhíd Budapesten 1946-ban

Ez az intézkedés az útigépek javítására és gyártására szolgáló szerszámgépek jobb kihasználását és a javításra szoruló gépek kedvezőbb anyagellátását tette lehetővé. Az 1947. év november hó 1. napjával újabb szervezeti változás történt. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium ezzel a nappal megalakította az Útigépjavító és Kölcsönző Vállalatot. Az új vállalat az alapítólevele értelmében az államépítészeti hivataloktól átvette az állam tulajdonát képező gépeket. Ettől az időponttól az említett vállalat kölcsönbérleti szerződés keretében bocsátotta rendelkezésre az utak építéséhez és fenntartásához szükséges gépeket. 1949. december hó 31. napjával megszüntetett törvényhatósági útalapok gépeit szintén az Útigépjavító- és Kölcsönző Vállalat vette kezelésbe. A háború a közúti hídjainkon az utaknál is sokkal nagyobb károkat okozott. Az ország mai területén 1944-ben 8373 közúti híd volt, amelyek hossza 67 136 métert tett ki. Az 1944—1945. években a hadműveletek következtében 1424 közúti híd pusztult el 27 504 fm hosszban. Ez az említett hídállománynak darabszám szerint 17 százalékát, a hossz figyelembevételével pedig 41 százalékát teszi ki. Nagy hídjaink közül a visszavonuló német csapatok felrobbantották a medvei, komáromi, esztergomi, a budapesti Margit, Lánc-, Erzsébet, volt Ferenc József és volt Horthy Miklós hidakat, a dunaföldvári, bajai, tótfalusi, szigetcsúcsi, gubacsi és ráckevei Duna-hidat, továbbá a tiszafüredi, tiszaugi, szentesi és algyői közös vasúti és közúti Tisza-hidat. A közúti Duna- és Tisza-hídjaink 100 százalékban, az 50 méternél nagyobb hídjaink 90 százalékban pusztultak el. A veszteség értékben kb. harmincszorosa volt annak, amit az ország békeévekben a hidak építésére és fenntartására fordított *(126—130. képek)*.

A hidak elpusztítása a hadműveleteket nem sokkal késleltette, mert a szovjet hadsereg műszaki alakulatai a főközlekedési utakon helyenként napok, máshol hetek alatt ideiglenes hidakat építettek.



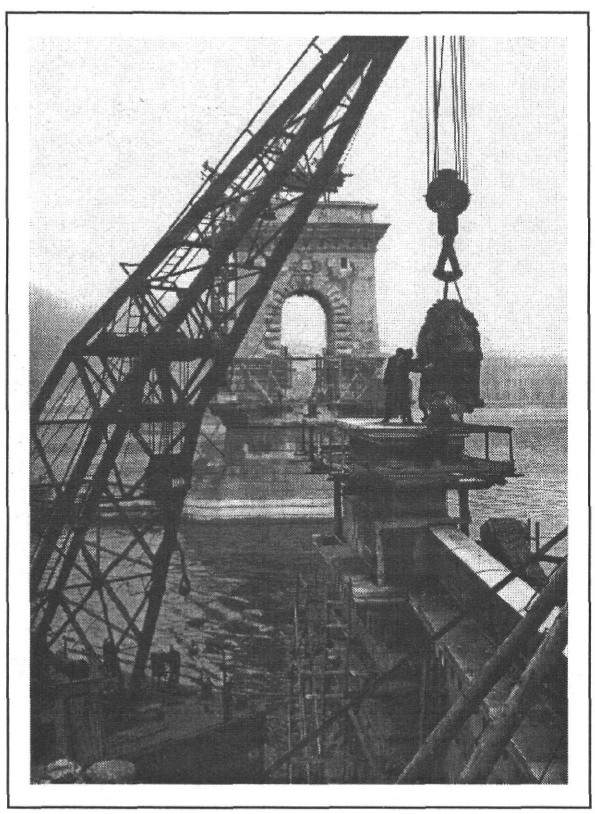
127. kép — Az Erzsébet híd roncsmaradványa

128. kép — Romokban a Lánchíd

Ezek a fahidak részben a felrobbantott hidak roncsaira, részben cölöpjármokra épültek, részben pedig összerakható szerkezettel úszó pontonhidak voltak. Ilyen fahidat épített a szovjet hadsereg Budapesten a Boráros téri híd roncsaira, a Margitszigetre ideiglenes cölöpözött fahidat, a Ferenc József híd helyén pedig uszályokra hídprovizóriumot épített. Ezeken felül a Dunán két hónap alatt Komáromban, Esztergomban, Újpesten, Budapesten a Bakáts utcánál, Budafokon, Dunapentelén, Dunaföldváron és Baján összesen nyolc hajóhidat építettek, a Tiszán pedig 1944 őszén és telén Záhonynál, Tokajnál, Tiszafüreden, Tiszacsegén, Szolnokon, Csongrádon és Szegeden összesen 7 helyen cölöpös faprovizóriumokat létesítettek. Minthogy ezek hadihidak voltak, a háború befejeztével nagyobb részben lebontották őket.

A háború befejezése után már az inflációs időszakban 1945. május havában a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium teljes erővel hozzálátott a közúti hidak újjáépítéséhez, illetve helyreállításához. A megoldandó feladat igen nehéz volt, mert az egy évszázad alatt létesített hídállomány igen nagy részének rövid idő alatt szükséges helyreállítását az infláció, az anyag-, szerszám- és munkaerőhiány gátolták. Az építőipari vállalatok szerszámai, felszerelései nagyrészben elpusztultak, az építőanyagokat előállító gyárak a hadműveletek következtében szintén üzemképtelenekké váltak. A munkálatok megindítását akadályozta még a vasúti és közúti szállítóeszközök elpusztulása és végül a háború következtében előállott munkaerőhiány.

A vázolt viszonyok mellett a hídépítési munkák gyors végrehajtása érdekében az egyébként kivitelező vállalatokra háruló munkákat is a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Hídosztályának kellett vállalnia. Megkezdődött az a korszak a hídépítések történetében, melyet utólag is nagyra kell értékelni óriási eredményei folytán.



129. kép — Dolgoznak a hídépítők

Az első feladat volt az építkezés előfeltételeinek megteremtése. Ennek érdekében a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Hídosztálya saját kebelén belül új szervezeteket állított fel az építési szerszámok felkutatására, javítására és különleges szerszámok (cölöpverők, kompresszorok, fúrók, úszódaruk stb.) beszerzésére, építőanyagok felkutatására, szállítására és feldolgozására, a munkaerő biztosítására és a munkások élelmezésének megoldására. További különleges feladatot jelentett a nagy hidak roncsemelési munkálataihoz szükséges búvár- és tűzszerészcsoportok szervezése, kiképzése és felszerelése.

A minisztérium az első félállandó jellegű Duna-hidat, a Kossuth hidat Budapesten a Báthory és Batthyány utca vonalában *(130. kép)*, a Tiszán pedig Szolnokon a 4. számú budapest—debrecen—ungvári állami közúton építette meg. A Kossuth híd gyors megépítése érdekében a minisztérium hídosztálya igen nagy erőfeszítéseket tett, mert az ideiglenes budapesti Duna-hidakkal a jégzajlás idejére nem látta Buda és Pest közúti összeköttetését biztosítottnak. Az aggály nem volt alaptalan, mert az 1945/46. év telén a jégzajlás először a cölöpözött margitszigeti hídprovizóriumot, 1946. január 11-én pedig a Szabadság híd provizóriumát vitte el. Minthogy pedig a Kossuth híd a legnagyobb erőfeszítések mellett 1946. január hó 18. napjára elkészült, Buda és Pest között a közúti közlekedés csak egy hétre szakadt meg. Ez alatt az idő alatt a két városrész között a személyforgalmat a zajló Dunán csavargőzösökkel és az összekötő vasúti hídon vonatközlekedéssel tartották fenn. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium az első híprovizóriumot, a Petőfi hajóhidat a Dunán 1945. év november havára készítette el azzal a rendeltetéssel, hogy a Szabadság-híd (volt Ferenc József híd) átépítésének idején a főváros déli felén a közúti forgalmat lebonyolítsa. A híd az Erzsébet hídtól északra 100 méterre épült. A híd közepén a hajózás céljára 70 m széles szétnyitható szakasz volt. A híd nagy forgalmat bonyolított le és az 1948. év végéig volt üzemben *(126. kép)*.

130. kép — A Kossuth híd Budapesten

Minthogy a Margitszigeten keresztül épített cölöpös hajóhidat az előzőkben említettek szerint 1945/46. év telén a jégzajlás elsodorta, a híd pótlására az 1946. év tavaszán a margitszigeti hajóhidat építették meg. Ebben az időben épült még a szegedi pontonhíd is, amelyet később a margitszigeti pontonhíddal együtt a Közép-Dunán át a közúti forgalom biztosítása céljából Gerjen—Kalocsára, illetőleg a Tiszán történő közlekedés helyreállítására 1949-ben helyezték át. 1947-ben épült Gerjen és Kalocsa közötti pontonhíd csak 1950-ig volt üzemben, mert a Nemzetközi Dunabizottság határozata folytán ebben az évben el kellett bontani.

A végleges és félállandó jellegű közúti Duna- és Tisza-hidak újjáépítését az alábbi időpontokban fejezték be:

Duna-hidak	
Kossuth híd (félállandó jellegű)	1946
Szabadság híd (volt Ferenc József híd)	1946
Medvei híd	1946
Komáromi híd	1946
Szigetcsúcsi híd	1946
Gubacsi híd	1946
Tótfalusi híd	1947
Margit híd	1948
Lánchíd	1949
Ráckevei híd	1949
Tisza-hidak	
Tokaji híd (félállandó jellegű)	1946
Szolnoki híd (félállandó jellegű)	1946
Csongrádi közúti-vasúti híd	1946
Algyői közúti-vasúti híd	1947
Tiszafüredi közúti-vasúti híd	1947
Kisari híd (félállandó jellegű)	1947
Tiszaugi közúti-vasúti híd	1947
Szegedi híd	1948
Vásárosnaményi híd	1949

Magyarországon folyt hadműveletek befejezésétől a hároméves tervidőszak végéig (1949. december hó 31-ig) a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium hiteleiből 335 híd 10 447 fm, a törvényhatóságok hiteleiből pedig 489 híd 5834 fm, összesen 824 híd 16 281 fm hosszban épült. Minthogy a világháború befejezése óta épített hidak csaknem teljes egészében a felrobbantott hidak pótlására épültek, az 1949. év végéig az elpusztított hidakat darabszám szerint 57,8 százalékban, hossz alapján pedig 59,2 százalékban állandó vagy félállandó jellegű híddal helyreállították.

1949 végén az állam és a törvényhatóságok kezelése alatt állott közutakon a 2 méternél nagyobb nyílású hidak száma 5 215 db, hosszuk pedig kereken 51 800 méter volt.

Végül e korszakban még egy szervezeti változásról kell megemlékezni. 1948. január hó 1. napjával az államépítészeti hivatalokat a magasépítési ügyek ellátási teendői alól mentesítették és ezt a munkakört az Építésügyi Minisztérium felügyelete alá tartozó Építési Főigazgatóság hatáskörébe utalták.

Az újjáépítés legkiválóbb szervezői voltak: dr. Széchy Károly, dr. Palotás László, dr. Vásárhelyi Boldizsár, Lehotzky Kálmán és más vezetők, de méltatlanság lenne meg nem emlékezni mérnökökről, kétkezi munkásokról, akik szinte „zsíroskenyéren" élve, nehéz körülmények között dolgoztak a közlekedés mielőbbi helyreállításáért.

Az úthálózat fejlesztése az első ötéves tervben (1950—1954)

Az időszak lényeges szervezeti változásokkal kezdődött. A Népgazdasági Tanács a 339/XVIII/1949. N. T. számú határozata alapján a Minisztertanács a 340/1949. M. T. számú rendeletével a közúti fenntartási munkákat — amelyeket az 1868. évtől az állampítészeti hivatalok házilagos úton végeztek — 1950. január hó 1. napjától vállalati úton rendelte végrehajtani. Ugyanezen napon minden megyeszékhelyen — kivéve Komárom-Esztergom megyét — egy-egy útfenntartó vállalat alakult. Az útfenntartó vállalatokat részben az állampítészeti hivatalok személyzetéből, részben a hivatali felszereléssel állították fel.

A Komárom-Esztergom megyei útfenntartási munkákat a Székesfehérvári Útfenntartó Vállalat végezte 1952. január hó 1. napjáig. Az említett megye kérelmére a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1952. január hó 1. napjával Tatán külön útfenntartó vállalatot szervezett.

Az útfenntartó vállalatok a fenntartási teendők ellátása mellett útépítési tevékenységet is folytattak.

Az ellenőrző tevékenységet továbbra is, 1950. augusztus hó 1. napjáig az állampítészeti hivatalok látták el. A megyei tanácsok, valamint a budapesti városi tanács működésének megkezdéséről szóló 143/1950. (V.18.) M. T. számú rendelet alapján a helyi tanácsoknak 1950. augusztus hó 1. napján történt megalakulásakor, az állampítészeti hivatalokból a megyei tanácsok végrehajtó bizottságának VIII. Közlekedési Osztályát alakították meg. Később, amikor a megyei tanácsok keretében a Tervosztályt megalakították, a Közlekedési Osztály a IX-es számot kapta. Ezen időponttól 1954. március hó 31. napjáig bezárólag az állami közutak feletti jogkört a területileg illetékes megyei tanács végrehajtó bizottsága gyakorolta.

A Város- és Községgazdálkodási Minisztérium megalakításával lett szétválasztva a helyi, tanácsi és az állami úthálózat. A Minisztertanács az 517/IV/1953. számú határozatával az állami közutak, az azokon levő közúti hidak és az összes rév közvetlen felügyeletét 1954. április hó 1. napjával ismét a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumra ruházta és a megyei tanácsok közlekedési osztályát megszüntette. Az említett minisztertanácsi határozat az ország közútjait állami, megyei és községi (városi) utak csoportjába rendelte sorolni. Elvileg rendelkezett arra nézve, hogy az egyes csoportokba milyen rendeltetésű utak sorolandók. A háromféle osztály ellenére az utakat csak az állami és községi (városi) utak csoportjába sorolták. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium az állami közutak igazgatási teendőinek ellátására Budapest, Debrecen, Eger, Győr, Hódmezővásárhely, Kaposvár, Kecskemét, Miskolc, Nyíregyháza, Pécs, Székesfehérvár és Zalaegerszeg székhelyekkel KPM Közúti Kirendeltsége néven 12 egységet szervezett. Az említett minisztertanácsi határozat vállalati vonalon is szervezeti változást rendelt el, amennyiben a megyei tanácsok felügyelete alá tartozott útfenntartó vállalatokat 1954. január hó 1. napjával a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium felügyelete alá helyezte. Az átszervezés során a 19 útfenntartó vállalatot a közúti kirendeltségekkel azonos székhellyel 12 vállalattá vonták össze. A hét megszűnő útfenntartó vállalat működési területét a közúti kirendeltségek területi beosztásával azonosan a szomszédos vállalatok területéhez csatolták.

