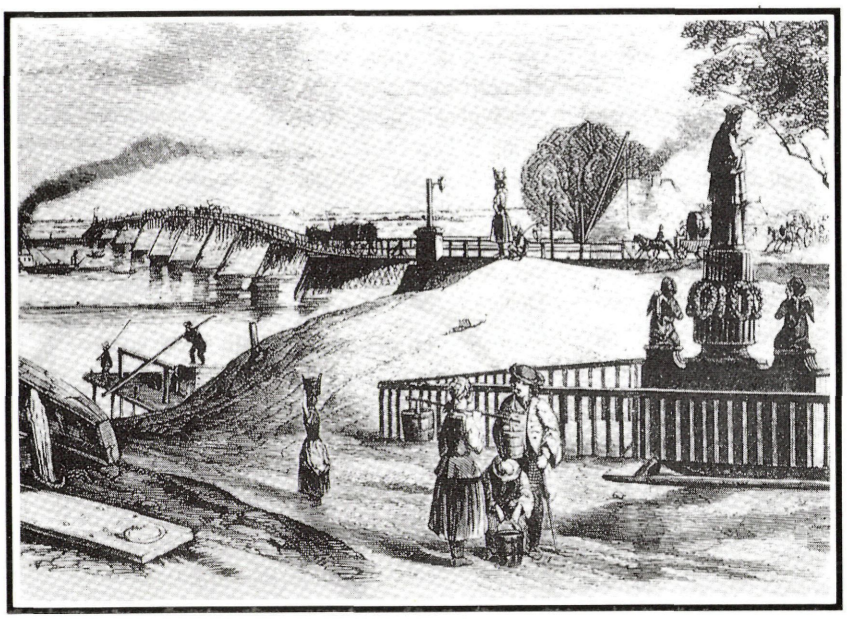


JÁSZ
NAGYKUN
SZOLNOK
MEGYEI

# HIDAK
# ÉS
# UTAK

JÁSZ-NAGYKUN-SZOLNOK MEGYEI

# HIDAK ÉS UTAK

Írta:
DR. BEDE JÁNOS
KAPOSVÁRI GYULA
NÉMETH FERENC
POSTA OTTÓ
SCHNEIDER PÉTER
SZIKSZAI MIHÁLY

Szerkesztette:
DR. BEDE JÁNOS

Fotók:
KARDOS TAMÁS
és az igazgatóság fotótárából

Készült 1000 példányban a
FOTOGRUPPE Kft. gondozásában

KIADJA: A SZOLNOKI KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG 1993.

# *Tisztelt Olvasó!*

*A hasonló kiadványok sorában lehet, hogy utolsóként jelenik meg a megye hídjairól és útjairól szóló monográfia. Rendhagyó módon a korábbi kiadványoktól eltérően a ,,híd" szó megelőzi az ,,út" szót.*

*Ez a megkülönböztetés nem azt jelenti, hogy a szerzők fontosabbnak tartják a hidakat az utaknál. A megye adottsága, hogy a Tisza, a Berettyó, a Zagyva, a Körös és az Alföldi öntöző csatornák összeszabdalják a megye területét. Az elszakított területeket kisebb, nagyobb hidak, átereszek kötik össze.*

*A történelmi korokon át a jelenhez érve szeretnénk bemutatni egy kicsit a jövőt is. Milyen elképzelések vannak a megye híd- és úthálózatának fejlesztésére és hogyan alakul a közeljövő közúti közlekedése.*

*A kiadványban szeretnénk bemutatni azokat a közúti ,,szolgákat", akik 1965. április 1. óta tevékenykedtek a Szolnoki Közúti Igazgatóságon, azért, hogy a megye állami hídjai és úthálózata mindenkor megfeleljen a közlekedők elvárásainak. Fogadja az olvasó olyan jó szívvel a kiadványt, mint amilyen lelkesedéssel készítették az alkotók.*

DR. BEDE JÁNOS
igazgató

# *Beköszöntő helyett*

*A honfoglalás után alakult ki az erdélyi Dés és Doboka sóbányái és Szolnok közötti sószállító út. A XIII. század második felében otthont találtak itt a jászok és kunok, majd a XV. században Kolbászszék, Külső-Szolnok és Jászság néven három közigazgatás alkotta az 1950-es évektől Szolnok névre csonkult megyét.*

*Jász-Nagykun-Szolnok megyének kitüntetett szerepe van az országos és a nemzetközi közlekedési kapcsolatok színvonalas lebonyolításában. A vasúti és vízi szállításoknak is fontos érintkezési helye. Nem véletlenül írta versében Váci Mihály, hogy ,,a szív is e tájra esik".*

*A megye állami hídjainak és útjainak fenntartója, üzemeltetője a Szolnoki Közúti Igazgatóság. Ha visszatekintve, egy mondatban kellene értékelni dolgozók 1965-től folytatott tevékenységét, tán az lenne a legméltóbb elismerés, ha így fogalmaznánk: A kollektíva megértette, és áldozatos tevékenységével napról napra bizonyítja, hogy munkájuk súlya több és nagyobb, mint a kezelői feladatokban a törvény által megfogalmazott kötelezettségek előírnak.*

*E felelősségérzet és szakmai tudás együttesen adja azt a garanciát, mely e térségben is a rendszerváltás után felgyorsuló közúti infrastruktúra fejlesztéséhez elengedhetetlenül szükséges. Így avathattuk nemrégen a Szent István közúti Tisza-hidat, és reménykedünk abban, hogy mindazon elképzelés melyeket a közutak üzemeltetésében, fenntartásában és fejlesztésében közösen megfogalmaztunk a Szolnoki Közúti Igazgatóság kollektívájának segítségével megvalósul.*

*Az úthasználók érdekeinek szolgálatában kifejtett munkát megköszönve kívánom, hogy e kiadvány is szolgálja közös ügyünket, erőt merítve a további feladatok eredményes megvalósításához.*

*Budapest, 1993. március*

REGŐS SZILVESZTER
főosztályvezető

# A MEGYE KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATÁNAK ÉS IGAZGATÁSÁNAK KIALAKULÁSA

## *AZ ÚTHÁLÓZAT KIALAKULÁSA*

Mióta ember él a földön, utak mindig voltak, így az utak egyidősek az emberrel. Már az ősembernek is megvoltak a maga csapásai, amelyen barlangja, kunyhója és víznyerő helye, halászati helyei között közlekedett. Kialakultak kitaposott ösvényei, melyet vadászterülete megközelítésére, becserkészésére használt. Ezek az ősi utak voltak a gyalogutak.

Az elejtett súlyosabb zsákmány cipelése azonban már nehézkesebb volt. Megkönnyítette ennek vonszolását a fagallyakból összetákolt csúsztatás, majd a szán és az azon való vontatás, illetve a tutajok ácsolása és a vízfolyásokon való úsztatás.

A közlekedés történetéről szóló tanulmányok, könyvek gyaran idéznek egy régi mondást: „Európa útjait a szamarak jelölték ki". Ne értse senki félre a szavak értelmét, mert a közlekedési útvonalak kialakulásának kezdetét valóban az jelzi, amikor az ember megtermelt feleslegét, árját – Európa hegyes, dombos vidékein – jól használható, igénytelen háziállata, a szamár hátára rakta, hogy távolabbi vidékeket felkeresve cserébe a neki, vagy a közössége számára szükséges dolgokat megszerezze.

Nagyobb fordulatot hozott a földművelésre való áttérés, amikor már egyszerű kőkorszaki eszközökkel majd bronz- és vaskori szerszámokkal építettek kezdetleges kő-, illetve fakerekes járműveket, kocsikat. Ezek eleinte kettő, majd a földművelés fejlődésével és az igavonó állatok tartására való rátéréssel négykerekű kocsikká alakultak. A kerekes kocsik közlekedéséhez azonban a természetes gyalogos és földutakon kívül már karbantartott utakra, később kiépített – kőburkolatú – utakra is szükség volt. A kezdetben használt útvonalak a gyakori használat révén kereskedelmi utakká váltak, melyeknek legtöbbje megőrizte az évezredekkel előbb kialakult útvonalak nyomvonalát. Csak századunk vívmánya, hogy felhagyva a hagyományos úthálózattal, szinte mérnöki rajzasztalon jelölik ki a leggazdaságosabban használható főközlekedési utakat, útpályákat.

A kereskedelmi utakon folyó áruszállítások lebonyolítása mellett ezeken alakult ki a szervezett közösségek, államok igazgatása, sőt még a területek katonai védelmét is ezeken láthatták el. Így épültek ki Egyiptomban i.e. 3000 körül, Kínában i.e. 2300 körül, a Perzsa úthálózat és a Római úthálózat a krisztus születése előtti századokban és folytatódott .iu. 500 tájáig. A Római Birodalom bukása után azonban a feudalizmus és a hűbérúri rendszer létrejöttével hanyatlás következett be az utak állapotában, építésében és fenntartásában. Súlyosbította ezt a vám- és útjog bevezetése is. Csak az újkor lett ismét a haladás, felemelkedés korszaka. Erre az időre esik a postaszolgálat bevezetése. A lóháton való közlekedést felváltotta a postakocsikkal és négykerekű járművekkel való közlekedés.