Időközben — már a háborús károk helyreállítása után — a magánvállalatokat az állam „szocializálta", és a tervezéstől a kivitelezésig terjedően államosította azokat — kártalanítás nélkül. Ezután alakult meg az Aszfaltútépítő, Betonútépítő, Hídépítő Vállalat.

A Népgazdasági Tanács 1951. október hó 8. napján 381/19/1951. N. T. számú határozatával a közutak építéséhez és fenntartásához szükséges anyagok eredményesebb szállításának biztosítása és az útfenntartó vállalatok kezelésében lévő gépkocsik jobb kihasználása érdekében 1952. január hó 1. napjával az Útfenntartó Teherautó Fuvarozási Vállalat felállítását rendelte el. Az említett vállalat működését az útfenntartó vállalatoktól átvett 116 tehergépkocsival és 27 pótkocsival kezdte el.

Az 1952—1954. évek eredményei azt mutatták, hogy a gépkocsirakodó munkásokat — akikről az útfenntartó vállalatok gondoskodtak — nagyon gyakran nem sikerült a gépkocsik kiállításával összhangba hozni. Ennek az állapotnak megszüntetése érdekében a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1954. november hó 16. napján kelt 13/93/1954. számú utasításával az Útfenntartó Teherautó Fuvarozási Vállalatot 1955. január hó 1. napjával Közúti Kőanyag Szállító Vállalat néven szállítmányozó vállalattá szervezte át. Az említett utasítás értelmében az új vállalat az útfenntartó vállalatoktól átvette a rakodómunkásokat is. Az intézkedés helyes volt, mert megszüntette a szállítás körül felmerült akadályokat. Az új vállalat működését 149 tehergépkocsival és 20 pótkocsival kezdte el.

Az 517/IV/1953. N. T. számú határozat a kompügyek területén is szervezeti változást rendelt el; a budapesti, az Észak-Pest megyei, Dél-Pest megyei és Baranya megyei rév vállalatoknak, valamint a Sztálinvárosi Kompüzemnek Budapest székhellyel Dunai Rév Vállalat néven történő összevonása és a megyék, valamint más közületek által kezelt kompoknak az útfenntartó vállalatok kezelésébe történő átadása iránt intézkedett. Az átszervezés beváltotta a hozzáfűzött reményeket, amennyiben mind a Dunai Rév Vállalat, mind az útfenntartó vállalatok kezelésében levő kompok állapotában és üzembiztonságos működésében az 1954. év végén már lényeges javulás volt megállapítható.

Az ötéves tervidőszakban az útépítés területén az előző évekhez viszonyítva számottevő fellendülés következett be.

Az ötéves tervről szóló 1949. XXV. tc. és ennek módosítására vonatkozó 1950. II. törvény az ország iparosításának gyorsuló fejlesztését, az ipari alapanyagok termelésének növelését és a mezőgazdaság elmaradottságának felszámolását tűzte ki célul. Mindkét törvény figyelemmel volt arra, hogy a gazdasági élet és a közúti közlekedés egymástól elválaszthatatlanok. Minél jobban fejlődik a bányászat, az ipar és a mezőgazdaság, annál nagyobb feladat vár a közutakra.

11. táblázat — Burkolatépítések az országos utakon az első ötéves tervben

Év	Az épített burkolatok hossza, km							
	beton	aszfalt	kő	keramit	makadám	felületi bevonás	kerékpárút	összesen
1950	90,2	50,1	2,8	0,2	225,2	-	14,8	383,3
1951	111,5	32,2	1,4	-	99,3	1,9	14,1	260,4
1952	52,4	22,4	4,4	-	18,6	77,4	5,7	180,9
1953	60,2	31,9	1,6	-	21,4	28,9	0,4	147,4
1954	6,1	11,5	-	-	9,9	-	-	27,5
	320,4	148,1	10,2	0,2	377,4	108,2	35,0	999,5

Az 1950. II. tc. kimondotta, hogy a közúti hálózat fejlesztése érdekében új beton- és aszfaltburkolatok építésével, valamint makadám útpályákon bitumenes felületi bevonás létesítésével burkolt útjaink hosszát 57 százalékkal kell növelni. Ezenfelül a terv megvalósítása érdekében 1000 km főközlekedési úton a keskeny makadám útpályák korszerűsítését rendelte el. Az első ötéves tervidőszak egyes éveiben épített burkolatok hosszáról a 11. táblázat nyújt tájékoztatást. Az 1950-ben épített bekötőutak erre az évre fent kimutatott mennyiségi adatok között szerepelnek. Az 1951—1953. években a bekötőutak építésére a hiteleket a megyei tanácsok költségvetésében bocsátották rendelkezésre. Ebben az időszakban a megyei tanácsok által épített bekötőutak hosszát a *12. táblázat* mutatja.

12. táblázat — A megyei tanácsok által épített bekötő utak hossza 1951—1953 között

Év	Úthossz, km
1951	155,5
1952	184,8
1953	123,0
Összesen:	463,3

Az 1950. II. tc.-ben előírt követelmény, hogy az állandó burkolatok hosszát 5 év alatt 57 százalékkal kell emelni, az építési költségeknek időközben bekövetkezett emelkedése miatt nem volt kielégíthető. Az 5 év alatt a portalan burkolatok hossza az 1949. évihez viszonyítva 37,25 százalékkal emelkedett.

A még kiépített úttal nem rendelkező községek, nagyobb tanyacsoportok és vasútállomásokhoz szükséges bekötőutak mellett az új tanyaközpontok, gépállomások, állami gazdaságok és termelőszövetkezetek részére is kellett bekötőutakat építeni.

A bekötendő községek és települések száma az ötéves tervidőszak végén, vagyis az 1954. évben 377 volt. Ezzel szemben az ötéves terv megindításakor 343 bekötendő község és tanyacsoport volt. A mezőgazdaság erősebb fejlődése következtében az igények növekedése 5 év alatt meghaladta a bekötőutak építésének ütemét.

Az ötéves tervidőszakban a *13. táblázatban* felsorolt közutakat, illetve útszakaszokat építették át állandó burkolattal.

Az ötéves terv kezdetén közútjaink általában közepes állapotban voltak. A folyamatos gazdasági fellendülés és az ezzel párhuzamosan jelentkező gépjárműforgalomnövekedés közútjainkat olyan erőpróbának tette ki, amelyet — sajnos — nem állottak ki.

A gépjárműforgalom növekedésénél is súlyosabb tényezőként jelentkezett a gépjárművek súlyának és terhelésüknek növekedése. Az 50-60, sőt 100 évvel ezelőtt könnyű szekérforgalomra alap nélkül épített utak — ha azokat egyáltalában építették és nem folyamatos kavicsolás útján keletkeztek — a 10-20 tonnás vagy még ennél is nehezebb járművek forgalmát nem bírták, és évről évre a tavaszi olvadások alkalmával — az altalaj elázása folytán — az alap nélküli 8-10 cm vagy esetleg ennél is vékonyabb zúzottkő réteg alátámasztás nélkül maradt, aminek következtében a járművek nagy súlya alatt az útpályán mély kerékvágások keletkeztek. Ez az állapot a forgalom gyúró hatása alatt gyakran a kőpálya teljes felborulásához vezetett *(131. kép)*.

A helyzet súlyosságát növeli, hogy ezek a rosszul megépített utak legnagyobb mértékben az ipari- és bányavidékeinken vannak, ahol a helyben vagy a közelben rendelkezésre álló kőanyag az útépítést, vagy helyesebben az út keletkezését már a vasútépítés korszaka előtti időben is lehetővé tette.

13. táblázat – Konkrét útépítések az első ötéves tervben

Az átépített, illetve kiépített útszakasz megnevezése	Úthossz km	A burkolat neme	Az építés ideje
6. sz. budapest—pécs—barcsi út 84,6—91,4 km szelvények közötti dunaföldvári szakasza	68,000	beton	1950
47. sz. nyíregyháza—beregsurányi út teljes hosszban	73,900	beton és aszfalt	1950—1951
34. sz. miskolc—sátoraljaújhelyi közút Gesztelytől Szerencs felé	6,800	beton	1950
22. sz. kerecsend—miskolci út Miskolc—Diósgyőr közötti szakasza	1,700	aszfalt	1950
81. sz. győr—székesfehérvári és a 808. sz. komárom—kisbéri út Székesfehérvár—Kisbér közötti szakasza	41,100	aszfalt	1950
7. sz. budapest—nagykanizsa—letenyei közúton az érdi aluljáró	0,800	beton	1950
21. sz. hatvan—salgótarjáni úton	10,100	makadám	1950
A komlói átkelési szakasz	2,800	kő és aszfalt	1950
Csepelen, Diósgyőrött és Ózdon belső városi utak	5,900	beton és aszfalt	1950
Bekötő utak, gépállomási-, tanyaközponti-, ipartelepi- és kerékpárutak	229,100	aszfalt és makadám	1950
6. sz. budapest—pécs—barcsi út Adony községet és Sztálinvárost elkerülő, továbbá Dunaföldvár és Szekszárd közötti útszakaszok	31,000	beton és aszfalt	1951—1952
Sztálinvárosi belső utak	7,300	beton és aszfalt	1951
3. sz. budapest—miskolc—hidasnémeti út Miskolc utáni szakasza a 34. sz. miskolc—sátoraljaújhelyi út kezdőpontjáig és ez utóbbi út gesztelyi és némahegyi szakasza kivételével	79,900	beton	1951—1953
1. sz. budapest—győr—bécsi út Budapest és Komárom közötti szakaszán egyes burkolatok kiszélesítése	–	aszfalt	1952—1953
7. sz. budapest—nagykanizsa—letenyei út Balatonszentgyörgy és Nagykanizsa közötti szakasza	47,000	kő, beton és aszfalt	1952—1953
6. sz. budapest—pécs—barcsi út szekszárd—pécsi szakasza	64,500	beton és aszfalt	1952—1953
21. sz. hatvan—salgótarjáni úton	8,500	beton	1952
4. sz. budapest—debrecen—záhonyi út Szolnok és Szajol közötti szakasza	5,800	beton	1953
diósgyőr—hejőcsabai út	7,600	aszfalt	1953
524. sz. kiskunfélegyháza—bajai út Kiskunfélegyháza városi szakasza	6,400	beton	1953
zalaegerszeg—nagylengyeli út	10,500	aszfalt	1953—1954
pécs—komlói út	5,500	beton	1953
23. sz. miskolc—tornaljai út Sajószentpéter és Kazincbarcika közötti szakasza	12,000	beton	1953—1954
51. sz. budapest—újvidéki út Dunavecse és Solt közötti szakasza	8,800	aszfalt	1953
6. sz. budapest—pécs—arcsai úton a szászhalombattai felüljáró	2,100	beton	1953
80. sz. budapest—tata—győri út Budaörs utáni szakasza	3,700	aszfalt	1953
Miskolci Szinva-parti út	0,900	aszfalt	1953
Mánfa—komlói út	5,000	aszfalt	1953

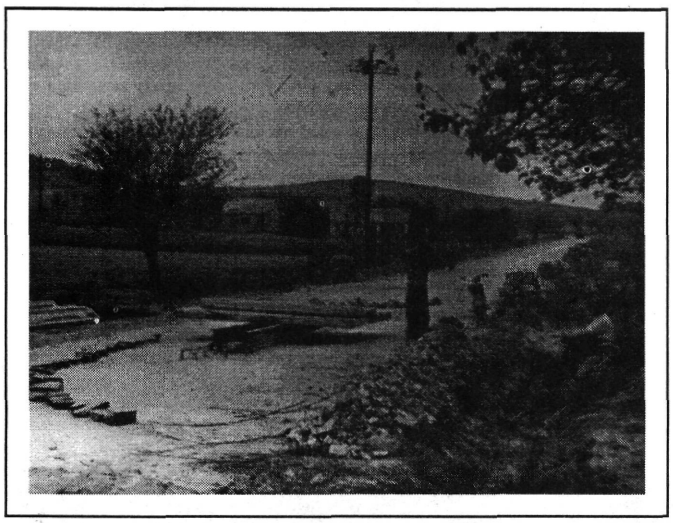
Ezek az utak sok helyen a környező terep szintje alatt vannak és a víztelenítésükről annak idején nem gondoskodtak. Ez az állapot az útfenntartó államigazgatási szerveket az ötéves tervidőszakban évről évre súlyosabb és a rendelkezésre állott pénzügyi keretek között megoldhatatlan feladat elé állította. Nem segített a helyzeten az sem, hogy az állami közutak fenntartására évről évre nagyobb összeget bocsátott a törvényhozás rendelkezésre.

A vázolt állapotban lévő útpályákat nem lehetett ott még folyamatos gondozással sem a megváltozott közlekedési igényeknek megfelelően, még kevésbé pedig gazdaságosan fenntartani. Egyes nagyforgalmú makadám útpályák fenntartására évenként és négyzetméterenként 7—9 forintot fordítottak, azzal szemben, hogy ha ott a forgalom igényeit kielégítő útburkolat lett volna, akkor annak a fenntartása az említett költségeknek még a felét sem igényelte volna. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium a közúti közlekedés megjavítása érdekében az 1949—1954. években a rendelkezésére álló útfenntartási hitelből a 14. táblázatban foglalt részletezés szerint kereken 624 km hosszú útpályát a gépkocsiforgalom igényeinek megfelelően kiszélesített és bitumenes felületi bevonással vagy annál tartósabb kivitelben korszerűsített. Ezzel kezdetét vette a makadámutak hazai felszámolása. A tervező vállalatokat az állam 1948-ban államosította, s létrejött az Állami Mélyépítéstudományi és Tervező Intézet (ÁMTI). 1950—52-ben differenciálódás történt: megalakult az Út- és Vasúttervező Vállalat (Uvaterv), a budapesti Fővárosi Mélyépítési Tervező Vállalat (Főmterv) stb. Ezek a vállalatok szinte kizárólagosan végeztek az országban bekötőút — Budapesten mindenféle mélyépítési — tervezést az 1980-as évekig. 1950-ben jött létre a KPM Aszfalt és Talajmechanikai Laboratórium, illetve Kutató Intézet. Ezen kívül a Műegyetem tanszékei vettek részt a kutatásban.

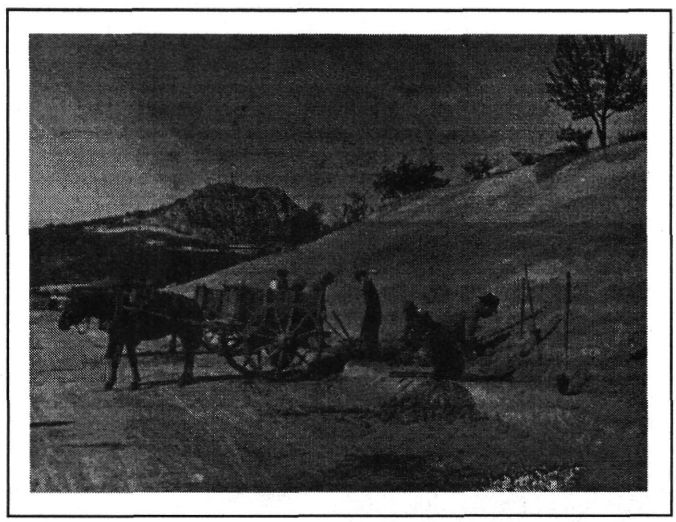
131. kép — Tönkrement útburkolat a Dunántúlon

14. táblázat — Pormentesen épített utak mennyisége 1949—1954 között

Év	Korszerűsített úthossz, km
1949	40,162
1950	48,646
1951	29,584
1952	31,157
1953	328,977
1954	145,539
Összesen:	624,065

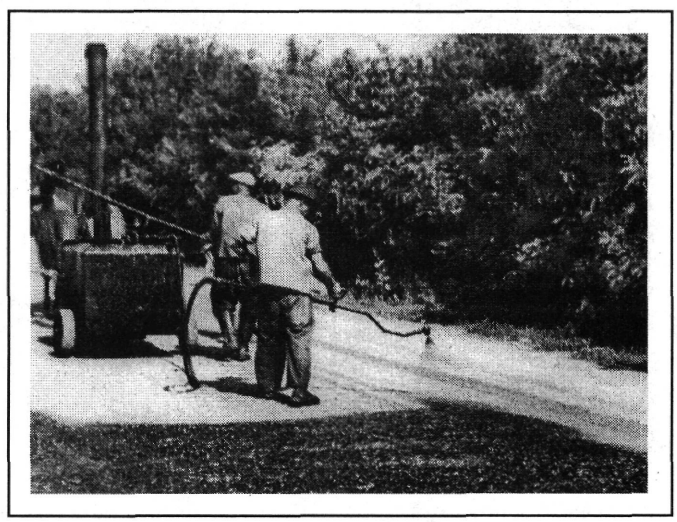


132. ábra — Ágyazási együttható mérése 1953-ban

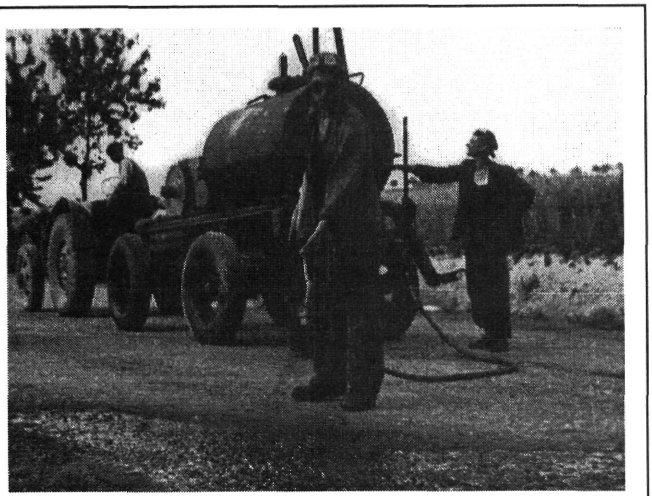


133. ábra — Földmunka 1953-ban

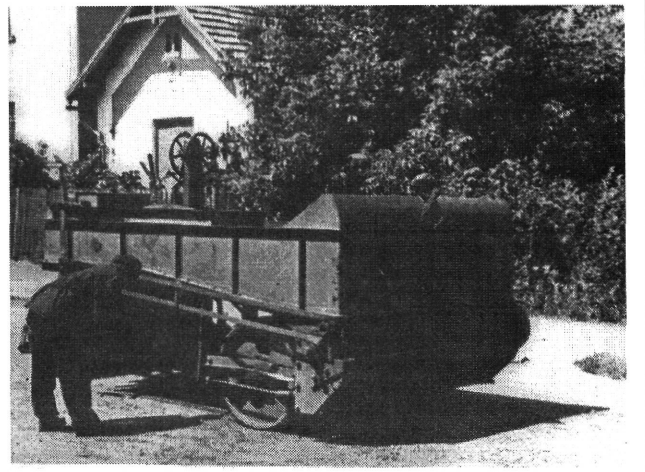
134. ábra — Makadámpálya letakarítása 1953-ban



135. ábra — Bitumenpermetezés kézzel 1953-ban



136. kép — Bitumenpermetezés géppel 1953-ban



137. kép — Gépi zúzalékszóró 1953-ban

138. kép — Zúzalékimpregnálás betonkeverővel 1953-ban

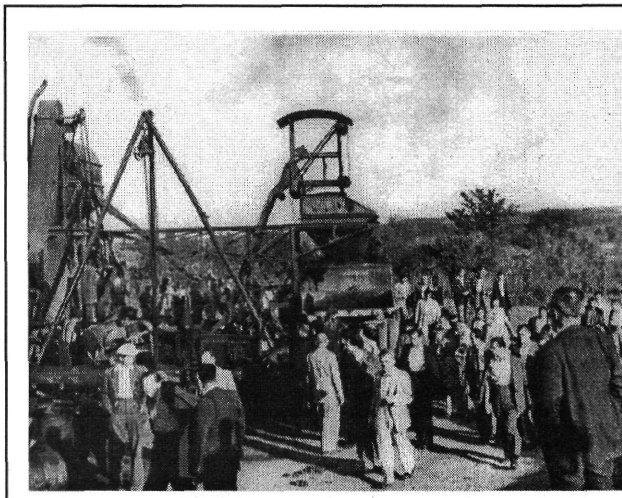
139. kép — „Vohanka" aszfaltkeverő Miskolcon 1953-ban

140. kép — Felületi bevonás 1953-ban

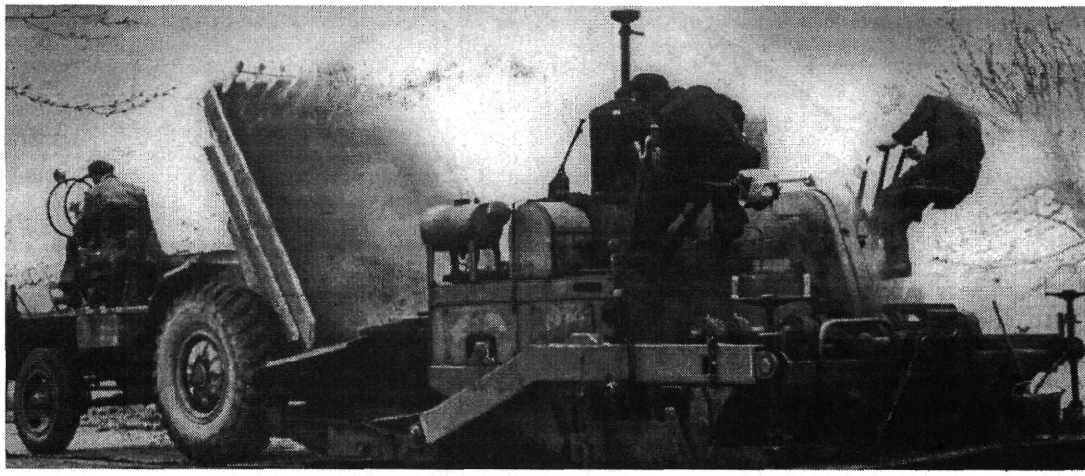
141. kép — Szőnyegburkolat-készítés 1953-ban

Az 1956-ban megalakult az Útügyi Kutató Intézet (UKI), elődje a fent említett Aszfalt és Talajmechanikai Kutató Intézet nagyon gyakorlatias munkát folytatott, mert a kutatás mellett minden héten két napot a területi kísérleti munkáknál tartózkodtak. A munkatársak, többek között Boromisza Tibor, Gáspár László, Simon Miklós 1952-től szinte napjainkig aktív résztvevői voltak a magyar úthálózat fejlesztésének, a technológiák kikísérletezésének — a vizesmakadámtól az autópályákig. A kezdeti, 1950-es évek munkahelyi kísérleteiből mutatunk be néhány képet a *132—144. képeken*. Az útfenntartási hitelnek a makadám útpályák korszerűsítési munkáira történt igénybevétele az útfenntartási munkákra felhasználható összeg csökkenését vonta maga után. Az 1950—54. években összesen 5905 km, vagyis évenként átlagosan csak 1180 km makadám útpálya volt hengerléssel helyreállítható. Ez utóbbi mennyiség a makadám útpályák hosszának csak 5,4 százalékát tette ki, a 9-10 százalékos évi szükséglettel szemben. Ez a hiány a közutak állapotában annál súlyosabban éreztette hatását, mert ezen útpályák foltozásához szállított fenntartási anyag sem volt elegendő. Az 5 év alatt foltozási célokra évenként átlagosan csak 22,2 m^3/km anyagot szállítottak.

142. kép — A kész pálya és a forgalom 1953-ban



143. kép — Aszfaltkeverő Budaörsön 1953-ban



144. kép — D-150 A típusú szovjet aszfaltfiniser 1958-ban

Bár a korszerűsítési munkák a fenntartási munkák csökkenését vonták maguk után, mégis helyes eljárás volt, mert a nagyobb forgalmú utakon a korszerűsített útpálya a gépjárművek üzemköltségét lényegesen csökkentette. Ezenfelül az útfenntartási költségek is csökkentek. A gépjárművek számának és súlyának állandó növekedése folytán a nem korszerűsített közutak állapota 1950-től romlott, bár a hiteleket a kormányzat évről évre emelte. Az 1954. év közepén történt útállapot-felvétel szerint közútjaink 14,6 százaléka volt jó, 33,6 százaléka közepes és 51,8 százaléka rossz állapotban.

15. táblázat — Úti gépek száma 1950-ben és 1954-ben

A gép, illetve gépi berendezés megnevezése	Az 1950. év elején db	Az 1954. év végén db
Úthenger gőzüzemű	110	121
Úthenger motoros	46	48
Öntözőautó 3 m^3-es	1	7
Bitumenszóró autó 1 tonnás	-	2
Bitumenszóró gép 1 tonnás	-	6
Bitumenszóró gép 0,5 tonnás (Nagy-féle)	-	6
Folyékonybitumen szórógép	-	-
Aszfaltkeverő gép 300 kg-os	1	4
Aszfaltkeverő gép 150 kg-os	2	2
Aszfaltkeverő gép 100 kg-os	15	21
Zúzalékszárító gép 6 tonna/óra teljesítményű	3	4
Zúzalékszárító gép 2 tonna/óra teljesítményű	14	21
Motoros forgódob 1500 kg-os	1	1
Motoros ikerforgódob 1200 kg-os	-	3
Kézi hajtású forgódob 600 kg-os	100	130
Porfúvógép	50	70
Bitumenmelegítő üst 2000 literes	1	12
Bitumenmelegítő üst 1500 literes	-	17
Bitumenmelegítő üst 1000 literes	-	56
Bitumenmelegítő üst 500 literes	143	216
Bitumenmelegítő üst 50—350 literes	110	110
Kézi hajtású bitumenszivattyú	100	188
Betonkeverőgép 500 literes	1	1
Betonkeverőgép 375 literes	-	6
Betonkeverőgép 275 literes	4	6
Betonkeverőgép 150 literes	5	5
Kőtörő gép VII-es (granulátor)	1	1
Kőtörő gép VI-os	-	7
Kőtörő gép IV-es	50	43
Mobilkompresszor	2	5
Stabilkompresszor	-	5
Szállítószalag	-	20
Rakodógarat 3 m^3-es	-	20
Hómaró gép	12	12

Ennek az állapotnak a felszámolása érdekében a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Útosztálya az 1954. év végén 9500 km nagyforgalmú makadám útpályának 15 év alatt történő korszerűsítésére programot készített. Ebben kimutatta, hogy közepes állapotban levő útpályán 26 százalékkal, rossz állapotban levő útpályán pedig 48 százalékkal magasabb a gépjárművek üzemeltetési költsége, mint a jó utakon. Az egész úthálózatra vonatkoztatva közútjaink rossz állapota miatt a gépjárművek üzemeltetési költsége 1954-ben 32,6 százalékkal volt több, mintha közútjaink jó állapotban lettek volna.

A 15 éves korszerűsítési programot az illetékes tényezők bár jóvá nem hagyták, de elvileg elfogadták, s így a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium útosztályát az a remény töltötte el, hogy a következő ötéves terv úthálózatunk korszerű fejlődésének kezdetét jelenti.

Az 1950—1954. években végrehajtott korszerűsítési munkák az iparág gépállományának növelését tette szükségessé. Az igényeket azonban ki nem elégítő fejlődésről a *15. táblázat* nyújt tájékoztatást.

Az 1950—1954. években a városok és községek kezelése alatt álló közutak igazgatásának ellátása terén is lényeges változások történtek.

1950. január hó 1. napjával a főváros úthálózata számottevő mértékben megnövekedett. A főváros területének új megállapításáról szóló 1949. XXVI. tc. az abban foglalt városokat és nagyközségeket 1950. január hó 1. napjával Budapest fővárossal egyesítette, s ezzel megteremtette a fővárossal egy gazdasági egységet képező városok és községek igazgatási egységét. A főváros területe 194 km^2-ről 520 km^2-re emelkedett.

A törvény rendelkezése folytán a fővároshoz csatolt városok és községek területére eső állami közutakat, illetve útszakaszokat az állami közutak hálózatából 1950. január hó 1. napjával a főváros kezelésébe adták át. A főváros területének megnövekedése folytán az addig 9,8 millió m^2 útburkolat-terület 12,7 millió m^2-re emelkedett. Ehhez képest ezek az utak Budapest Székesfőváros Tanácsa II. ügyosztályának hatáskörébe kerültek. Ez az ügyosztály 1950. június hó 15. napjáig működött. Ezen a napon alakult meg a Budapesti Városi Tanács Végrehajtó Bizottságának Közlekedési Osztálya.

A fővárossal határos egyes városok és községek, mint például Újpest, Kispest, Rákospalota, Pesterzsébet és Pestújhely már a fővárosnak közlekedési szempontból gyakorlatilag szerves részét alkották, mert ezeket a helységeket a fővárossal közúti vasút kötötte össze.

Ez a kapcsolat úthálózati vonatkozásban nem volt ilyen mérvű. Budapest és a vele szomszédos községek régi térképét vizsgálva megállapíthatjuk, hogy ezekben a községekben jelentősebb városrendezési munkát nem végeztek.

A Népgazdasági Tanács 1952. szeptember hó 18. napján kelt 403/1952. számú határozatával a Budapesti Városi Tanács Végrehajtó Bizottságánál a Közlekedési Osztály helyett Közlekedési Igazgatóság felállítását rendelte el, amely ellátta az addig is az osztály irányítása alá tartozott közlekedési és mélyépítési vállalatok irányítását, felügyeletét és ellenőrzését, a Budapesti Városi Tanács hatósági jellegű feladatait, valamint a kerületi tanácsok végrehajtó bizottságának VI. építési és közlekedési osztályánál a közlekedési csoport szakirányítását.

A Népgazdasági Tanács határozata szerint a Közlekedési Igazgatóság felett a szakfelügyeletet a közlekedésügyi miniszter gyakorolta. A Közlekedési Igazgatóság hatáskörébe tartozott az összes beruházási munka — kivéve a Községfejlesztési Alap terhére történő beruházásokat — és a főútvonalak karbantartása. A kerületi tanácsok hatáskörébe tartoztak a Községfejlesztési Alap terhére végzendő beruházások, az utak és utcák fenntartása a főútvonalak kivételével.