Természetes, hogy a domborzati és terepviszonyok, a folyók, tavak, és vízjárta területek erősen befolyásolták az utak nyomvonalát. Közülük is a folyóknak volt a legnagyobb szerepe, mert a jégkorszak hidege elől a hegységek barlangjaiban talált menedéket az akkori ember, s a klíma viszonyok kedvezőbbre fordultával, a patakok, folyók mentén merészkedett le az alföldi vidékre.

Jász-Nagykun-Szolnok megye területén Szolnokról és Tiszaörvényről őriz ritka leleteket a Szolnoki Múzeum ebből a korból.

Különös jelentőséggel bírt később az állati erővel vontatott járműveket helyettesítő gépi erő alkalmazása. Az ipari forradalom megteremtette a gőz, majd a benzin motorral hajtott járműveket. Ezek számára azonban a XIX. században már szükségessé váltak a Mac-Adam féle utak, majd századunkban a beton- és aszfaltburkolatok.

Hazánkban az első kőburkolatú utakat a rómaiak építették az i.u. I. században, Pannóniában és Daciában. Híres volt a Traianus út. Ezek főként katonai és igazgatási célokat szolgáltak és kiválóan működtek a birodalom fénykorában.

A mai értelemben vett utakról, úthálózatról hazánk területén csak attól kezdve beszélhetünk, amikor Augustus, az első római császár (i.e. 27- i.e.14.) már leírhatta ezt a mondatot: „A pannóniai törzseket, amelyeket az én principatusom előtt a római nép hadserege sohasem közelített meg... legyőztem, a római nép hatalma alá vetettem és Illyricum határait előbbre vittem, egészen a Danuvius folyó partjáig". Az egész Pannónia meghódítása azonban a korán elhalt császár utódaira maradt. Az új római tartomány keleti és északi határát a Duna hosszában a jobb part mentén kiépített hadiút és a római katonai táborok képezték. A Duna jobb partját a limest, Pannónia belsejében jól kiépített úthálózat kapcsolta össze az ott lévő városokkal. Az utakon henger alakú mérföldkövek mutatták a távolságot és a legközelebbi város nevét. Ki gondolná, hogy sok dunántúli főút kőalapjait a rómaiak rakták le. S hogy milyenek voltak ezek a kőutak, az talán legjobban Savaria, ma Szombathely székesegyháza mellett húzódó ún. Borostyán úton látható.

A Tisza vidékét azonban jobban érdekli, hogy voltak e a rómaiaknak az itt élő népvándorláskori népekkel kapcsolataik. Az tény, hogy a limes erősítésére a Duna partján erődöket emeltek, pl. Nógrádverőcénél vagy Pesten az Erzsébet hídnál, ennek romjai a Március 15. téren ma is láthatók. A Duna könyök védelmét szolgáló bal parti erőd előretolt állása lehetett a Hatvan Gombospusztai őrtorony is. Az Erzsébet híd pesti hídfőjénél létesített római erőddel kapcsolatba hozható a Tiszánál, a mai Szolnok helyén feltételezett római őrtorony, amelyet 1908-ban a vasútállomásnál talált – a Hild-féle gyűjteményben megőrzött piskóta alakú római padlótéglák és a nagyszámú római pénzlelet igazol. Mindkét római építmény rendszeresen használt római kori utat is jelez. Ezt még csak erősíti a Csörsz-árkának nevezett erődítmény rendszer, amely római irányítással készült, a IV. században, s ez a Jászság út- és vízrendszerében még ma is visszatükröződik. Árokszállás is a Csörsz-árkáról vette nevét, Jászapáti határát a Kisárok osztja két részre. A Pannónia néven megszervezett római tartomány a Duna mentén kiépített erődvonalával a IV. sz. végéig meg tudta védeni magát „a barbaricum"-nak nevezett népvándorláskori népek ismételt támadásaitól. A népvándorlás utolsó hullámaként a magyarság a IX. sz. végén lett meghatározójává a honfoglalást követően a történelmi folyamatoknak.

A Római Birodalom hanyatlása, majd bukása után a

meglévő utak jelentőségüket elvesztették, fenntartásukról nem gondoskodtak, ezért teljesen tönkrementek, elszapolódtak.

A honfoglaláskor a fejedelmi törzs a Pest-Csepelsziget fontos átkelőhelyét szállta meg, de az egyes törzsek, nemzetségek elhelyezkedéséből szinte kirajzolódik az akkori közlekedési hálózat. A Szolnoknál létesült révhely az egyik legfontosabb tiszai átkelőhellyé alakult. Ez főleg annak tulajdonítható, hogy a Tisza folyó széles ártere itt összeszűkül a vár és a szandai homokdűnék között mintegy 4 km-re. S ez az átkelőhely a Buda-Erdély közötti ősi kereskedelmi út vonalába is esik. Ehhez járult még az az adottság is, hogy a Tisza-Zagyva folyó egybefolyása egyúttal árvízmentes magaslat is, amely kiválóan alkalmas emberi letelepedésre. Mindhárom tényező külön-külön is települést eredményez. Ezek együttes hatása azonban érthetővé teszi, hogy Szolnok területe mindig lakott volt a történelmi idők folyamán. A Honfoglalást követően Szent István a vármegyék kialakításakor Szolnok helyén is várispánságot szervezett 1030 körül, a hasonló nevű megye központjaként. Az ispánsági székhelyet a Tisza és Zagyva folyó által bezárt szögben emelték, benne a templom és a kúria épületével.

A nemzetségi szállásterületekből és a királyi birtokokból szervezett királyi vármegye kezdetben Szolnok környékét, a Tisza két pontján fekvő településeket foglalta magába, de később kiterjedt az erdélyi részekig, a Dés vidéki sóbányákig.

Itt találkozunk a Szolnok-Dés közötti „sószállító út" kialakításával, amely az Erdélyben bányászott só legrövidebb útját jelentette az ország központja felé. (2.kép)

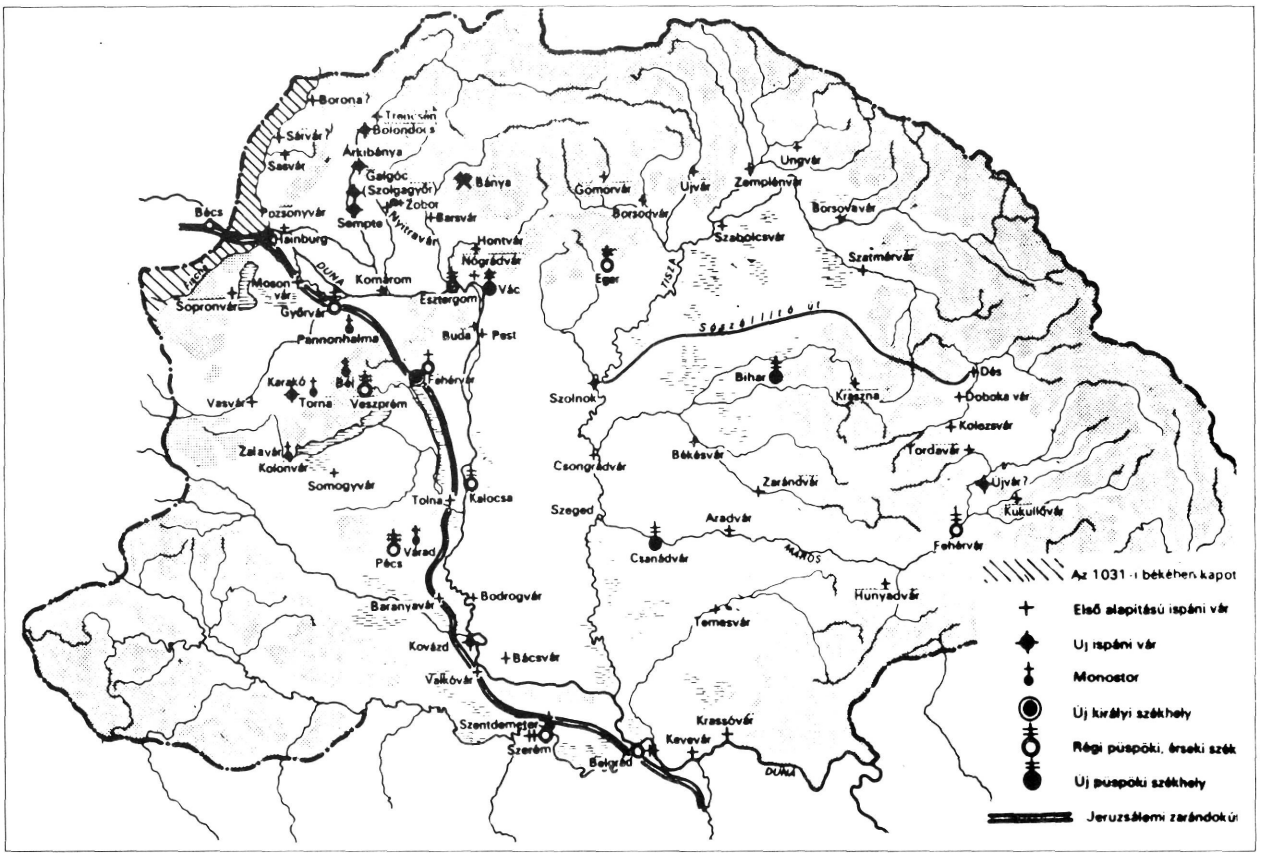
Győrffy György kutatásaiból ismert, hogy „Az erdélyi ispánságok feladatai közé tartozott a kitermelt sónak a Tiszántúlig való elszállítása. Szolnok vármegye hosszú, Désig benyúló területével éppenséggel a dési sónak Szolnokig való leszállítását biztosította". S mivel a só királyi monopólium volt, Szolnok ispán és a további várispánok is nagyobb hatalommal rendelkeztek a többi comesnél, gyakran viselték az erdélyi vajda címet is.