A városok kezelése alatt álló utak és utcák építése és fenntartása a városok műszaki osztályának hatáskörébe tartozott, míg a város- és községgazdálkodás hatáskörébe tartozó községi utak és hidak fenntartásáról, felújításáról és építéséről az államigazgatási szervek eziránvú külön rendelkezése alapján az államépítészeti hivatalok gondoskodtak.

A városi és községi útügyi igazgatási teendők ellátása 1950. augusztus hó 1. napjával a megyei tanácsokba beolvasztott államépítészeti hivatalokból alakított közlekedési osztályok hatáskörébe került. Ez az intézkedés biztosította a községi utak szolgálatának rendszeres ellátását.

A 2083/31/1953. és a 2043/14/1954. Mt. h. számú határozatok végrehajtása tárgyában „A város- és községgazdálkodás munkájának megjavításáról" szóló 1/1954. V. K. G. M. számú utasítás 1954. évi január hó 1. napjától a Város- és Községgazdálkodási Minisztérium felügyelete alá helyezte a városi és községi belső utak és járdák, valamint az ezeken levő hidak létesítését és karbantartását, kivéve az állami úthálózat átkelési szakaszait és az ezeken levő hidakat.

Ugyanezen utasítás intézkedett az iránt is, hogy a tanácsok végrehajtó bizottságainál az előbb említett munkakört a megalakítandó város- és községgazdálkodási osztályok hatáskörébe kell utalni.

A város- és községgazdálkodási osztályokat a megyéknél 1954. április hó 1. napjával alakították meg az egyidejűleg megszüntetett közlekedési osztályok személyzetének egy részéből, továbbá a tanácsi építési és kommunális osztály összevonásából.

A Város- és Községgazdálkodási Minisztérium működésével kezdődött meg minisztériumi szinten a városi és községi útügyek terén a szervezettebb munka, a fejlődés, gépek beszerzése és a kivitelezési munkákra a városokban útügyi részlegek felállítása.

A városi és községi utak és hidak fenntartására évről évre nagyobb összeg állott rendelkezésre.

A városok és községek kezelése alatt álló utak 1954. évi hosszáról és kiépítettségéről a *16. táblázat* nyújt tájékoztatást.

A második világháború alatt felrobbantott hidak nagyobb felét, darabszám szerint 57,8 százalékát, hossz szerint 59,2 százalékát állandó vagy félállandó jellegű híddal már az 1945—1949. években helyreállították. Annak ellenére, hogy hídjaink számottevő része az első ötéves tervidőszak kezdetén még nem, vagy csak ideiglenesen volt helyreállítva, a hídépítési munkákról az ötéves tervben az államháztartás egyéb területein jelentkezett igények folytán az előző öt évhez viszonyítva csak csökkentett mértékben lehetett gondoskodni. Az 1950—1954. években a végzett hídépítési munkák terjedelméről a *17. táblázat* nyújt tájékoztatást.

16. táblázat — Magyarország városai és községei kezelése alatt álló utak és utcák kiépítettsége az 1954. évben

Megnevezés	Kő- és keramitburkolat		Betonburkolat		Aszfaltburkolat és kötött makadám		Vizes makadám		Egyéb		Összes kiépített út		Kiépítetlen hossz	Összes úthossz
	km	1000 m^2	km	1000 m^2	km	1000 m^2	km	1000 m^2	km	1000 m^2	km	1000 m^2	km	1000 m^2
Budapest	1 480	4 418	143	401	1 133	3 294	840	2 612	950	1 320	4 546	12 046	1 854	6 400
A többi város	714	4 198	75	490	376	2 486	882	4 172	255	1 386	2 302	12 732	2 695	4 998
Községek											4 721	14 164	62 787	67 508
										Össz.:	11 569	38 942	67 337	78 906

Megjegyzés: Burkolatonkénti megoszlásra nem áll adat rendelkezésre. A hosszak felmérési adatok hiányában becsült értékek

17. táblázat — Épített hidak mennyisége 1950—1954. között

Év	Az épített hidak	
	száma db	hossza m
1950	64	2166
1951	114	2119
1952	65	1733
1953	34	854
1954	14	611
	291	7483

A hidak korszerűsítési munkái keretében 246 hidat 3660 méter hosszban nagyobb terhelésre átépítettek, és a megnövekedett gépkocsiforgalom igényeinek megfelelően kiszélesítettek. Ezeken felül a megyék az 1950—1954. években kereken 250 hidat építettek, kereken 2000 m hosszban. Az első ötéves tervidőszakban az alábbi nagyobb közúti hidak épültek, illetve épültek újjá:

Budapesti Árpád híd	1950
Győri Mosoni-Duna-híd	1950
Solti kis Duna-híd	1950
Bajai vasúti-közúti híd	1950
Polgári Tisza-híd	1950
Dunaföldvári közúti-vasúti Duna-híd	1951
Öcsödi Körös-híd	1951
Miskolci Sajó-híd	1951
Budapesti Petőfi híd	1952
Abdai Rábca-híd	1952
Berettyószentmártoni Berettyó-híd	1952
Fenékpusztai Zala-híd	1952
Győri Rába-hidak	1953
Dombrádon a Tiszán pontonhíd	1953
Letkési Ipoly-híd	1953
Kaszaházi Zala-híd	1953
Kocsordi Kraszna-híd	1954
Andráshidai Zala-híd	1954
Varasdi és Bolondúti völgyhidak	1954
Lovácsi Kerka-hidak	1954
A Keleti-főcsatornán 4 híd	1954

Az évszámok az építés befejezésének időpontját jelentik.

Az 1945—1954. években átépített hidak száma és hossza: az 1945—1949. években a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium hiteléből:	335	10 447 m
az 1945—1949. években a törvényhatóságok hiteléből:	489	5834 m
Az 1950—1954. években a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium hiteléből és egyéb hitelekből:	291	7483 m
az 1950—1954. években a megyék hiteléből:	250	2005 m
Összesen:	1 365	25 769 m

Az 1950—1954. években átépített hidakat részben a II. világháború alatt felrobbantott hidak helyén, részben az ötéves terv keretében épített új közutakon valósították meg. A 10 év alatt nagyarányú hídépítési tevékenység ellenére a háború alatt felrobbantott hidak egy részét nem sikerült újjáépíteni. Ilyenek a Duna-hidak közül a budapesti Erzsébet híd és az esztergomi közúti, a Tisza-hidak közül a záhonyi közúti, a balsai közúti és vasúti híd. A 2 méternél nagyobb nyílású állami közúti hidak 1954. évi állományáról a *18. táblázat* nyújt tájékoztatást.

A tanácsok kezelése alatt álló hidak megoszlása felszerkezet szerint:

Vasbeton híd	5 082 m
Betonhíd	1 087 m
Kőhíd	1 289 m
Téglahíd	1 636 m
Vashíd	193 m
Fahíd	18 115 m
Összesen:	27 402 m

Ezek között különösen a fahidak voltak rossz állapotban, amelyek közül kereken 7 500 fm igényelt átépítést. A közúti hidak hiánya miatt 1954-ben a nagyobb folyókon még 115 állami kezelésben levő révátkelési hely volt.

18. táblázat — Hídállomány 1954-ben

	Felszerkezet anyaga							Kocsipálya szélessége		Mérőleges	Ferde
	Fa	Vastartós fa	Vas	Boltozat és cső (beton, kő, tégla)	Vasbeton, vastartós vasbeton	Egyéb	Összesen	6,50 m-nél kisebb	6,50 m-nél nagyobb		
	darab										
Budapesti Duna-hidak	-	-	9	-	3	-	12	1	11	12	-
Egyszámjegyű főközlekedési közutakon	1	-	19	132	350	3	505	89	416	340	165
Kétszámjegyű főközlekedési közutakon	11	12	52	157	510	8	750	231	519	542	208
Háromszámjegyű főközlekedési közutakon	45	28	30	204	492	-	799	371	428	636	163
Főközlekedési közutakon összesen:	57	40	110	493	1355	11	2066	692	1374	1530	536
Összekötő közutakon	279	103	25	433	1067	8	1915	1173	742	1513	402
Bekötő közutakon	312	99	18	230	592	3	1254	1002	252	994	260
Vasúti, hajóállomási stb. közutakon	18	6	1	13	52	-	90	66	24	78	12
Összekötő, bekötő és vasúti közutakon összesen:	609	208	44	676	1711	11	3259	2241	1018	2585	674
Állami közutak összesen:	666	248	154	1169	3066	22	5325	2933	2392	4115	1210

Ezeken kívül még számos államilag ellenőrzött gyalogrév szolgálta a közúti forgalom lebonyolítását. Ezeknek forgalma 1954-ben kereken 4 700 000 személy, 390 000 db jószág és 760 000 db jármű volt. Ezek a forgalmi adatok bizonyították a révközlekedés fontosságát és a révek fejlesztésének szükségességét addig is, amíg a folyóinkon a folyamatos és biztonságosabb közlekedést szolgáló hidak megépíthetők. Ebben az időben a révekhez vezető utak összes hossza 160 km, amelyből csak kereken 50 km van kiépítve, a többi 110 km földút.

Kőbányák

Az útépítési és útfenntartási munkák egyik legnagyobb mennyiségben használt anyaga a kő. Ezért röviden még a kőellátottság kérdésére is ki kell térni. A II. világháború az ország kőszükségletét erősen növelte. A megnövekedett igények kielégítésére a kőbányákat továbbfejlesztették, és a termelés a háború alatt évről évre növekedett. Közútjaink az igen erősen megnövekedett háborús forgalom következtében annyira megrongálódtak, hogy helyreállításukhoz nagy mennyiségű kőanyagra volt szükség. A hároméves terv beruházási hitelkerete nagyobb arányú útépítési munkálatokat nem tett lehetővé, mégis az útépítési és útfenntartási munkákhoz szükséges kőmennyiséget a kőbányák az akkori nehéz viszonyok között alig tudták szállítani. Az első ötéves terv már a kőbányák termelésének olyan nagymértékű növelését követelte, amelyet csak új kőbányák létesítésével és a meglevő kőbányák korszerű fejlesztésével lehetett teljesíteni.

A korszerű burkolatok építése nagy mennyiségű osztályozott szemszerkezetű, kétszer rostált, pormentes zúzalékot kívánt. A megnövekedett mennyiségi és minőségi igények kielégítésére rendezték be a Dunántúlon az uzsai bazaltbányát, amely a legkorszerűbben berendezett és legnagyobb teljesítményű kőbányánk lett. Ezenfelül korszerűsítették a nógrádkövesdi, szobi és tállyai kőbányákat. Az 1948. évben a kormány elrendelte a magántulajdonban levő kőbányák állami kezelésbe vételét és a kőbányák feletti felügyeleti jogkört a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumra ruházta. Ezt a jogkört az említett minisztérium 1952. január hó 1. napjáig látta el, amikor a kőbányák az akkor megalakult Építőanyagipari Minisztérium hatáskörébe, ennek megszűnésekor pedig az Építésügyi Minisztérium felügyelete alá kerültek.

1954-ben a következő nagyobb kőbányák voltak üzemben:

- Bazaltbányák: uzsai, sümegi, sághegyi, zalahalápi, diszeli, nemesgulácsi, badacsonyi, somoskői, bagókői, sümegprágai és bazsi. Ez utóbbi három kőbánya útfenntartó vállalati, míg az előzők kőbányaipari kezelésben voltak.
- Andezitbányák: szentendre—dömörkapui, dunabogdányi, szobi, nógrádkövesdi, recski, tállyai, tokaj—szarkadűlői, tokajpatkói, erdőbényei, sárospataki, visegrádi, komlói, sátoraljaújhely—némahegyi, boldogkőváraljai, aranyosi és pincepataki
- Diadázbánya: szarvaskői
- Fonolitbánya: hirdi
- Dácitbánya: gönci
- Gránitbányák: mórágyi és nadapi
- Mészkőbányák: megyefai, polgárdi és nagyharsányi

A kőbányák az építőipar céljára az 1953—1954. években mintegy 7-800 000 tonna terméskövet, 3 000 000 tonna zúzottkövet és 65-70 000 tonna faragottkövet termeltek. Az említett mennyiségű kőtermelés az építőipar szükségletét — kivéve a nemeszúzalék és faragottkő igényt — nagyjából kielégítette.

Az úthálózat fejlődése 1955-től 1960-ig

Az első ötéves terv 1954-ben végződött. A második ötéves tervet a magyar kormány a Szovjetunió tervidőszakával kívánta összehangolni, s ezért annak tervét az 1956—1960. évekre készíttette el azzal, hogy az 1955. év ennek a tervnek előkészítő időszaka. Erre az évre minimális mennyiségű beruházást irányoztak elő azért, hogy erőforrásait összegyűjtve, a következő évben a második ötéves terv nagyobb erővel legyen megindítható.

A korszak legjelentősebb eseménye a makadám útpályák korszerűsítési munkái. Ezeket a munkákat az útfenntartásra rendelkezésre álló hitelből hajtottak végre. Bár ez az eljárás maga után vonta az alsóbbrendű makadámutakon az útfenntartási munkák csökkenését, mégis a gazdaság érdekét szolgálta, mert lehetővé tette, hogy a nagyforgalmú makadámutak gépkocsiközlekedésre alkalmas útpályával épüljenek ki, s ezzel a gépjárműközlekedésnél évente több százmillió forint megtakarítás volt érhető el. A végzett kísérletek és számítások szerint a makadámútpályán a gépjármű-közlekedés költsége 43 százalékkal magasabb volt, mint a korszerű burkolatokon. Az 1955—59. években korszerűsített utak hossza összesen 2664 km volt. Az 1956-os magyar forradalom és szabadságharc idején, de különösen az 1956 november elejétől tartó szovjet hadifelvonulás többszáz milliós kárt okozott az utakon. Különösen a betonutak táblái törtek össze, de jelentős kárt szenvedett a budapesti úthálózat is. Az új közlekedéspolitika irányelveinek megfelelően valamennyi megyeszékhely pormentes burkolattal lett összekötve a fővárossal. További célkitűzés volt, hogy rövid időn belül a megyeszékhelyek a járási székhelyekkel is össze legyenek kötve pormentes burkolattal, és lakott nagyobb települések összekötésével hosszabb útszakaszok kerüljenek átépítésre.