A Tisza folyó máshol is kínált jó átkelőhelyet. Anonymus szerint Taksony fejedelem adta 960 táján az Abádi rév körüli vidéket Thonyzoba besenyő vezérnek, s így a Kemely vidék az Abádi révvel és annak vámjával a Tomaj nemzetségre szállt. Hasonlóan jó átkelőhely volt a Tiszán Örvénynél és Füreднél. Örvény Szent István adományaként szerepel, mint fontos központ, melynek vámszedő joga, továbbá külön hajója volt a Tiszai forgalom lebonyolítására. Tiszaörvény határában a Horváth Béla által kezdett ásatásoknál felszínre került leletekből kiderül, hogy a templomdombtól keletre, észak-nyugattól délkeleti irányú, közel 9 m széles kocsiutat találtak, melynek agyagos talajában, a részben egymásba szaladó keréknyomokat sikerült rögzíteni. A kocsiút két széle keményre taposódott, valószínű a gyalogosfogalom következtében.

Használata feltehetően a XIV-XV. sz-ban megszűnt, erre utalnak az út felületén talált nagyméretű kerek oszlophelyek, melyek a későbbi település épületeihez tartoztak.

A feltárás után készített légifelvételek sejtetni engedik az út folytatását délkelet felé Tiszafüred, északnyugat felé pedig az ún. „Aranyos part" irányába, ahol is a Tiszán áthaladva fordul északnak.

Az Élet és Irodalom című folyóirat oldalas riportot közölt Lázár István szociográfus író tollából: „a légifényképeken az Árpádkori kocsiút több kilométeren át jól követhető.. A




**Az alföldi Sószállító út 1018–38 körüli időkből**

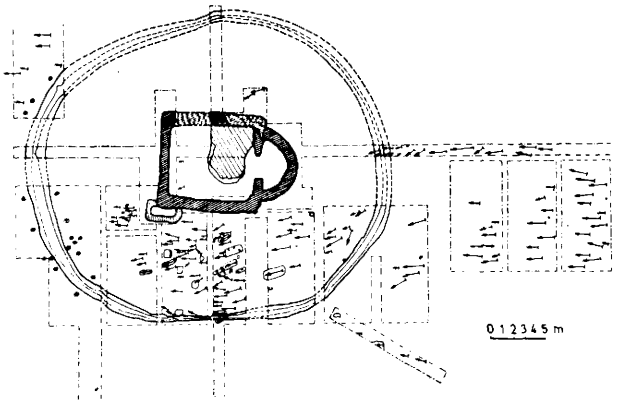
facsoporton túl egy morotvánál kezdődik, itt előttünk, a homokdomb alján megy el, érinti a Holt Tiszát, onnan a mai Tiszaörvény felé fordul... az út az szinte él, rajta nyomokra nyomok tapadnak. Egy dülőútról, amit senki sem épített, amit csak a használat formált ki, ami száraz időben betonkemény, de minden esőben felázik, mégha tudnók is, hogy többszáz, vagy ezeréves, hogyan vehetnénk le régi korok lenyomatát. Itt azonban a tatárjárás egyetlen villanással szakította meg az életet. S ahogy az út földje az utolsó keréknyomokat őrizte, betakart mindent a szélhordta homok".

A Tiszai vízi út mellett a szárazföldi utak közül legfontosabb a Szegedről Budára vezető nagy út... Szeren áthalad a Szolnoki út, mely Csongrádon és Alpáron át vezet észak felé. A tiszántúli részekkel egy sor rév és gázló kötötte össze. A révek jelentősége igen nagy volt, mert a jobb átkelőhelyekre összefutottak az utak, hogy a túlparton ismét szétágazzanak.

A réveken történő átkelésért, átszállított árúért révpénzt, révvámot szedtek a kincstárnak. A révek, mint jó folyami átkelőhelyek kisebb-nagyobb települések kialakításához vezettek. Okleveles adatok mutatják, hogy a Szolnoktól Erdély felé vezető sóút fontos megállója volt a Tisza egyik nagy kanyarulatánál lévő Fegyvernek, mely nevét az itt lakó királyi szolgáló népektől kapta.

A jegyzetben idézett oklevélből kitűnik, hogy Tiszapüspöki és Tiszaszeg „halászó rekeszeiről", sok halastaváról és halászó helyéről nevezetes. Éppen emiatt volt értékes birtok a püspökség számára, hiszen a minden pénteken kötelező hústalan napokra a Tiszából, a folyó morotváiból kialakított halastavaiból szekerekkel szállították a friss halat Egerbe, vagy a Szolnok melletti Millér halászó vizeiből Garamszentbenedekre, a bencés apátságnak. Ez pedig kialakult útvonalak meglétére utal.

A tatárjárás előtt a Tisza mentében, annak partjain, le




**Tiszaörvény-templomdomb ásatásai helyszínrajza 1965-ből**

egészen Szolnokig, számos parton a virágzó monostorok egész sorát találjuk. Itt mindenütt révek is kialakultak. A tatárjárás földig rombolta az Árpád-kori templomok nagy részét. Szerencsére megmaradt a XIII. sz. eleji tiszaderzsi templomrom és Jánoshida műemléki templomának nagy része. Jánoshida nevének olvasásakor a Zagyva hídja a „Pons Johannis" a premontrei apátság birtokát képező híd- és révjövedelem közlekedési vonatkozásaira gondolhatunk.

Állami életünk kezdeti korszakában történtek intézkedések újra, főleg a katonai jellegű utak építésére. Így maradtak fenn írásos emlékek a megyénken is áthaladó Buda-Szolnok-Debrecen közötti hadiutakról. Csak a XII. sz. fordulóján kezdődött meg a polgári célú utak építése az egyre szaporodó települések összekötésére. A királyi rendeletekben 1239-től egyre gyakrabban találhatók utakról, hidakról és kompokról szóló intézkedések. Az újra fejlődő településhálózat „... közt egyre növekvő forgalom hatására számos ösvény rendszeresen használt szekérúttá szélesedett." állapítja meg Maksay Ferenc, másrészt a biztonság fokozódásával a „nagy utak", „közutak", „királyi utak", „vásáros utak" lassan már előnyöket is kínáltak a közelükbe költözőknek. A települések és utak kölcsönös egymásra hatásának folyamatába ekként növekedett az utak aktivitása: hajlékok épülhettek mellejük, sőt új utak, új révek létesítésével egész települések jöttek létre. Győrffy György okleveles adatok alapján elkészítette a környék térképét.

A XIV. században már fontos kereskedelmi utak épülnek, sőt Róbert Károly király idején 1335-ben a Visegrádon rendezett kongresszuson résztvevők a cseh, magyar és lengyelországi utak biztonsága érdekében intézkedéseket dolgoztak ki. Zsigmond király pedig 1410 körül állandó hidat akart építeni a Dunán. Mátyás király folytatta a Duna-Tisza közén húzódó új utak építését. Ezek részben az észak-déli, másrészt a nyúgat-keleti kereskedelmi kapcsolatok lebonyolítását szolgálták, mint pl. „Borostyán út" vagy az ún. sóutak (Debrecen-Kunhegyes-Szolnok-Buda, vagy Szolnok-Újszász-Tápióság-Buda). A várral jelzett Szolnok mezővárosából a Tiszán át vezet az országos jelentőségű út, Bánhalmánál keresztezve a Kakat vizét kétfelé ágazik: keletnek Karcag irányába, északkeletnek Kunhegyesnek, a régi sóút nyomvonalán megy tovább. Kunhegyesnél észak felé ágazik, Szalók és az Abádi rév felé.

Szolnok várától a Zagyva mentén, Jánoshidát keresztezve a folyót megy az országos jelentőségű út, az akkor még Nyéstának nevezett Apátiba, ahol keresztezi a Nagy árkot, majd a megyének is nevet adó Hevesbe fut be. A várral rendelkező mezővárosból sugarasan futnak szét az utak Abád, Poroszlón át Füred, Füzesabonyon át Eger felé. Berényen át helyi jelentőségű közút vezet Hajóhalmon (akkor így nevezték Jászdózsát) át Árokszállásig, majd innen a Gyöngyös patak mentén Vámosgyörknél éri el a Hatvan-Adács közötti utat, s vezet tovább Gyöngyösre.

A képmellékletben található térkép áttekintően mutatja, hogy a Tisza jó átkelőhelyeit és árvízmentes magaslatait felhasználva már nagyjából kirajzolódik a mai úthálózat. A Jászsági rész Heves, a Tiszától délre eső rész Szolnok megyéhez tartozott.

A másfél évszázados török megszállás alatt, az addig kiépített és feladatát ellátó utak nagy része is elpusztult. Csak a XVIII. sz. elején vált rendszeressé a közutak forgalma, amikor is az 1723-ban felállított Helytartótanács keretében szervezett műszaki bizottmány feladatát képezte az útügyek gondozása.