Ezen időszak legfontosabb korszerűsítési munkái az alábbiak:

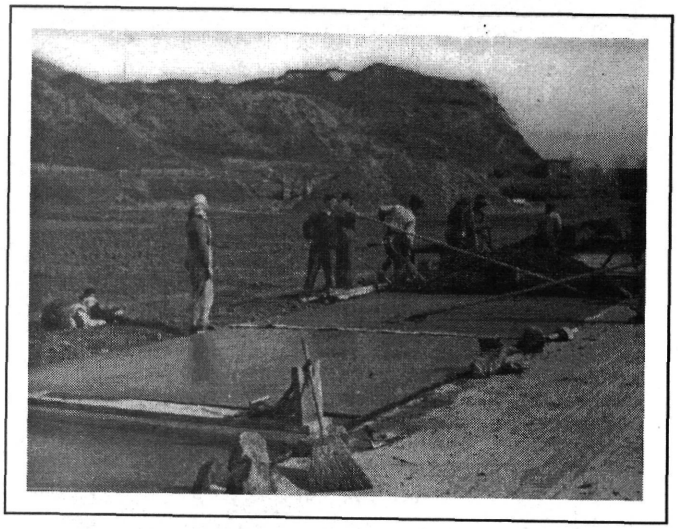
31. sz. budapest—dormándi főközlekedési út	30 — 47 km	17 km
32. sz. szolnok—hatvani főközlekedési út	3 — 39 km	36 km
203. sz. vác—gödöllői főközlekedési út	0 — 25 km	25 km
esztergom—bajna—szomori összekötő út	12 — 30 km	18 km
33. sz. füzesabony—debreceni főközlekedési út	4 — 97 km	93 km
36. sz. miskolc—debreceni főközlekedési út	27 — 62 km	35 km
43. sz. debrecen—szegedi főközlekedési út	40 — 118 km	78 km
215. sz. felnémet—vadnai főközlekedési út	0 — 15 km	15 km
gyöngyös—hevesi összekötő út	0 — 37 km	37 km
81. sz. székesfehérvár—győri főközlekedési út	46 — 70 km	24 km
82. sz. győr—veszprémi főközlekedési út	13 — 40 km	27 km
83. sz. győr—pápai főközlekedési út	20 — 41 km	21 km
821. sz. csorna—városlődi főközlekedési út	36 — 68 km	32 km
822. sz. pápa—sárvári főközlekedési út	1 — 43 km	42 km
827. sz. csorna—szombathelyi főközlekedési út	0 — 48 km	48 km
54. sz. szeged—bátaszéki főközlekedési út	8 — 93 km	85 km
67. sz. balatonlelle—kaposvári főközlekedési út	0 — 53 km	53 km
68. sz. szekszárd—siófoki főközlekedési út	9 — 60 km	51 km

dunapataj—kalocsai összekötő út	0 — 23 km	23 km
522. sz. siikösd—kiskőrösi főközlekedési út	15 — 40 km	25 km
51. sz. budapest—újvidéki főközlekedési út	162 — 182 km	20 km
3. sz. budapest—miskolc—kassai főközlekedési út	208 — 147 km	29 km
213. sz. kisterenye—bánrévei főközlekedési út	61 — 71 km	10 km
342. sz. kassa—sátoraljaújhelyi főközlekedési út	27 — 43 km	16 km
mád—hidasnémeti összekötő út	0 — 18 km	18 km
mezőkövesd—nyékládházi összekötő út	53 — 74 km	21 km
szuhakálló—rudabányai összekötő út	0 — 11 km	11 km
felsőzsolca—muhi összekötő út	0 — 17 km	17 km
szikszó—gagyvendégi összekötő út	0 — 11 km	11 km
333. sz. polgár—nyíregyházi főközlekedési út	0 — 37 km	37 km
471. sz. debrecen—vásárosnaményi főközlekedési út	32 — 71 km	39 km
474. sz. mátészalka—szatmárnémeti főközlekedési út	0 — 22 km	22 km
475. sz. mátészalka—tiszaújlaki főközlekedési út	0 — 48 km	48 km
59. sz. pécs—mohácsi főközlekedési út	4 — 37 km	33 km
62. sz. székesfehérvár—szekszárdi főközlekedési út	22 — 69 km	47 km
593. sz. pécs—harkányi főközlekedési út	2 — 26 km	24 km
bodajk—zirci összekötő út	4 — 34 km	30 km
603. sz. székesfehérvár—sztálinvárosi főközlekedési út	13 — 23 km	10 km
75. sz. devecser—zalaegerszegi főközlekedési út	6 — 59 km	53 km
842. sz. szombathely—körmendi főközlekedési út	7 — 24 km	17 km
badacsonytomaj—tapolcai összekötő út	0 — 12 km	12 km
bak—becsehelyi összekötő út	0 — 15 km	15 km
732. sz. bak—rédicsi főközlekedési út	14 — 32 km	18 km

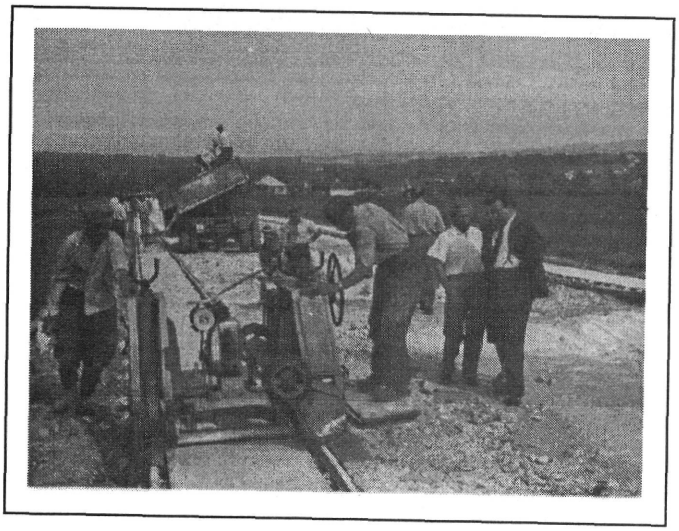
Ebben a korban a nagyobb beruházási munkák közül a 21. sz. hatvan—salgótarjáni főközlekedési út átépítését a *145.* és a *146. kép*, a 80. sz. budapest—tata—győri főközlekedési közút folyamatban lévő átépítését a *147. kép*, a 4. sz. budapest—püspökladány—ungvári főközlekedési közút 158,1—168,1 km közötti karcagi szakaszának, a 87. sz. kám—szombathely—kőszegi főközlekedési út Rum és Szombathely közötti szakaszának és a 6. sz. budapest—pécs—barcsi főközlekedési út pécsi bevezető szakaszának átépítését, illetve korszerűsítését lehet felemlíteni *(148. kép)*.

Átépültek oly veszélyes kanyarok is, amelyek országszerte mint „halálkanyarok" voltak nyilvántartva. Ilyen a balatonszemesi kanyar, a patkókanyar Gödöllőnél, a vattai kanyar. Ezzel ezeken a helyeken javult a baleseti helyzet, amely évente szedte az áldozatait. Az 1955—1959. években épített bekötő- és termelőszövetkezeti utak hossza összesen 424,4 km. A termelőszövetkezetek természetbeni földmunkával és anyagszállítással segítették a munkát. Az úthálózat fenntartása terén is lényeges előrehaladás történt. Makadám úthálózatunk számottevő részén a napi forgalom évi átlaga 2-3000 tonna volt. Ilyen nagy forgalom mellett a makadám útpálya vizes hengerléssel már nem volt tartható kielégítő állapotban. Az előző években végzett kísérletek és a kiértékelések során elkészült útszakaszokon szerzett tapasztalatok bebizonyították, hogy a makadámburkolatoknak víz helyett bitumenes kötőanyaggal történő hengerlése döntő előrehaladást jelent a makadámútpályák fenntartásában. Évről évre nagyobb hosszban építik a bitumenes hengerléssel készült útpályákat. Emellett továbbra is folytatni kellett a vizesmakadám hengerlést olyan útszakaszokon, amelyek kisebb forgalmi terhelésűek, de már évtizedek óta nem voltak hengerelve.

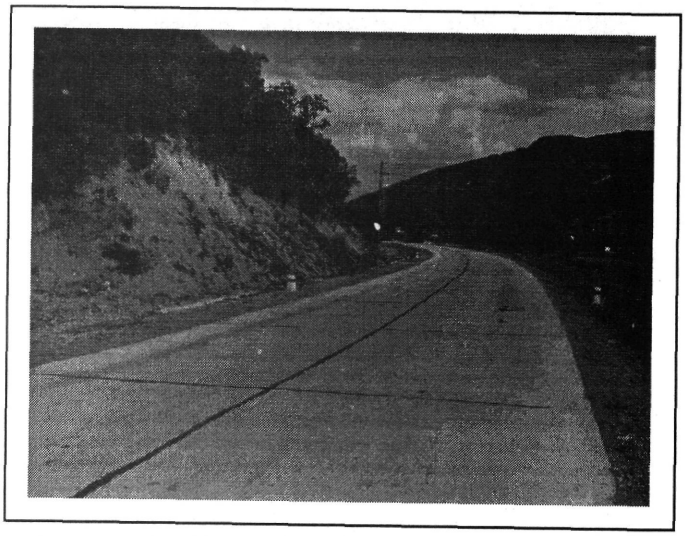
145. kép — A 21. sz. főút földmunkája 1958-ban



146. kép — Betonút építése a 21. sz. főúton 1959-ben



147. kép — A 80. sz. út építése 1960-ban



148. kép — A 6. sz. főút betonpályája

149. kép — Jellegzetes kép az 1950-es évek makadámút építéséről

150. kép — Itatásos hengerlés készítése 1958-ban

Ilyen hengerléseket azonban csak a bitumenes hengerlésekre alkalmatlan őszi időre eső munkákkal végeztek *(149. és 150. kép)*.

A korszerűsítési munkák mellett jelentős lépés volt a városi és falusi lakosság egészségének védelmében a makadám útpályák olajos portalanítása. Ez az eljárás a makadámburkolatot konzerválja is, tehát a fenntartáshoz kevesebb kőanyag szükséges, és így ez az eljárás költségmegtakarítást eredményezett. A főközlekedési közutak tervezése már 20 év óta a gépjárműközlekedés forgalmi igényeinek figyelembevételével történik. 1955-ben pedig sok év mulasztásának pótlása kezdődött el a városrendezési tervek készítésével. Ezek a tervek a gépjárműforgalom perspektív igényeinek adataira támaszkodtak. Ebben az időszakban meg kell még emlékezni az 1955/56. évi közúti forgalomszámlálásról. Az utolsó forgalomszámlálástól 20 év telt el, s ez alatt az idő alatt a közúti forgalom olyan nagymértékben növekedett, hogy az utak tervezése során a régi forgalmi adatok már nem voltak felhasználhatók. Ez sürgette az új forgalomszámlálás tartását. Az 1955/56. évi forgalomszámlálás módszere eltért az előző forgalomszámlálás módszerétől. Az 1926/28. és 1935/36. évi számlálások csak a forgalom nagyságáról és a különböző járművek megoszlási arányáról tájékoztattak. Az új számlálásnak ezeken felül adatokat kellett szolgáltatnia az utazások kiinduló és végpontjairól is azért, hogy ezen adatok a közlekedéssel összefüggő gazdasági tervezésnél, az egységes közlekedésfejlesztési terv készítésénél felhasználhatók legyenek. Az említett igények kielégítése céljából az 1955/56. évi forgalomszámlálást új rendszerre kellett felépíteni. Ez

a) főellenőrző állomások
b) ellenőrző állomások
c) főállomások
d) mellékállomások
e) különleges állomások rendszerén épült fel.

Az egyes állomások célja más és más volt.

A főellenőrző állomás célja volt a forgalom időbeni lefolyásának összes törvényszerűségére rámutatni. Ez az állomás a 4. számú budapest—püspökladány—ungvári főközlekedési út 21 000 km szelvényében Vecsésen volt. Ezen az állomáson egész éven át 6 és 22 óra között számolták a forgalmat. Hetenként egy alkalommal teljes 24 órás számlálás volt. Az ellenőrző állomások feladata olyan számlálási adatok szolgáltatása volt, amelyekből az egyes számlálási körzetek forgalmi törvényszerűségei megállapíthatók. Az ellenőrző állomásokon minden hónapban egy teljes héten át 6 és 22 óra között számolták a forgalmat és havonta két napon 24 órás számlálás volt. A főállomások célja a számlálókörzeten belül a különböző forgalmi terhelésű és jellegű utakhoz a forgalomingadozások törvényszerűségére vonatkozó adatok szolgáltatása. A főállomásokon havonta egy alkalommal 6 és 22 óra között számolták a forgalmat és az év folyamán három alkalommal volt 24 órás számlálás. A mellékállomások célja azon adatok szolgáltatása, amelyből a magasabbrendű állomások adataiból nyert szorzószámokkal a napi forgalom évi átlaga megállapítható. A mellékállomásokon három alkalommal, 1955. április 20., július 27. és november 24. napján volt 8-8 órás számlálás. A forgalomszámlálást sampling módszer szerint hajtották végre. Ezzel a számlálási módszerrel az 1927/28. év számláláshoz viszonyítva 18,9 millió forint megtakarítás volt elérhető. A végzett számítások azt mutatták, hogy az új eljárás kisebb középhibával adta meg a napi forgalom évi átlagát, mint az 1927/28. évi számlálás. A forgalomszámlálás fenti rendszeréről Rio de Janeiróban tartott XI. Nemzetközi Útügyi Kongresszusra részletes jelentést küldtünk, amelyen a számlálási módot kritikus szemmel tárgyaltuk és rámutattunk arra, hogy a számlálás középhibájának csökkentése érdekében a jövőben milyen változtatásokat kell végrehajtani.

A kongresszus a magyar jelentést megkülönböztetett mértékben ismertette és elfogadásra ajánlotta. Magyarország közútjain a gépjárműforgalom az 1927/28. évi forgalomszámlálás óta nagymérvű növekedést mutat.

Az 1927/28., 1935/36. és az 1955/56. évi forgalomszámlálás főbb adatait a *19. táblázat*, a közúthálózat átlagos forgalmi és tonnaterhelés megoszlását az 1955/56. évi országos forgalomszámlálás alapján a *20. táblázat* mutatja.

A 20. táblázat szerint az 1955/56. évi motoros forgalom az 1935/36. évihez képest 7,24-szeresre növekedett. Ugyanezen idő alatt az állandó burkolatok és felületi bevonások hossza 2 974 km-ről csak 4 468 km-re, vagyis 1,5-szörösre emelkedett.

A gépkocsiforgalom növekedése erősen túlhaladta az utak fejlődését. Hosszú évek fáradságos munkájába és sok költségbe került, amíg nagyforgalmú főközlekedési útjainkat sikerült a gépkocsiforgalom követelményeinek megfelelő állapotba hozni. Elérkezett az ideje annak, hogy az autóutak kérdésével is foglalkozzunk.

Magyarország a Duna-medencében elfoglalt geográfiai helyzetéből folyóan hivatott arra, hogy az európai észak—déli, kelet—nyugati és a diagonális forgalom nagy részét határán belül bonyolítsa le. Erre már dr. Vásárhelyi Boldizsár 1942-ben rámutatott.

Ebben az időszakban több szervezeti változás is történt. 1955. október 1. napjával a szállítási tevékenység egységes irányítása és ennek során a szállítóeszközök kihasználásának növelése érdekében a Közúti Kőanyagszállító Vállalat fuvarozási tevékenységét az Autóközlekedési Főigazgatóság autóközlekedési vállalatai vették át.

19. táblázat — A magyarországi forgalomszámlálások főbb adatai

A számlálás éve	A közúthálózat teljes hossza km	A számlálás alá vont hossz		A közúti teljesítmények		Átlagos forgalmi terhelés			A motoros forgalom emelkedése az előző számláshoz képest
						motor	fogat	tonna	
		km	aránya, %	járműkm	tonnakm	db/nap/km	db/nap/km	nap/km	
1927/28	18 095	15 914	88	5 601 815	9 898 633	41	311	622	1,00
1935/36	23 718	18 466	78	5 908 779	10 630 260	38	282	576	0,93
1955/56	26 953	19 898	74	10 071 611	23 577 611	275	231	1185	7,24

20. táblázat — A közúthálózat átlagos forgalmi terhelése és a tonnaterhelés %-os megoszlása az 1955/56. évi országos forgalomszámlálás alapján.