Bár Mária Terézia 1750-ben megindította a menetrendszerű postakocsi járatokat a személyes pogyász szállítá-

sára, közúthálózatunk még a XVIII. sz. végén, a XIX. sz. elején sem érte el sem mennyiségileg, sem minőségileg a nyugati fejlődést éppúgy, miként a hazai szükségletet sem. Az 1790-i országgyűlés által az útügyek felmérésére kiküldött bizottság hazánk mai területére vonatkoztatva, mindössze 700 km hosszan kiépített úthálózatot talált, ami 1850-ig is csak 1770 km-re nőtt. A történelmi Magyarország 61 vármegyéje közül az 1848-as szabadságharc idejéig 26 megye területén még nem volt kiépített út. Ugyancsak a képmellékletben található a Szolnok megyei úthálózat térképe 1793-ból.

## A HÍDÉPÍTÉSEK KEZDETEI

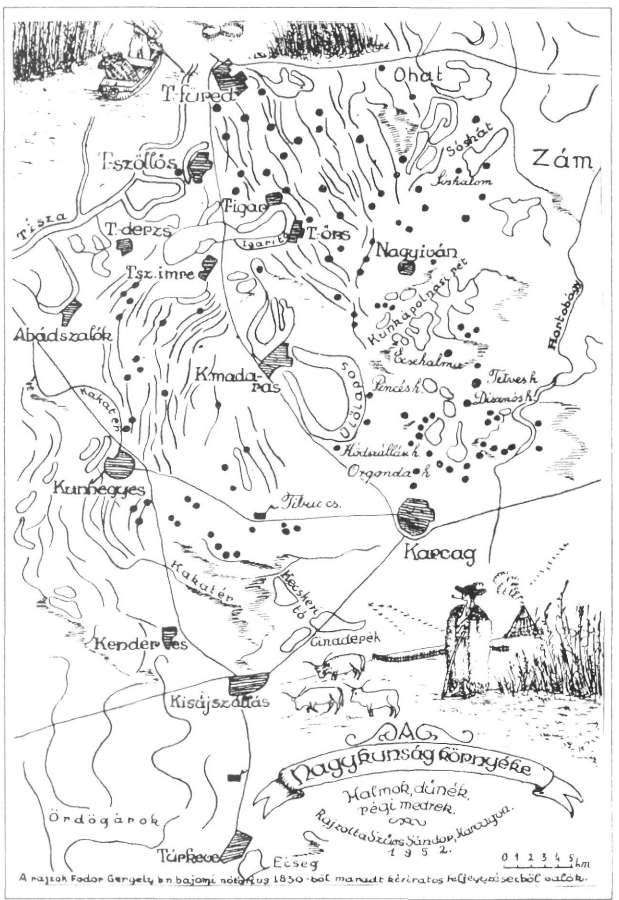
Utalva Zsigmond király hídépítési akaratára, tulajdonképpen Szolnoknál a törökök építettek először állandó hidat. A török terjeszkedés előretörésével az 1550-es évektől Szolnok város katonai jelentősége megnőtt. Szolnok és környéke új török közigazgatási központ és a kádi székhelye lesz. Szolnok, mint a róla elnevezett szandzsák központja szerepel ezután. Így végvárként és átkelőhely-

**Jászárokszállási utak, hidak. Egykori metszet**

ként egyre fontosabb szerepet kapott a berendezkedő török birodalomban. 1562-ben itt épül fel az ország első állandó faszerkezetű Tisza-hídja. A Porta Szolnokot tartotta a legalkalmasabbnak, hogy Buda és a tiszántúli meghódított részek, illetve Erdély felé biztonságos átkelőhelyül szolgáljon.

A fahíd építése gazdasági szempontból is fontos volt. A hódoltság idején az Alföld egyik fő árucikke a Tiszántúlról a nyugati országokba irányuló szarvasmarha lett, melyet nagy tömegben hajtottak. A szolnoki híd mindenképpen kedvezőbb lehetőséget biztosított a lábon hajtott állatok átkelésére, mint a folyón történő úsztatás. De fontos szerepet játszott hadiesemények esetén az állatok és a lakosság menekítésében is. A híd építtetője Hrusztán budai pasa volt. Nemcsak a Tiszát, hanem a Zagyvát is átívelte, L alakú, kb. 90 m hosszú járompilléreken álló híd volt.

A szolnoki tölgyfa hidat debreceni ácsokkal és mesteremberekkel csináltatták. A híd javítása és fenntartása mindenkor elsősorban Debrecen feladatát képezte. Súlyos teher volt ez a debreceniek számára, mivel Szolnok távol feküdt tőlük, ezenkívül az élénk forgalmú és a jégzaj-




**Nagykunság környéke a 19. sz. elején**

lások rombolásának kitett hidat sűrűn javították. Nagyobb seregek átvonulása idején a fahidat meg is kellett erősíteni. 1663-ban szélesítést végeztek a hídon, hogy a nehéz ágyúk a társzekerek, valamint a gyalogos és lovascsapatok biztonságosan áthaladhassanak.

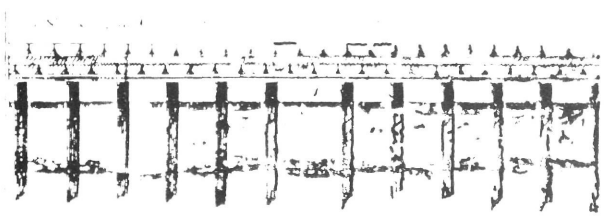
Míg a híd megépítése előtt a réven 1000–2000 szarvasmarhát szállítottak át, 1562 után a hídon áthajtott állatok száma 25–30.000-re nőtt, a szolnoki török híd- és vámnaplók szerint.

A visszavonuló török csapatok felgyújtották a szolnoki Tisza-hidat, de már 1685-ben szó esik az újjáépítéséről. Szolnok 1685 után a magyar Kamara birtoka lesz. Ő intézkedik a híd újjáépítéséről, melyet 1692-ben fejeznek be. A Rákóczi szabadságharc viharaiban a híd elpusztult. Újjáépítésére 1715-ben került sor, amikor is br. Dillher Ferenc szolnoki commendáns nemcsak a mederhidat építteti meg, hanem a Szanda felé vezető úton három mocsári hidat is építtet. Ez utóbbi tehát a „Százlábú híd" őse. A Tiszától Szandáig kiépített hosszú cölöphíd árvizek esetén is biztosítani tudta a forgalmat a Tiszántúl felé. 1739-ben újra elpusztul a híd. A március 12-én éjjel támadt tűzvész következtében szinte az egész város a lángok martaléka lett. Az orkánszerű szél a tüzet rávitte a Tiszahídra és annak egy részét elhamvasztotta. Ezenkívül a jeges árvizek többször megrongálták a hidat.

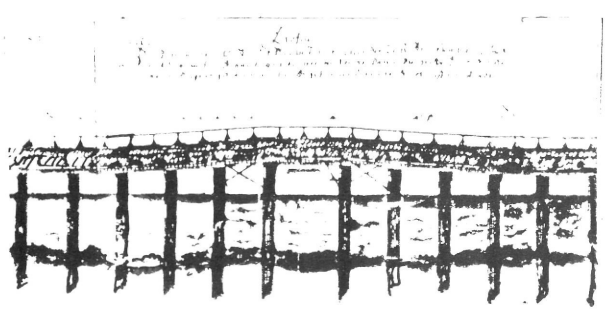
Az 1845-ben felavatott, még mindig faszerkezetű híd és Szolnok városa az itt keresztülmenő közlekedési utakkal, a Tiszával nagy jelentőségű volt az 1848-49-es szabadságharc idején. Fontosságát tovább növelte, az 1847-ben átadott pest-szolnoki vasútvonal. A hadsereg mozgása

szempontjából igen fontos volt a Tisza-híd. E szerint természetes, hogy a hadjáratok ismét tönkretették a hidat. A szabadságharc leverése után igyekeztek kihasználni a vasúti szállítás által nyújtott lehetőségeket. Mivel a vasút végállomása Szolnokon az Ó Szolnoki vasútállomáson épült Indóháznál volt, a továbbutazók innen közúton folytathatták útjukat a Tisza-hídon át Debrecen és a Tiszántúl felé. A közlekedés zavartalan lebonyolítására már az 1850-es évek elején a vasútállomástól a Tisza-hídig terjedő útszakaszt kőburkolattal látták el. Ekkor épült újjá az utolsó faszerkezetű híd. Ez a híd megtartja hadászati és kereskedelmi jelentőségét is.

Az 1890-es években a megye vezetése Szolnokot közúti csomóponttá akarta fejleszteni, ezért indítványozták 1894-ben, hogy az I. sz. alföldi transzverzális útból Kunszentmártonnál kiágazó és Szolnokon át Jászberény felé tartó útvonalat a törvényhatóság kiépítteti, de vegyék azt állami kezelésbe. A magas költségek miatt a Kereskedelemügyi



**A szolnoki Tisza-híd rajza 1730-ból**



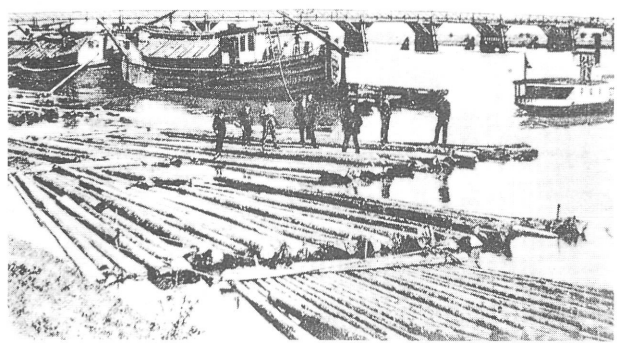
**A híd magasítási terve**

Minisztérium elutasította a kérelmet. Kiépült viszont 1901-1907 között a II. sz. Alföldi transzverzális út, Dunaföldvár-Szolnok-Máramarossziget között, amelyben a közúti híd különösen fontos szerephez jutott.

Mivel az 1909-es nagy tavaszi jégár elsodorta a tiszai fahíd nagy részét, döntés született az első vasszerkezetű híd megépítéséről. A híd építését 1910-ben kezdték el és 1911. június 24-én adták át a forgalomnak. (8. kép)

Az első vasszerkezetű híd adatai:

Az alapépítményt a Szolnoki Államépítészeti Hivatal, a vasszerkezetet dr. Mihailich Győző műegyetemi adjunktus tervezte. Az alépítmény két hídfőből és pillérből állt. A híd nyílásbeosztása: 4,86 + 79,38 + 4,86 m. A Gerber féle



**Az utolsó faszerkezetű híd Szolnoknál**

mérlegtartós felszerkezet külsőre a Szabadság hídhoz hasonlított. Ezen a hídon alkalmaztak először két irányban teherbíró vasbeton lemezt az eddigiekben szokásos zórésvas pályaszerkezet helyett. A híd keresztmetszeti elrendezése: 4,8 m széles kocsipálya, kétoldalt 0,6–0,6 m széles kiemelt kerékvetővel és 0,6–0,6 m széles főtartóval, a két hídfő és a konzolvégek között. Ezenkívül a híd kifolyási oldalán a főtartón kívül egy darab 1,5 m széles konzolos gyalogjáró készült.

A hidat első ízben 1919. július 27-én robbantották fel a románok. A Szolnok felőli mederpillér előtti függőleges vasrúd csomópontjai közelében az övrudakat robbantották fel. Felújítására 1920-ban került sor.

A megye területén az 1800-as évekig a különböző vízfolyásokat általában fahidakkal hidalták át. A kisebb folyókon, mint a Zagyva, Tarna, Tápió, a Körösök és csatornák a korábbi századokban kialakult útvonalakon épültek először fahidak, vagy létesültek révek, kompok.

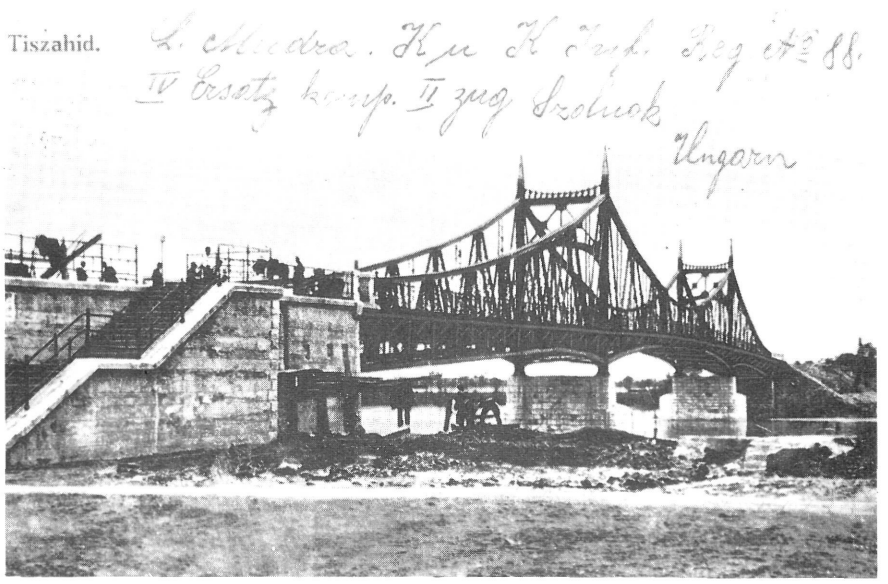
A Szolnoki Tisza-hidat megelőzve szilárd építésű híd 1811–13 között épült Jászdózsánál a Tarna folyón. A híd maga Jászdózsa község belterületén helyezkedik el. Magorányi József egri kőműves mester tervezte és Rábel Károly gyöngyösi kőműves mester volt a kivitelező. Szerkezetileg síkalapozással készült, solymosi kőből. Statikai rendszere: boltozat, lapos, kosárívű. Hossza 40 m, szélessége 5,8 m. Nyílásbeosztása 6,3 +3 x 7,2 + 6,3 m. A híd ma is áll és használják.

Az első vasszerkezetű híd sem a Tiszán, hanem a Körösön épült 1895-ben.

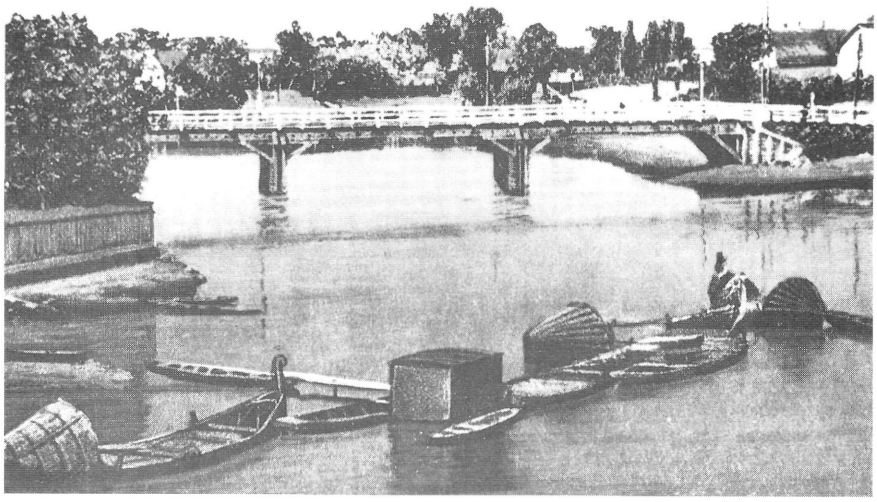
Az eredeti építési napló tanúsága szerint 1895. május 20-án, a 24.091/1895 évi miniszteri rendelet alapján kapott megbízást Zielinsky Szilárd budapesti mérnök vállalkozó 172.60 Ft átalánydíjas összegért a híd megépítésére. Az előírás szerint 90 nap alatt kellett volna megépítenie a hidat. Lásd építési napló.

**A jégár által elsodort fahíd 1909**

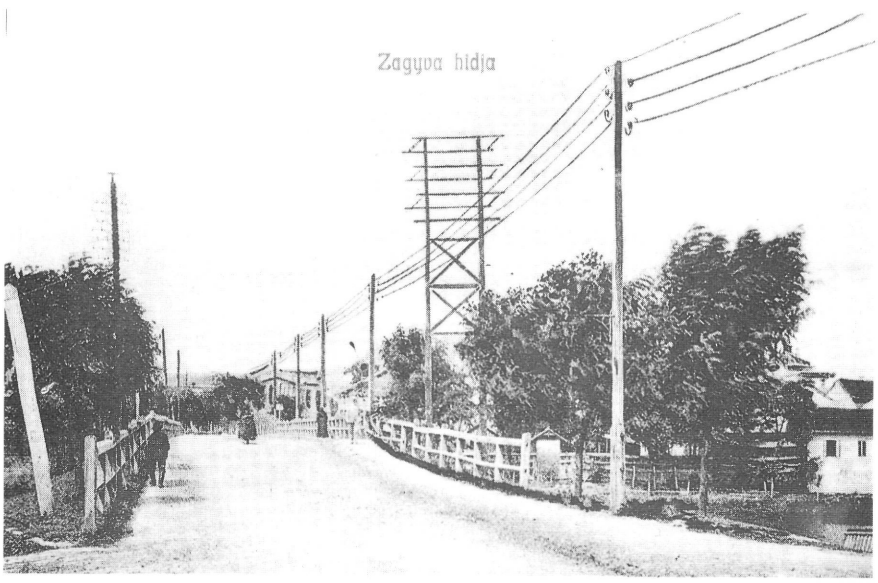
**Az első vasszerkezetű Tisza-híd építése (1911–12)**




**A szolnoki Tisza-híd 1915-ben**



**A Zagyva folyó fahídja Szolnoknál 1918**




**A Zagyva-híd feljárója az 1926 előtti időből**

**Az újjáépített Tisza-híd 1926-ból**

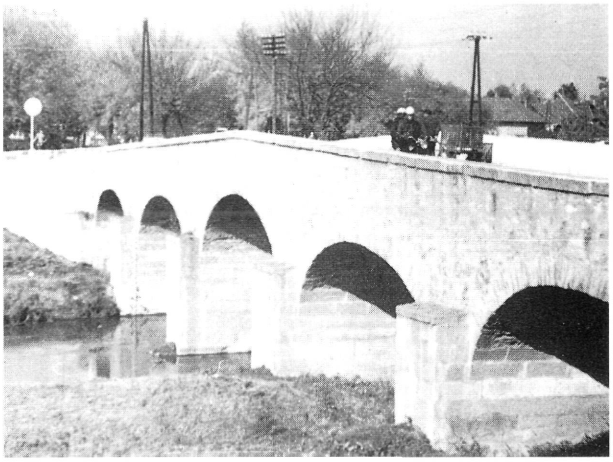
Érdekesség, hogy a kivitelező – miután a szerződés jóváhagyva a minisztérium által még nem volt – saját felelősségére tűzte ki a hidat és kezdte el a munkálatokat. Valószínű, hogy az előre meghatározott kivitelezési idő okozhatott gondot a szerződés jóváhagyásánál, mert a tényleges befejezés 1896. május 26-ra történt meg.