Jármű	Átlagos forgalmi terhelés			
	Főközlekedési utakon		Országos átlag	
Személygépkocsi	84 db	10%	51 db	8%
Motorkerékpár	116 db	14%	84 db	13%
Autóbusz	27 db	3%	22 db	3%
Tehergépkocsi	158 db	19%	118 db	18%
Összes motoros jármű	*385 db*	*46%*	*275 db*	*42%*
Fogatolt jármű	260 db	31%	231 db	35%
Kerékpár	190 db	23%	155 db	23%
Összesen:	835 db	100%	661 db	100%

Az ezzel az intézkedéssel megszüntetett Közúti Kőanyagszállító Vállalat helyett megszervezett Közúti Gépellátó Vállalat átvette az Útigépjavító és Kölcsönző Vállalattól az összes útigépet.

A Közúti Gépellátó Vállalat feladata a gondozására bízott útigépek üzemképes állapotban tartása és az útépítési, valamint útfenntartási munkákhoz szükséges gépek kölcsönzése. A vállalatnak jelentős szerepe van a kezelésében levő hómarógépekkel és hótoló tehergépkocsikkal a közúti hóeltakarítási munkák végrehajtásában is.

A Közúti Kőanyagszállító Vállalat gépkocsiparkja nagy részének 1955-ben az autóközlekedési vállalatok részére történt átadása viszont a közúti szolgálatára nagyon hátrányos intézkedés volt, mert az átadásig kizárólag a közúti szolgálat céljára használt gépkocsikat az államgazdaság más ágazataiban is felhasználták a közúti anyagszállítás hátrányára. A gépkocsiforgalom elterjedése óta a közlekedés és szállítás növekedő igényei évről évre fokozottabb mértékben helyezik előtérbe a közúti közlekedés és a közúthálózat fejlesztésének és korszerűsítésének feladatait. Az államháztartás szempontjából is rendkívül fontos, hogy az úthálózatunk és hídjaink építésére rendelkezésre álló hitelkereteket a leggazdaságosabban használjuk fel. Ennek elsőrendű feltétele, hogy az utak és hidak építése, korszerűsítése és fenntartása a közúti közlekedés szempontjainak legmesszebbmenő szem előtt tartása mellett, korszerű és fejlett technológiával, fokozott gépesítéssel, gazdaságos anyag- és munkaerő-felhasználással történjék. Ezeknek a feladatoknak a megoldása széleskörű tudományos kutató és kísérleti munkát, elméleti és gyakorlati vizsgálatot, állandó és rendszeres tapasztalati adatgyűjtést és megfigyelést tesz szükségessé. Ezekkel a tudományos kérdésekkel a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Aszfalt és Talajmechanikai Intézete és Laboratóriuma, az említett minisztérium Út- és Hídfőosztálya keretében működő Hídépítési Laboratórium egyéb feladataik ellátása mellett eddig is foglalkozott, mégis az ezen a téren eddig elért eredményeket nem annyira a szervezetek rendeltetésszerű működésének, mint az azokban dolgozó mérnökök tulajdonképpeni munkakörükön felüli tudományos kutatómunkájuk gyümölcsének kell tekinteni. A fentiekben vázolt feladatok eredményesebb ellátása érdekében a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium a 11/96/1955. számú rendeletével az Útügyi Kutató Intézet szervezését rendelte el.

A miniszteri utasítás az intézet feladatait a következőkben jelölte meg:

- Tudományos alapon vizsgálja a közúti közlekedésnek a közlekedés egészében elfoglalt helyzetét, szállítási jelentőségét, teljesítőképességét, gazdasági kihasználását és az egyéb közlekedési ágakkal, s általában a népgazdasággal való kapcsolatát.
- Tudományos módszereket dolgoz ki az utak építésével kapcsolatos műszaki és gazdasági tervezésre és a tervek egymással összehangolására, valamint az utak gazdaságos fenntartására és a közutakon lebonyolódó forgalom kielégítésére.
- A módszeres fejlődés biztosítása érdekében tudományos alapon összefoglalja az út- és hídépítés már kialakult és kialakulóban levő módszereit, összegyűjti, nyilvántartja és kiértékeli az eddigi tapasztalatokat, s mindezek alapján a külföldi eredmények hazai alkalmazásával a korszerű követelményeknek megfelelően továbbfejleszti az út- és hídépítési, valamint útfenntartási eljárásokat.
- Vizsgálja az utak építési és fenntartási módjainak a közúti közlekedés gazdaságosságára és biztonságára gyakorolt befolyását. Ilyen vizsgálatok eredménye alapján kidolgozza a célszerű fejlesztés irányvonalait.

- Irányítja a technikai fejlesztésnek az út- és hídépítési, valamint fenntartási anyagok állandó ellenőrző és egyéb vizsgálatait, valamint a kijelölt fejlesztési célok érdekében szükséges anyagvizsgálatokat és kutatásokat, kidolgozza a legalkalmasabb építési eljárásokat és megtervezi a haladó technológiát.
- Ezeknek a feladatoknak a megvalósítása érdekében a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium az Intézeten belül Közlekedéstudományi-, Útépítéstudományi és Hídépítéstudományi osztályt állított fel. Az Intézet és jogutódjai kutatási és vizsgálati eredményeit rendszerbe foglalva dolgozza ki és terjeszti fel a Közlekedési Minisztériumba.
- Az Intézet az útépítés, útfenntartás, hídépítés és útügyi közlekedés területének problémáira kidolgozott témákat átadja a felsőbb szerveknek.
- Az Intézet a témákon kívül évente többezer szakvéleményt ad és vizsgálatot végez, ezzel is segíti az ipar munkáját.

1958. május 1. napján az útfenntartási munkák kivitele terén is szervezeti változás történt. 1950. január 1. napjától az összes útfenntartási munkát az útfenntartó vállalatok végezték. A vállalatok igyekeztek ezt a munkakört is jól ellátni, mégis sok esetben az útépítési tevékenység olyan elfoglaltságot és lekötöttséget jelentett, hogy az útfenntartási munkák rovására ment. Az utak a forgalmi igényeknek megfelelően és gazdaságosan csak folyamatos munkával tarthatók fenn. Az útőri személyzet is a vállalatokhoz tartozott, s így a közúti kirendeltségek az útőri személyzettel közvetlenül nem rendelkezhettek. A vállalaton keresztül történt intézkedés felesleges adminisztrációt és késedelmet okozott.

Az útfenntartási munkák racionálisabb végrehajtása érdekében a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1958. május 1. napjával a közúti kirendeltségek és az útfenntartó vállalatok személyzetéből megszervezte a Közúti Igazgatóságokat. Ugyanezen időpontban az útfenntartó vállalatok Közúti Üzemi Vállalattá alakultak át. Az útőri személyzetet az igazgatóságok vették át.

A kiadott szervezeti utasítás értelmében az Igazgatóságok saját hatáskörben szerzik be a makadám útpályák fenntartásához szükséges fedanyagot, végzik a kifejezetten útfenntartási munkákat: a burkolatok kátyúzása, rövidebb betonburkolatok hézagkiöntése, úttesttartozékok fenntartása, útrendezési munkák, fagondozás és elemi károk megszüntetése. Ez az átszervezés lehetővé tette, hogy a Közúti Üzemi Vállalatok az építési és útkorszerűsítési munkákat eredményesebben láthatják el, mert mentesültek olyan munkakörtől, amely vállalati kivitelt nem is igényel.

A nehéz útőri munka kiküszöbölése érdekében a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium vezetői az évtizedek óta kézi munkát jelentő útfenntartás gépesítését kezdték meg.

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1958. december 31. napjával megszüntette az Útigépjavító Vállalatot és álló-, valamint forgóeszközeit a jogutódául kijelölt Közúti Gépellátó Vállalat vette át. Ezzel az intézkedéssel a gépjavítás és gépkölcsönzés 1959. január 1. napjával egy vállalat működési körébe került. Ez az intézkedés a gépellátás területén előnyösen éreztette hatását, mert a gépkölcsönzési igények figyelembevételével lehetett a gépjavítási munkákat irányítani.

Budapest úthálózata az 1955—1959. években aszfalt útburkolatok és kötött makadám útpályák építésével továbbfejlődött. Ennek ellenére is az útburkolatok 33 százaléka sem a forgalmi, sem a közegészségügyi követelményeket nem elégíti ki. A nagykockakő burkolatok mintegy 20 százaléka kisszilárdságú andezit, a kiskőburkolatok kora pedig meghaladta a burkolatra jellemző élettartamot.

Az aszfaltburkolatok 30 százaléka az 1926. év előtt épült az akkori forgalmi terhelésnek megfelelő 15 cm vastag alapon.

A kötött makadámok nagy része alap nélküli zúzottkő terítésen létesült, amely a forgalomnövekedés következtében erősen megrongálódik. A főváros úthálózatának fejlesztésére 1959-ben 15 éves távlati tervet készített. Ez a javaslat a hálózatfejlesztés elvi kérdésein felül a fejlesztési programot teljes részletességgel tárgyalja. A kormány 1956. december 31. napjával megszüntette a Város- és Községgazdálkodási Minisztériumot, a tanácsoknál pedig a Város- és Községgazdálkodási Osztályokat. A tanácsoknál megszervezte az Építési és Közlekedési Osztályt, s a főfelügyeleti jogkört építési vonatkozásban az Építésügyi Minisztériumra, közlekedési vonatkozásban pedig a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumra ruházta. Ez az intézkedés biztosította az állami és tanácsi utak építésének és fenntartásának egységes szempontok szerint történő helyes irányítását. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumra nehéz feladat hárult, mert a tanácsi utak és hidak építése és fenntartása nagymértékben lemaradt az állami utakhoz viszonyítva. A tanácsi utak és hidak állapota sem korszerűség, sem műszaki szempontból nem kielégítő.

A városi utak burkolati megoszlása (Budapest kivételével) a rendelkezésre álló adatok szerint 1957-ben:

beton	490 000 m^2
kő és keramit	4 198 000 m^2
aszfalt- és kötött makadám	2 486 000 m^2
vizesmakadám	4 172 000 m^2
egyéb	1 386 000 m^2
összesen:	12 732 000 m^2

A kiépítetlen úthálózat hossza Budapesten 1854 km, a többi városban 6644 km volt 1959-ben. A tanácsok kezelésében összesen kereken 70 000 km kiépítetlen út volt. A tanácsi utak fenntartását a tiszta profilú megyei és városi vállalatok, továbbá a vegyes profilú tanácsi vállalatokon belül önálló elszámolású egységként működő útkarbantartó részlegek látták el. Az 1955—1959. években végzett hídkorszerűsítési munkákról a *21. táblázat*, a hídépítési beruházási munkákról pedig a *22. táblázat* nyújt tájékoztatást.

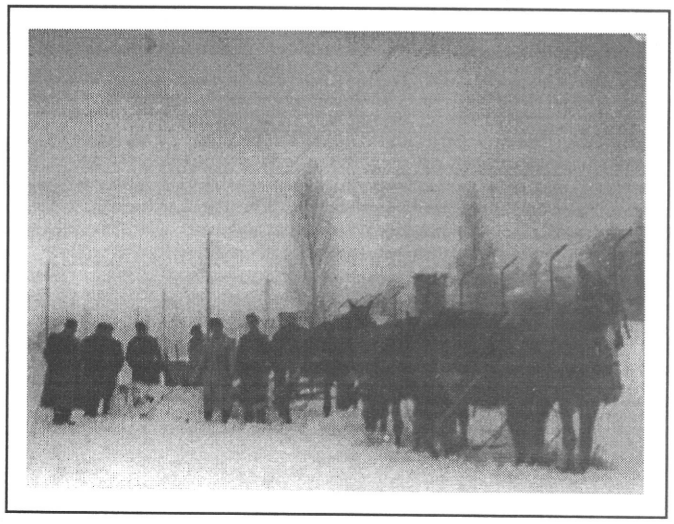
Az 1950-es évek eseményeiből válogattunk néhány képet *(151—155. képek)*, amelyek elemi kárról és ünneplésről egyaránt számot adnak.

21. táblázat — Hídkorszerűsítések az 1955—1959. években

Év	A korszerűsített hidak	
	száma db	hossza m
1955	60	339
1956	74	724
1957	111	975
1958	112	868
1959	105	789
Összesen:	462	3 695

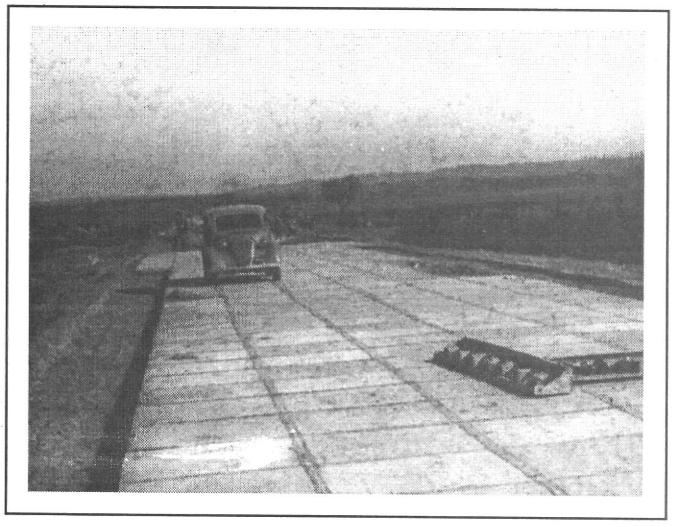
22. táblázat — Hídépítések az 1955—1959. években

Év	Az épített hidak	
	száma db	hossza m
1955	21	518
1956	4	144
1957	8	319
1958	15	238
1959	3	336
Összesen:	61	1 555



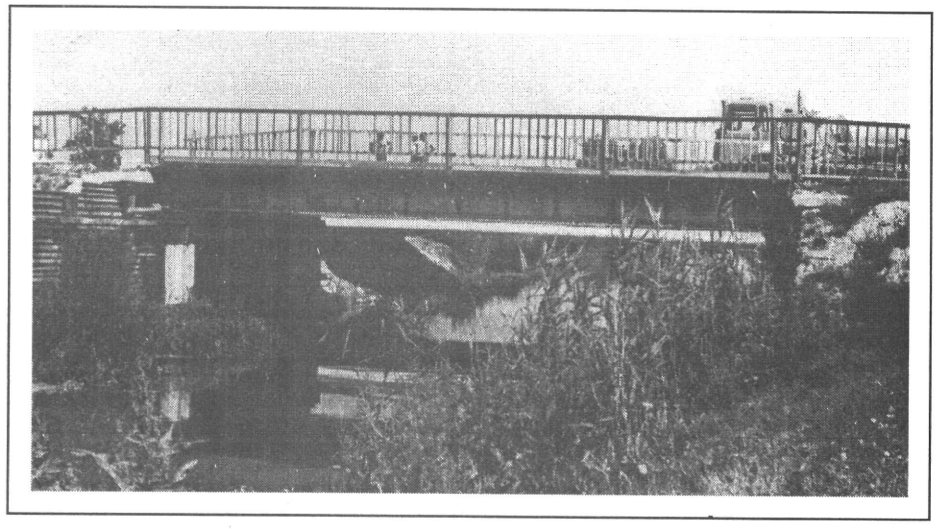
151. kép — Hóeltakarítás lóvontatású ekékkel a 11. sz. főúton

152. kép — Jeges árvíz 1956-ban az 51. sz. főúton, 46—47 km között



153. kép — Betonlapos burkolat a 7. sz. főúton, Sávoly községnél 1953-ban

154. kép — Útavatás a 7. sz. főúton, Balatonberényben 1953-ban



155. kép — Az egyetlen alumíniumhíd Szabadszálláson épült 1952-ben

Irodalom

A budapesti Közlekedési Múzeum és a kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény évkönyvei, dokumentumai.