A pillérek és a hídfők facölöpökön téglafelmenő fallal épültek. A híd 214 m hosszú, egy meder híd és három ártéri nyílással épült. A kocsipálya 4,080 m széles, eredeti állapotában acéltartókra épített fapalló burkolat volt.

Az acélhíd szerkezetet a helyszínen szerelték, szegecselték össze.

A hídmunkálatok felügyeletét dr. Mentsik Ferenc kir. műszaki tanácsos látta el.

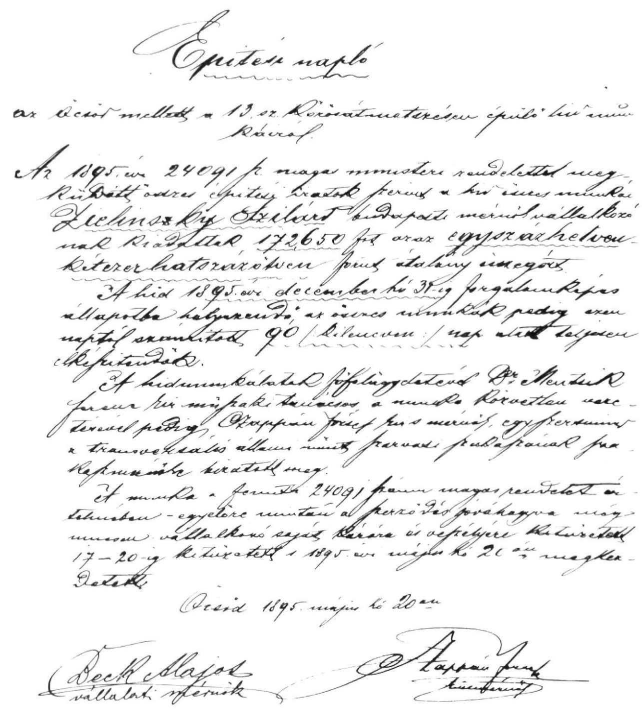
A teljesség kedvéért említjük meg, hogy a megyehatá-



Az öcsödi Hármaskörös híd

ron Poroszló és Tiszafüred közötti úton épült meg az állandó Tisza-híd, melynek tervei 1880-ban készültek el. Ez az út Füzesabonyból a Hajdú megyei határig ekkor került államosításra. Az 1848-49-es szabadságharcban a Tiszafüredi Tisza-hidat felgyújtották. Ettől kezdve az új híd megépítéséig az átkelés csak komppal volt lehetséges.

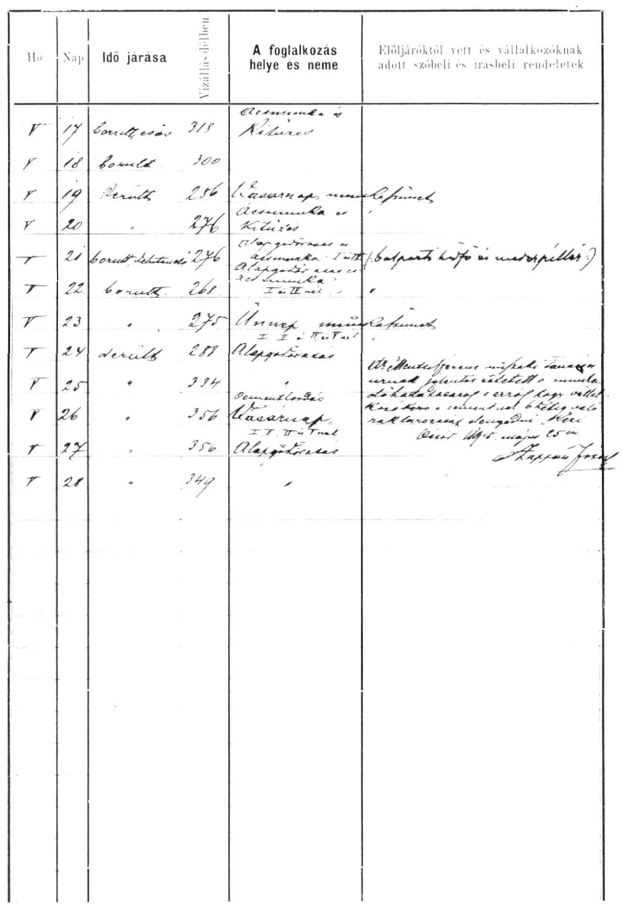
Ez a híd a közúti és vasúti közlekedést is biztosította, 1890–91. évben épült, 1.400.000 koronáért.



Építési napló

Öcsöd 1895 május hó 20án

Deck Alajos vállalati mérnök



| Hó | Nap | Idő járása | Vízállás délben | A foglalkozás helye és neme | Elöljáróktól vett és vállalkozóknak adott szóbeli és írásbeli rendeletek |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| V | 17 | [illegible] | 318 | [illegible] | |
| V | 18 | borult | 300 | | |
| V | 19 | derült | 286 | [illegible] | [illegible] |
| V | 20 | . | 276 | [illegible] | |
| V | 21 | [illegible] | 276 | [illegible] | [illegible] |
| V | 22 | borult | 261 | [illegible] | |
| V | 23 | . | 275 | [illegible] | [illegible] |
| V | 24 | derült | 288 | [illegible] | [illegible] |
| V | 25 | . | 334 | | |
| V | 26 | . | 356 | [illegible] | |
| V | 27 | . | 356 | [illegible] | |
| V | 28 | . | 349 | | |

Az öcsödi híd eredeti építési naplójának oldalai

Mielőtt továbbmennénk a hidak és utak történetével, tekintsük át az országos útigazgatás helyzetét ebben az időszakban.

## AZ ORSZÁGOS ÚTÜGYI HELYZET A KIEGYEZÉSTŐL AZ ELSŐ ÚTTÖRVÉNYIG

Magyarországon az 1848-49-es szabadságharc leverése után a kormány állami kezelésbe vette a vármegyék által addig fenntartott 3–4000 mérföldet kitevő úthálózatból azokat, melyeket a birodalmi úthálózat kialakítása szempontjából fontosnak ítélt meg. Ezeket a birodalom költségén építették és tarották fenn. Az utak területi érdekeltségi rendszer szerinti osztályba sorolása első ízben az 1850-es években történt.

Három kategóriát különböztettek meg:

a./ állami közutak (melyek birodalmi érdekeket szolgáltak)

b./ országos utak (Magyarország érdekeit szolgálták)

c./ községi utak (a vármegyék felügyelete alatt)

Az utakon ekkor alkalmaztak először útmestereket és útkaparókat, ezzel megkezdődött a közutak rendszeres fenntartása.

1853-ban – a katonai határvidékek kivételével – egész Magyarország területén bevezették az általános út-vámrendszert, melynek bevételét az állami és országos utak építésére és fenntartására fordították. Ezt a rendelkezést 1854-ben oly módon változtatták meg, hogy vámot csak az állam által kezelt, legalább 6 mérföld (45,5 km) hosszban kiépített utakon, valamint réven és biztonságos hidakon lehetett szedni.

A kiegyezés után a felelős magyar minisztérium megalakulásakor az útügyi igazgatás a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörébe került. Az útügy megyei szerveiként 46 megyében megszervezték az államépítészeti hivatalokat. Ezek feladata volt az utak építésével és fenntartásával kapcsolatos műszaki teendők ellátása. További feladatukhoz tartozott a megyei közmunka előirányzat elkészítése, a nagyobb építkezések vezetése, valamint a főszolgabírók által irányított munkák felülvizsgálata. Az államépítészeti hivatalok figyelmüket elsősorban a közutak, főleg pedig az állami közutak fenntartására fordították.

Az 1890-es évekre a vasúthálózat gerince országosan kiépült. A vasútépítések ügyébe a községek, városok, érdekeik szerint ugyanúgy megpróbáltak beleszólni, a vonalak irányát változtatni, mint az utak építésébe.

A közúti és vasúti hálózat egymást kiegészítve együttesen alkotja a modern közlekedési hálózatot. A vasút megjelenésével olcsóbbá vált a jó minőségű utak kiépítéséhez szükséges kő- és kavicsanyag nagy tömegű szállítása. Nem véletlen, hogy az első kőutak a vasútvonalak kiépülése után jelennek meg az országban. Azok a települések, ahová nem jutott el a vaspálya, a szállítás, az összeköttetés szempontjából jóformán csak a közútra számíthattak.

Lényeges szempont, hogy mely részeken épül ki először a szilárd kötőanyagú kaviccsal, vagy kővel burkolt útfelület, hiszen bármennyire javították a földutakat, azok éppen az őszi esőzések alkalmával váltak járhatatlanná, amikor a termények elszállításához legnagyobb szükség volt a jó útra. Az a terület, gazdaság, amely hamarabb tudta termékeit elszállítani, előnyt élvezhetett a piacon is.

Mindenütt érezték az egységes útügyi törvény hiányát. Mivel a kormány nem tudta végrehajtani az egységes szabályozást, a leginkább érintett törvényhatóságok (pl. Torontál, Máramaros) szabályrendeletek kiadásával próbálták a hiányzó felsőbb rendelkezést pótolni.

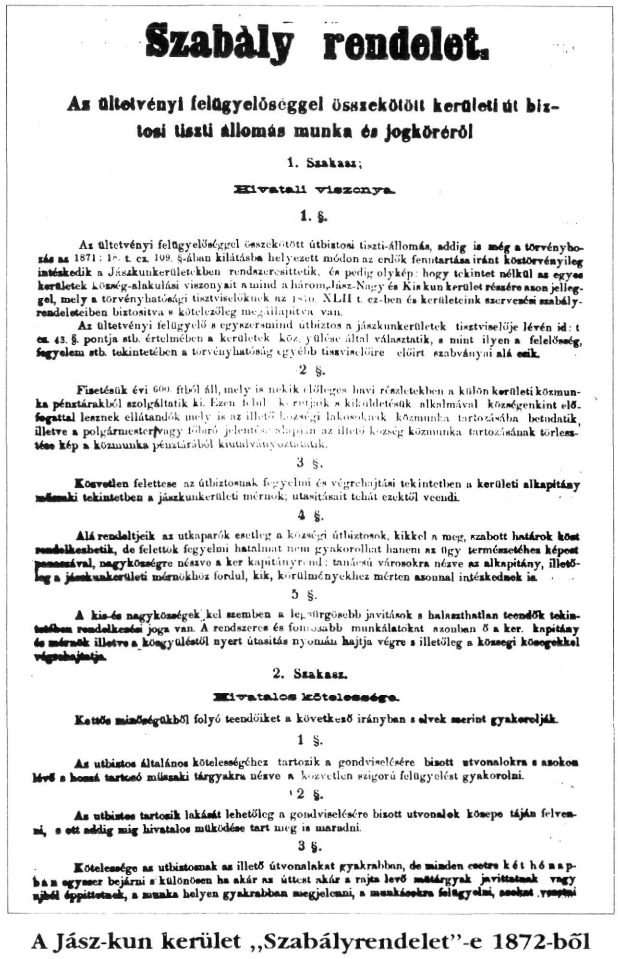
## AZ 1890. ÉVI ÚTTÖRVÉNY ISMERTETÉSE

Az előzőkben ismertetett körülmények következtében született meg az 1890. évi I. törvénycikk, mely Magyarországon az útügyi igazgatás történetében rendkívül jelentős volt, először hozott a kornak megfelelő intézkedéseket az utak építéséről és fenntartásáról.

A törvény parlamenti elfogadása, a minisztériumi apparátus előkészítő munkája mellett Baross Gábor miniszter nevéhez fűződik.

A törvény első ízben gondoskodott az útkategóriákról, az úthálózat megállapításáról, a rendszeres közúti igazgatás megszervezéséről. A közutakat a fenntartók szerint osztályozta. Kiegészítő rendeletek születtek a vámszedésről, az állami és községi közutakról és közdűlő utakról.

Az úttörvény fontosságuk szerint hat csoportba sorolta a közutakat:



**Szabály rendelet.**

**Az ültetvényi felügyelőséggel összekötött kerületi út biztosi tiszti állomás munka és jogköréről**

1. Szakasz;

**Hivatali viszonya.**

1. §.

Az ültetvényi felügyelőséggel összekötött útbiztosi tiszti-állomás, addig is még a törvényhozás az 1871: 1-r. t. cz. 109. §-ában kilátásba helyezett módon az erdők fenntartása iránt köztörvényileg intézkedik a Jászkunkerületekben rendszeresíttetik, és pedig olyképp: hogy tekintet nélkül az egyes kerületek község-alakulási viszonyait a mind a három Jász-Nagy és Kis kun kerület részére azon jellegel, mely a törvényhatósági tisztviselőknek az 1870. XLII t. cz-ben és kerületeink szervezési szabályrendeleteiben biztositva s kötelezőleg megállapitva van.

Az ültetvényi felügyelő s egyszersmind útbiztos a jászkunkerületek tisztviselője lévén id: t cz. 43. §. pontja stb. értelmében a kerületek köz. gyülése által választatik, s mint ilyen a felelősség, fegyelem stb. tekintetében a törvényhatóság egyéb tisztviselőire előirt szabványi alá esik.

2 §.

Fizetését évi 600 ftból áll, mely is neki előleges havi részletekben a külön kerületi közmunka pénztárakból szolgáltatik ki. Ezen felül is rendjuk s kiküldetésük alkalmával községenkint elő fogattal lesznek ellátandók mely is az illető községi lakosoknak közmunka tartozásába beszámitik, illetve a polgármesterhez vagy tőbbi jelentése alapján az illető község közmunka tartozásának törlesztése kép a közmunka pénztárából kiutalványozandónak.

3 §.

Közvetlen felettese az útbiztosnak fegyelmi és végrehajtási tekintetben a kerületi alkapitány műszaki tekintetben a jászkunkerületi mérnök; utasitásait tehát ezektől veendi.

4 §.

Alá rendeltjeik az utkaparók esetleg a községi útbiztosok, kikkel a meg, szabott határok köt rendelkezhetik, de felettök fegyelmi hatalmat nem gyakorolhat hanem az úgy természetéhes képest panaszával, nagyközségre nézve a ker kapitányunk; tanácsú városokra nézve az alkapitány, illetőleg a jászkunkerületi mérnökhöz fordul, kik, körülményekhez mérten azonnal intézkednek is.

5 §.

A kis-és nagyközségek kel szemben a lejárgösebb javitások s halaszthatlan teendők tekintetében rendelkezési joga van. A rendszeres és fontosabb munkálatokat azonban ő a ker. kapitány és mérnök illetve a közgyüléstől nyert útasitás nyomán hajtja végre s illetőleg a községi közegekkel végrehajtatja.

2. Szakasz.

**Hivatalos kötelessége.**

Kettős minőségükből folyó teendőiket a következő irányban s elvek szerint gyakorolják.

1 §.

Az utbiztos általános kötelességéhez tartozik a gondviselésére bizott utvonalokra s azokon lévő s hozzá tartozó műszaki tárgyakra nézve a közvetlen szigorú felügyelést gyakorolni.

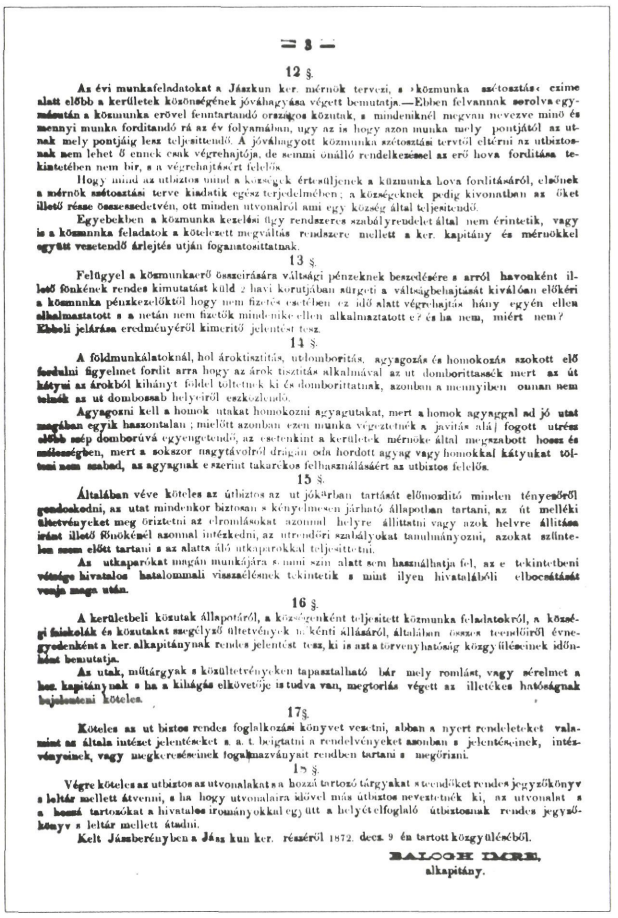
2 §.

Az utbiztos tartozik lakását lehetőleg a gondviselésére bizott utvonalok közepe tájén felvenni, s ott addig míg hivatalos működése tart meg is maradni.

3 §.

Kötelessége az utbiztosnak az illető útvonalakat gyakrabban, de minden esetre két hó nap ban egyszer bejárni s különösen ha akár az úttest akár a rajta levő műtárgyak javittatnak vagy újból építtetnek, a munka helyen gyakrabban megjelenni, a munkásokra felügyelni, szakat rendelni

**A Jász-kun kerület „Szabályrendelet"-e 1872-ből (1. oldal)**



— 8 —

12 §.

Az évi munkafeladatokat a Jászkun ker. mérnök tervezi, a »közmunka szétosztás« czíme alatt előbb a kerületek közönségének jóváhagyása végett bemutatja.—Ebben felvannak sorolva egymásután a közmunka erővel fenntartandó országos közutak, a mindeniknél megvan nevezve mind és mennyi munka forditandó rá az év folyamában, ugy az is hogy azon munka mely pontjától az utnak mely pontjáig lesz teljesittendő. A jóváhagyott közmunka szétosztás tervtől eltérni az utbiztosnak nem lehet ő ennek csak végrehajtója, de sennmi önálló rendelkezéssel az erő hova fordítása tekintetében nem bir, a végrehajtásért felelős.