A Magyar Országos Levéltár K.173 és K.227 minisztériumi iratai.

Anonymus: Gesta Hungarorum — hasonmás kiadás. Budapest, 1977.

Az Osztrák—Magyar Monarchia írásban és képben — magyarországi kötetei. Budapest, 1887—1901.

Borovszky: Magyarország vármegyéi és városai 1—24. kötet. Budapest, 1900—1910.

Csikváry Jákó: A közlekedési eszközök története 1—2. kötet. Budapest, 1881.

Erdély története 1—3. kötet. Budapest, 1988.

Győrffy György: Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza 1—3. kötet. Budapest, 1977.

Győrffy György: István király és műve. Budapest, 1977.

Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Budapest, 1960.

Hóman—Szekfű: Magyar történet 1—5. kötet. Budapest, 1935—1936.

Kamody Vilmos: A Rákóczi-szabadságharc postája. Vaja, 1981.

Kőhegyi Mihály: Római pénzforgalom Lugio és Szeged között.

László Gyula: Vértesszőlőstől Pusztaszerig.

Magyarország története 10 kötetben. Budapest, Akadémiai kiadó, 1976—1989.

Megyei úttörténeti kiadványok — a közúti igazgatóságok gondozásában. 1976—1993.

Molnár—Simon: Magyar nyelvemlékek. Budapest, 1977.

Nagy képes világtörténet 1—12. kötet. Budapest, 1899.

Szamota István: Régi utazások Magyarországon. Budapest, 1891.

Széchenyi István: Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezésiről. 1848.

Tarr László: A kocsi története. Budapest, 1976.

Technikai fejlődésünk története. Budapest, 1928.

Thaly Tibor: Szép hidak városa — kézirat Kiskőrösön.

Történelmi világatlasz. Budapest, 1991.

Vásárhelyi Boldizsár: Közlekedésügy. Budapest, 1959.

Tartalom

Előszó	*5*
A római kor útjai	*7*
A középkori és a török hódoltság kori utak története	*11*
Útügyeink a török kiűzésétől a reformkorig (1686—1825)	*23*
A reformkor közlekedésügye (1825—1849)	*39*
A szabadságharctól a kiegyezésig (1850—1867)	*45*
A kiegyezéstől a rendszeres úthálózat kialakulásáig (1868—1890)	*53*
Az első úttörvénytől a világháborúig (1891—1918)	*65*
Útügyeink a két világháború között (1919—1945)	*81*
A II. világháború által okozott károk és azok helyreállítása (1945—1959)	*127*
Az úthálózat fejlesztése az első ötéves tervben (1950—1954)	*135*
Az úthálózat fejlődése 1955-től 1960-ig	*149*
Irodalom	*158*

Képek

1. Pannónia és Dácia úthálózata
2. A Római Birodalom fő útvonalai
3. Traján-út a Kazán szorosban
4. A drobetai Duna-híd ábrázolása Traianus oszlopán
5. Az áruközvetítés irányai a Duna—Tisza közén át
6. Itinerarium
7. Római kori út részlete Savariából
8. Római út keresztmetszete
9. Római mérföldkő a Vindobona (Bécs) és Aquincum közötti út mentén
10. Szarmata kocsi ábrázolása Marcus Aurelius diadaloszlopán
11. Kocsiábrázolás egy pannóniai sírkövön
12. Részlet a Tihanyi Apátság alapítóleveléből, 1055-ből (kinagyítva a fehérvári hadi útról szóló rész)
13. Sószállító és zarándokút a 11. századból (Györffy Györgytől)
14. Árpád-kori főbb utak
15. Szt. Erzsébet útja Wartburgba — 1340
16. Kalmár taligával — 1575
17. Magyar kocsi — 1568
18. Magyarország főbb útjai a 15—16. század fordulóján
19. Erdély külkereskedelme a 17. században
20. Magyarország fő kereskedelmi, közlekedési útjai a 17. században
21. Enea Vico pármai rézmetsző elképzelése a dunai zárólánccról
22. A pest-budai Duna-híd ostroma 1602-ben
23. Cölöpmaradványok a török korból Siófokon (1941. évi fényképfelvétel)
24. Az erdélyi hadsereg hidat ver a Dunán Gyurgyevónál, 1595-ben
25. A Károly-, József- és Lujza-utak
26. Részlet a Lujza-útból
27. A József-út kiinduló köve (0 km) Karlovacban
28. Erdély közúti kapcsolatai egy 1717. évi térképen
29. Az első magyarnyelvű útépítészeti szakkönyv címlapja 1778-ból
30. Útépítési szabályok 1800 körül
31. Erdélyi útépítési szabályzat 1807-ből
32. Mintaterv az utak kialakítására 1820-ból
33. Vác, Gombás-patak-híd
34. A tordai Aranyos-híd
35. A tordai híd tartószerkezete
36. Az első magyar öntöttvas híd Kisgaram községben — épült 1810-ben
37. Szabolcs vármegye térképe 1810-ből
38. Somogy vármegye térképe 1793-ból
39. Dunai hajóvontatás 1700 körül
40. Közúti forgalom 1800 táján
41. A sószállítás útvonalai 1772-ben
42. Rákóczi Ferenc postahálózata 1703—1710 között
43. Alföldi postajárat
44. Postajáratok 1800-ban (részlet)
45. Postautak 1813-ban
46. A 13 közlekedési főirány felsorolása az 1832—1836. évi országgyűlés XXV. törvénycikkében
47. Petzelt József útépítészeti jegyzete 1847-ben
48. Gróf Széchenyi István első közlekedési miniszter
49. Széchenyi István közlekedési programja térképen
50. Vásárhelyi Pál
51. A pest-budai hajóhíd 1835-ben
52. A Lánchíd 1850 körül
53. Kongótégla burkolat terve az egykori pécs—varasdi úton, Inke községben
54. Mérföldkő a pozsony—varasdi útról, 1852-ből
55. Részlet az Országos Kormánylapból: közlekedési szabályozás 1855-ben
56. Magyarország állami úthálózata 1870-ben
57. A várhegyi alagút hosszmetszete
58. Lóvasút Pesten

59. Alsóvezetékes villamos Pesten
60. Nyíltszíni művelésű „aszfaltbánya" Tataroson, 1900-ben
61. 1896-ban épített aszfaltmakadám a József utcában, Budapesten
62. Keramit útburkolat a kiskőrösi Közúti Gyűjteményben 1993-ban
63. Nagykocka burkolat Budapesten, a Fiumei úton 1993-ban
64. A Váci út építési tervrészlete 1891-ből
65. A budapesti Margit híd
66. Szeged — közúti Tisza-híd
67. Keskeny nyomközű vasút mozdonyparkja a kőanyag helyszínreszállításához az alföldi kövesútra 1898-ban
68. A baja—csongrád—erdőhegyi kövesút avatóünnepsége Kiskunfélegyházán, 1899-ben
69. Az első alföldi kövesút Kecel környéki szakasza 1979-ben
70. Útkaparóház az alföldi úton 1979-ben
71. A Kissebesi Gránitbánya kőzúzója
72. A Kissebesi Gránitbánya siklója
73. Kőfúró berendezés a Kissebesi Gránitbányában
74. Térképrészlet az 1894. évi forgalomszámlálásról
75. Az 1910. évi KRESZ-táblák
76. Kiskőburkolatok metszete és felülnézete
77. A Stephan-fix-féle kátrányozó gép rajza
78. Ferenc József híd
79. Erzsébet híd
80. A vásárosnaményi felrobbantott híd helyreállítása
81. A felrobbantott szolnoki közúti híd helyreállítása
82. Wünsch-híd Miske községnél — épült 1896-ban
83. Az első vasbeton híd Solt községben — ma is üzemel, 1889-ben épült
84. Széchenyi-út és emléktábla az Al-Dunán
85. Baross Gábor miniszter
86. Kherndl Antal egyetemi tanár
87. dr. Kossalka János egyetemi tanár
88. dr. Zielinski Szilárd egyetemi tanár
89. dr. Gállik István mérnök, h. államtitkár
90. Feketeházy János hídépítő mérnök
91. Forgalomterhelési térképrészlet az 1927—1928. évi számlálásról
92. Berettyó-híd Berettyóújfaluban — épült 1922—1924-ben
93. Képes beszámoló az 1925—1928 között végzett útépítésekről
94. Nagykockaburkolat-építés
95. Topeka építés a budapest—székesfehérvári úton 1929-ben
96. Képes beszámoló az 1925—1928 között végzett útépítésekről
97. A 3 km hosszú táti betonpálya építése 1927-ben
98. MÁVAG UH-10-es úthenger 1928-ból.
99. Munkahelyi (mobil) kőtörőgép A Közlekedési Múzeum tulajdona
100. Bitumenszóró gépkocsi 1928-ban
101. Tüzelőkocsi (masztikátor) öntöttaszfalt készítéséhez a Magyar Aszfalt Rt.-nél
102. A dunaföldvári Duna-híd építése 1929-ben
103. A taszaugi Tisza-híd 1936-ban
104. Magyar gyártmányú földgyalu
105. A miskolc—egri úton 1928—1931-ben a) tervezés c) ellenőrzés b) kivitelezés
106. A london—isztambuli automobil út I. kongresszusának megnyitása. Budapest, Országház, 1935.
107. Winchkler István kereskedelemügyi miniszter bemutatkozása — 1935.
108. A transzkontinentális út vonalvezetési javaslata
109. Földmunka az 5. sz. főút szegedi szakaszán — 1935. (fotómontázs)
110. Bizottság tekinti meg a szeged—horgosi útszakasz munkáit — 1935.
111. Útkaparók Bács-Bodrog vármegyében 1938-ban
112. Hídépítés Városlődnél a 8. sz. úton, 1938-ban
113. Ártéri híd a 8. sz. főúton, a 139-es km-nél. Épült 1936—1937-ben
114. Cementmakadám-út építése Bicskén, 1934-ben
115. Útépítő brigád Kiskunmajsa térségében 1934-ben
116. Itatott makadám felületi bevonása Bicskén, 1934-ben
117. Útalaprakók 1934-ben az Alföldön
118. Figyelmeztető felhívás a balatoni út mellett az 1930-as években
119. Magyarország fő útvonalai 1944-ben
120. Útépítés a Királyhágón 1941-ben a) emléktábla, b) hídépítés, c) védőfal-építés.
121. dr. Vásárhelyi Boldizsár autóút-tervezete 1942-ben
122. „Peter" hómaró 1941-ből a kiskőrösi Szakgyűjteményben
123. Benke István
124. dr. Vásárhelyi Boldizsár
125. Osztrák—magyar útügyi találkozó 1937-ben Budapesten

126. Pontonhíd Budapesten 1946-ban
127. Az Erzsébet híd roncsmaradványa
128. Romokban a Lánchíd
129. Dolgoznak a hídépítők
130. A Kossuth híd Budapesten
131. Tönkrement útburkolat a Dunántúlon
132. Ágyazási együttható mérése 1953-ban
133. Földmunka 1953-ban
134. Makadámpálya letakarítása 1953-ban
135. Bitumenpermetezés kézzel 1953-ban
136. Bitumenpermetezés géppel 1953-ban
137. Gépi zúzalékszóró 1953-ban
138. Zúzalékimpregnálás betonkeverővel 1953-ban
139. „Vohanka" aszfaltkeverő Miskolcon 1953-ban
140. Felületi bevonás 1953-ban
141. Szőnyegburkolat-készítés 1953-ban
142. A kész pálya és a forgalom 1953-ban
143. Aszfaltkeverő Budaörsön 1953-ban
144. A típusú szovjet aszfaltfiniser 1958-ban
145. A 21. sz. főút földmunkája 1958-ban
146. Betonút építése a 21. sz. főúton 1959-ben
147. A 80. sz. út építése 1960-ban
148. A 6. sz. főút betonpályája
149. Jellegzetes kép az 1950-es évek makadámút építéséről
150. Itatásos hengerlés készítése 1958-ban
151. Hóeltakarítás lóvontatású ekékkel a 11. sz. főúton
152. Jeges árvíz 1956-ban az 51. sz. főúton, 46—47 km között
153. Betonlapos burkolat a 7. sz. főúton, Sávoly községnél 1953-ban
154. Útavatás a 7. sz. főúton, Balatonberényben 1953-ban
155. Az egyetlen alumíniumhíd Szabadszálláson épült 1952-ben

Táblázatok

1. Kiépített utak hossza Magyarországon 1848-ban
2. Magyarország állami közútjainak hídállománya az 1919. évben
3. Magyarország összes közútjának hídállománya az 1919. évben
4. Burkolatépítési egységárak alakulása Budapesten
5. A burkolat teljes építési költsége az 1937. évben
6. Gépjárművek darabszáma Magyarországon
7. Fontosabb útépítések 1934—44 között
8. Magyarország közúti hídjai
9. Útépítő és útfenntartó gépek 1944-ben
10. Úthelyreállítások a hároméves tervben
11. Burkolatépítések az országos utakon az első ötéves tervben
12. A megyei tanácsok által épített bekötő utak hossza 1951—1953 között
13. Konkrét útépítések az első ötéves tervben
14. Pormentesen épített utak mennyisége 1949—1954 között
15. Úti gépek száma 1950-ben és 1954-ben
16. Magyarország városai és községei kezelése alatt álló utak és utcák kiépítettsége az 1954. évben
17. Épített hidak mennyisége 1950—1954. között
18. Hídállomány 1954-ben
19. A magyarországi forgalomszámlálások főbb adatai
20. A közúthálózat átlagos forgalmi terhelése és a tonnaterhelés %-os megoszlása az 1955/56. évi országos forgalomszámlálás alapján. Átlagos forgalmi terhelés
21. Hídkorszerűsítések az 1955—1959. években
22. Hídépítések az 1955—1959. években

Zusammenfassung

Dieses Buch gibt eine Übersicht der Geschichte der ungarländischen Strassen und Brücken von den Anfängen bis 1960. Es wird über die Geschichte der Periode von 1960 bis heute im nächsten Band berichtet.

Auf dem Gebiet des historischen Ungarns die ersten Steinstrassen wurden von den Soldaten des Römischen Reiches gebaut, derer einige Teile auch heute sichtbar sind. In jener Zeit gab es in den Grenzgebieten des Imperiums, in Pannonien und Dazien Steinstrassen. Die Handel zwischen den beiden Provinzen ging mit der Zusammenwirkung der barbarischen Völker, obwohl es dort keine ausgebauten Strassen gab.

Auf dem Gebiet Ungarns gab es in allen Zeiten der Gschichte wichtige Handelsstrassen zwischen Ost und West, Nord und Süd, doch sie wurden mit harter Decke nur in den Gebirgen versehen, wo das Steinmaterial sich an Ort und Stelle befand. Im Mittelalter waren die Kriegsstrassen auch Handelsstrassen und die fluvialen Durchfahrtstellen des Karpathenbeckens waren seit den ältesten Zeiten daselbst, wo später die Brücken gebaut wurden. Fähren, Holzbrücken, Schiffsbrücken, Eisen- und Stahlbrücken existierten zur gleicher Zeit in der im Band dargestellten Periode.

In den verlassenen Teilen der Grossen Tiefebene wurden Steinstrassen nur nach dem Ausbau des Eisenbahnnetzes gebaut. Die erste lange Strecke von 300 km wurde zwischen 1895-1899 von Baja bis Kisjenő vom ungarischen Staat gebaut. Die meisten Strecken wurden aber nach 1920 fertig mit Makadamdecken. Trotzdem wurden in den Städten schon ab 1864 Asphaltstrassen gebaut. Sogar wurde die erste Walzasphaltdecke Deutschlands in Stuttgart von einem ungarischen Unternehmen zusammen mit einer deutschen Firma im Jahre 1908 gebaut. Zwischen den beiden Weltkriegen wurden die Hauptstrassen mit Betondecken errichtet — so die Strecke von Budapest bis Szeged der London—Istanbul internationalen Strasse und auch andere Hauptstrassen.

Die führenden Persönlichkeiten der ungarischen Strassen- und Brückenbauberufe wurden seit dem XVIII. Jh. an französischen, deutschen, englischen und amerikanischen Beispielen erzogen, und darauf wurde die Ingenieurausbildung in der Technischen Universität aufgebaut. Die Organisation des Strassenwesens wurde nach österreichischer Muster erstellt und arbeitete in dieser Form bis 1950.

Das Automobilismus fasste Fuss nach dem ersten Weltkrieg in Ungarn. Auch deshalb und auch unter der Pression des starken Transitverkehrs kann die Periode bis zum zweiten Weltkrieg als eine erfolgreiche Zeit der intensiven Modernisation der Hauptstrassen erwähnt werden.

Die ungarischen Brücken wurden mehrmals zerstört, und die Verkehrsbahnen beschädigt wegen der Stürme der Geschichte, der Kriege. Das war noch schlimmer im XX. Jh., deshalb und wegen der geschwächten Wirtschaft konnte nur ein Bruchteil der notwendigen Mittel an die Strassen angewendet werden. Einen kürzeren Aufschwung gab es in den sechziger-siebziger Jahren — aber das ist das Thema des nächsten Bandes, doch seine Bedeutung ist grösser als die aller anderen Zeitalter.

Wir können nur hoffen, dass das Personen, Waren und Ideen tragende ungarische Strassennetz einmal den erwünschten europäischen Bedienungsniveau erreichen wird.
(Boldizsár Vásárhelyi)

Summary

This book gives an overview about the history of the Hungarian roads and bridges from the beginnings until 1960. The history of the period from 1960 until now will be described in the next volume.

On the territory of the historic Hungary, the first stone roads were built by the soldiers of the Roman Empire. Some parts thereof can be seen even today. In that epoch there were stone roads on the confines of the Empire, in Pannonia and Dacia. Between the two provinces trade was performed with the cooperation of the barbaric people although there were no built roads there.

On the territory of Hungary there were important trade roads between East and West, North and South in all periods of the history, but they were built with a hard surfacing only in the mountainous areas with local stone materials. In the Middle Ages the military roads were trade roads as well. The crossing-places of the rivers in the Carpathian basin have been since the ancient times in the same places where later the bridges were built. Ferries, wooden bridges, pontoon-bridges, iron and steel bridges co-existed in the period presented in this volume.

In the desolate parts of the Great Hungarian Plain stone roads were built only after the completion of the railway network. The first longer stretch of 300 km between Baja and Kisjenő was built by the Hungarian State between 1895 and 1899. Most such roads were built, however, after 1920 with macadam structures. In spite of this, asphalt roads have been built since 1864 in the towns. It was a Hungarian company which, together with a German firm, built the first rolled asphalt pavement of Germany in Stuttgart in 1908.

Between the two World Wars the main roads were built with concrete pavement, e.g. the section between Budapest and Szeged of the London - Istanbul international highway, as well as other main roads.

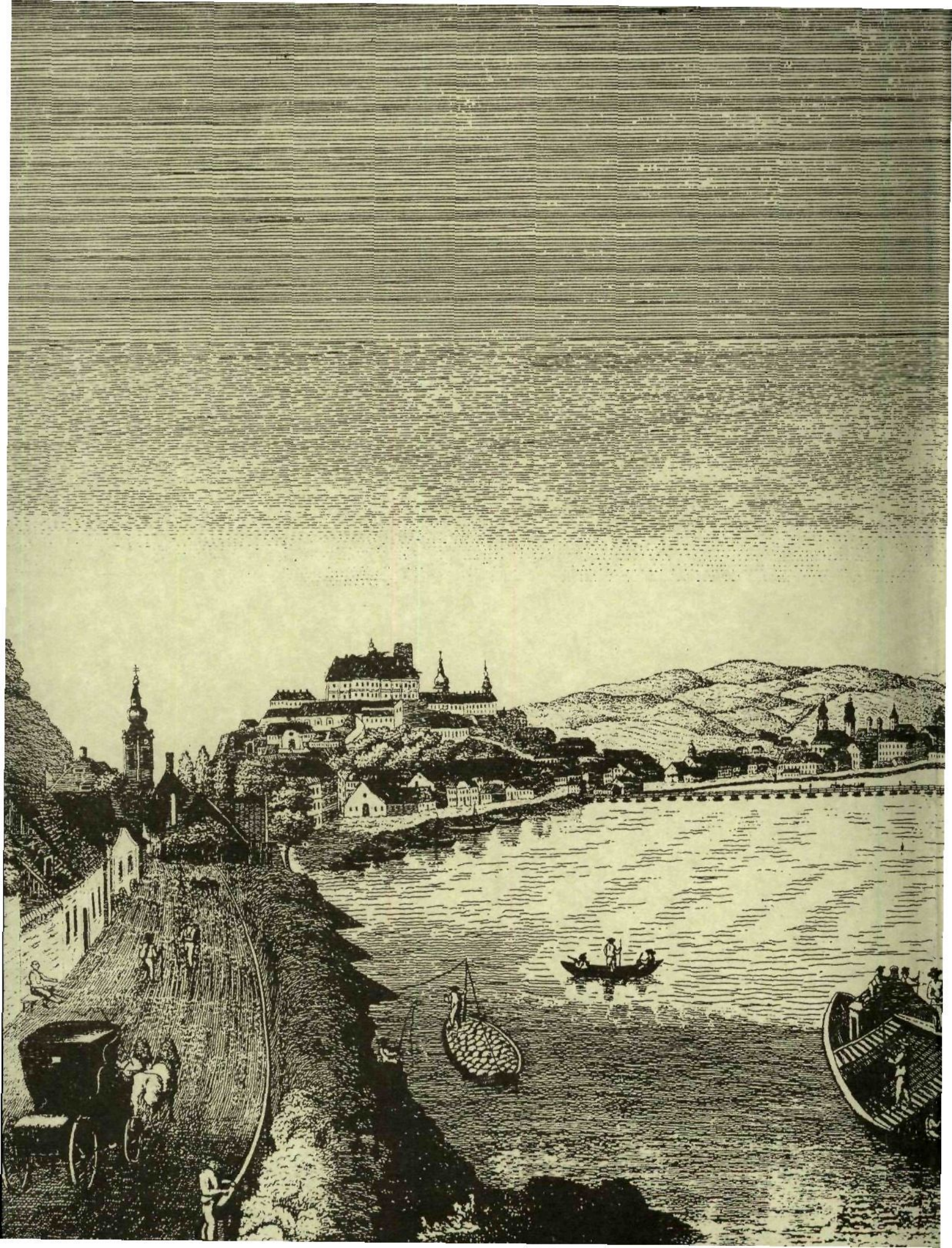
Since the XVIIIth century, the prominent personalities of the Hungarian road and bridge construction profession have been educated on French, German, English and American examples, also the training of the civil engineers in the Technical University was based thereon. The organisation of the road administration was created according to the Austrian pattern, and kept so until 1950.

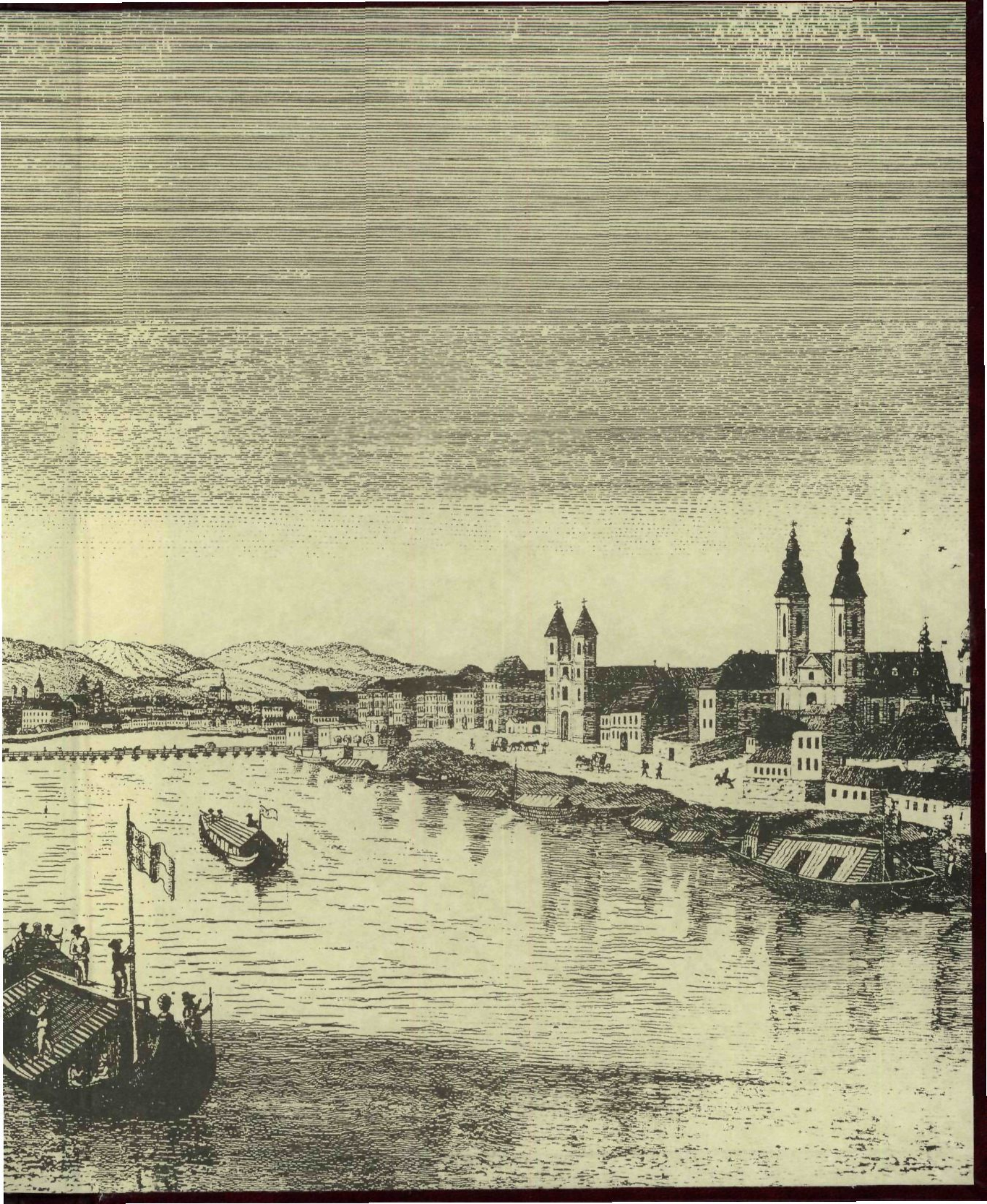
The motor car came in general use after the first World War. Because of this and also due to the pressure of the great transit traffic, the period until the second World War can be remembered as the time of the intensive and successful modernisation of the principal roads.

The Hungarian bridges were several times destroyed and the transport routes damaged by the storms of the history, the wars. This was even worse in the XXth century; thus, and because of the weakened economy, only a small part of the necessary funds could be given to the roads. A transitory upswing happened only in the sixties-seventies — but this is the subject of the Volume 2., but this is more significant than any other period.

It can only be hoped that the Hungarian road network, transmitting persons, goods and ideas, will attain the requested European level of service.
(Boldizsár Vásárhelyi)

Készült 1000 példányban 21 A/5 ív terjedelemben
Győr—Budapest 1995.

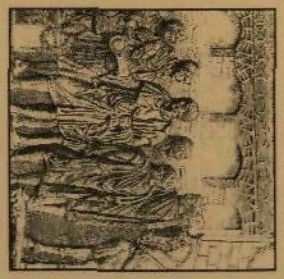


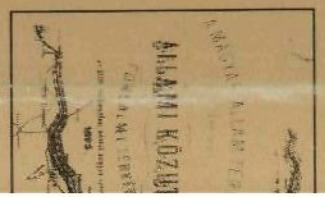


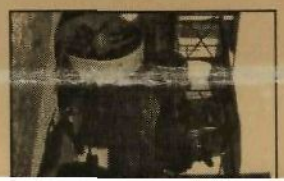
A KISKŐRÓSI KÖZÚTI SZAKGYŰJTEMÉNY

A Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatósága szervezetén belül — Petőfi Sándor szülőföldjén — Kiskőrösön működik az országban egyedülálló Közúti Szakgyűjtemény. A múzeumjellegű kiállítás fedett helyen és szabadtéren mutatja be az út-hídépítés, -fenntartás relikviáit. A gyűjtemény mintegy 8000 térképet, ötszáz különböző gépet és használati tárgyat tartalmaz. A térképek legősibb darabja 1614-ből származik, a gőzhenger 1949-es évjáratú, és különlegesség a gyűjteményben kiállított alumíniumhíd is. A kiállításnak otthont adó terület és épület 1995-től kibővülve és megújulva várja látogatóit.

A szakgyűjtemény és kiállítás célja az út-hídépítéssel, -fenntartással és szakirányítással összefüggő, valamint a szakma nagyjaira emlékeztető anyagok és tárgyak összegyűjtése, megőrzése, továbbá az érdeklődőknek rendszerezett formában való bemutatása. A kibővített, kulturált hely és környezet lehetőséget ad egyedi, célra orientált vagy időszakos kiállítások megrendezésére is.







MAGYARORSZÁG KÖZÚTJAINAK TÖRTÉNETE