Hogy mind az utbiztos mind a kerségek értesüljenek a közmunka hova fordításáról, elsőnek a mérnök szétosztási terve kiadatik egész terjedelmében; a községeknek pedig kivonatban az őket illető része összeszedetvén, ott minden utvonalról ami egy község által teljesitendő.

Egyebekben a közmunka kezelési ügy rendszeres szabályrendelet által nem érintetik, vagy is a közmunka feladatok a kötelezett megváltás rendszere mellett a ker. kapitány és mérnökkel együtt vesetendő árlejtés utján foganatositattnak.

13 §.

Felügyel a közmunkaerő összeirására a váltsági pénzeknek beszedésére s arról havonként illető főnökének rendes kimutatást küld; a havi korutjában sürgeti a váltságbehajtását kiválóan előkéri a közmunka pénzkezelőktől hogy nem fizetés esetében ez idő alatt végrehajtás hány egyén ellen alkalmaztatott s a netán nem fizetők minden-ike ellen alkalmaztatott e? és ha nem, miért nem? Ebbeli jelárása eredményéről kimeritő jelentést tesz.

14 §.

A földmunkálatoknál, hol árokti sztitás, utdomboritás, agyagozás és homokozás szokott elő fordulni figyelmet fordit arra hogy az árok tisztitás alkalmával az ut domborittassék mert az út kátyui az árokból kihányt földel töltetnek ki és domborittatnak, azonban a mennyiben annan nem talált az ut dombossab helyeiről eszközlendő.

Agyagozni kell a homok utakat homokozni agyagutakat, mert a homok agyaggal ad jó utat magában egyik hasonlatalan; mielőtt azonban ezen munka végeztetnék a javitás alá fogott utrész előbb szép domborúvá egyengetendő, az esetenkint a kerületek mérnöke által megszabott hossz és szélességben, mert a sokszor nagytávolról drágán oda hordott agyag vagy homokkal kátyukat tölteni nem szabad, az agyagnak e szerint takarékos felhasználásáért az utbiztos felelős.

15 §.

Általában véve köteles az útbiztos az ut jókarban tartását előmozditó minden tényezőről gondoskodni, az utat mindenkor biztosan s kényelmesen járható állapotban tartani, az út melléki ültetvényeket meg őriztetni az elromlásokat azonnal helyre állittatni vagy azok helyre állitása iránt illető főnökénél azonnal intézkedni, az utrendőri szabályokat tanulmányozni, azokat szüntelen szem előtt tartani s az alatta álló utkaparókkal teljesittetni.

Az utkaparókat mingán munkájára s mint szín alatt sem használhatja fel, az e tekintetbeni vétsége hivatalos hatalommali visszaélésnek tekintetik s mint ilyen hivatalából elbocsátását vonja maga után.

16 §.

A kerületbeli közutak állapotáról, a községenként teljesitett közmunka feladatokról, a községi főiskolák és közutakat szegélyző ültetvények ii. kénti állásáról, általában összes teendőiről évnegyedenként a ker. alkapitánynak rendes jelentést tesz, ki is ata törvényhatósági közgyülésének időnként benyujtja.

Az utak, mütárgyak s közültetvényeken tapasztalható bár mely romlást, vagy sérelmet a ker. kapitánynak s ha a kihágás elkövetője is tudva van, megtorlás végett az illetékes hatóságnak bejelenteni köteles.

17§.

Köteles az ut biztos rendes foglalkozási könyvet vezetni, alban a nyert rendeleteket valamint az általa intézet jelentéseket s. a. t. bejegyezni a rendelvényeket azonban s jelentéseinek, intézvényeinek, vagy megkeresésének fogalmazványait rendben tartani s megőrizni.

18 §.

Végre köteles az utbiztos az utvonalakat s a hozzá tartozó tárgyakat s tovedőket rendes jegyzőkönyv s leltár mellett átvenni, s ha hogy utvonalaira idővel más útbiztos nevezetnek ki, az utvonalat s a hozzá tartozókat a hivatalos irományokkal együtt a helyét elfogló útbiztosnak rendes jegyzőkönyv s leltár mellett átadni.

Kelt Jánberényben a Jász kun ker. részéről 1872. decz. 9 én tartott közgyülésből.

BALOGH IMRE,
alkapitány.

**A Jász-kun kerület „Szabályrendelet"-e 1872-ből (2. oldal)**

1./ Állami utak az ország fő kereskedelmi, közgazdasági és hadászati szempontjából jelentős utak. Az országos úthálózat gerincét alkotó, elsősorban a nagy távolságú közlekedést szolgáló, országrészeket összekötő pályák, legtöbbször teljes hosszúságban kiépített kövesutak. A Közmunka- és Közlekedési Minisztérium közvetlen kezelésében lévő létesítmények. Építésük és fenntartásuk állami költségen történt. Az állami utak kezelését a megyékben az államépítészeti hivatalokon keresztül látták el útmesterek és útkaparók segítségével.

2./ Megyei, vagy törvényhatósági utak a megyeszékhelyek és a megye többi fontosabb kereskedelmi központjainak összekötésére szolgált, a megyék közti forgalom nagy része is itt bonyolódott le. A megye tulajdonában lévő létesítmények, ezért építésükről és fenntartásukról a törvényhatóság gondoskodott. Az építés és fenntartás felügyeleti szerve a minisztérium, mely jogkörét a megyei Államépítészeti Hivatalok útján gyakorolta.

A megyén belül a közúti igazgatás az alispán kezében összpontosult.

Bevezette a törvény a kövezetvámot, melyet a városok és községek szedhettek külön engedéllyel burkolt útjaik használata fejében. A kövezetvámot a közúton közlekedő járművek után a városok és községek szélén felállított vámsorompóknál szedték. A vármegyei útalapok mások bevételi forrása a rendezett tanácsú városok és a községek által fizetendő hozzájárulás a rajtuk átvonuló törvényhatósági utak városi, illetve községi átkelési szakasza után.

A törvényhatósági útalapok harmadik bevételi forrása a községek, városok és magánérdekeltségek útépítési hozzájárulásai, az útadó, a területhasználati díjak, késedelmi kamatok és a vasúti utak fenntartásához fizetett hozzájárulás képezte.

3./ Községi utak (vicinális utak) a községek közötti összeköttetés fenntartását szolgálták, építési és fenntartási költségeiket is a községek viselték. Felügyeleti szervük a vármegyei hatóság. A vicinális utak hálózatának megállapítása az alispán feladata volt. Igazgatási feladatait a vicinális útbizottság látta el, élén a járási főszolgabíróval.

4./ Közdűlő utak csak egy község közlekedését szolgálták, így az illető község létesítette és tartotta fenn.

5./ Vasúti állomásokhoz vezető utak „vasúti hozzájáró utak". Az volt a gyakoribb, hogy ezeket a rövid bekötőutakat a vasúttársaságok építették. Műszaki jellemzőiket az 1890. I.t.c. 29. paragrafusa írta elő. Az áruszállítás zavartalan és zökkenőmentes lebonyolítását teremtették meg ennek az úttipusnak a megalkotásával. A legtöbb megyében a törvényhatósági utakkal együtt kezelték, de építésére különös hangsúlyt fektettek.

6/ Egyének és társaságok által közforgalom céljára létesített út. Kezelése és fenntartása az érdekelteket terheli.

A törvény rendelkezett a közúti igazgatás adminisztrációs ügyeinek rendezéséről. Eddig a törvényhatósági bizottság, főispán, a közigazgatási bizottság és az államépítészeti hivatal rendelkezett igazgatási jogkörrel a törvényhatósági utakról. Most a közúti igazgatás az alispán kezében összpontosult. A vicinális utak hálózatának megállapítása szintén az alispán feladata volt. A törvény előírta a közutak törzskönyvezését is. Ezek a munkálatok megindultak, de végrehajtásuk az I. világháborúig elhúzódott.

A megyei közös dűlőutakról a törvény nem intézkedett, mert ezeket az utakat nem tekintette közutaknak. Ezekről az utakról a mezőgazdaságról és mezőrendőrségről szóló 1894. XII. t.c. 36-42. paragrafusai intézkedtek.

Az 1890-es törvény hibája, hogy nem gondoskodott a révekhez és hajóállomásokhoz vezető utakról. A törvényhatóságok ezt úgy küszöbölték ki, hogy a hajóállomásokhoz és a révekhez vezető utakat felvették az úthálózatba. A törvény az állami közutak építési és fenntartási költségeiről csak annyiban gondoskodott, hogy kimondta ezeket a költségeket az évi állami költségvetésben állapítja meg. Az állami közutak hálózatának megállapítása gyakorlatilag a törvényhozásnak évenként benyújtott állami költségvetés keretében történt meg. A költségvetés indoklási részében terjesztett elő a kereskedelmi miniszter javaslatot a nagy közforgalmi jelentőségű törvényhatósági közutaknak az állami közutak hálózatába történő felvételére és a közforgalmi jelentőségükben csökkent állami utaknak a törvényhatósági úttá történő átminősítésére. A törvényhatósági közutak hálózatát 2 évenként, 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 következők voltak:

– törvényhatósági útalapok vámbevételei

– a községeknek a törvényhatóság kezelése alatt álló utak átkelési szakaszainak fenntartásához fizetendő hozzájárulása

– a törvényhatóság közúti kiadásának fedezésére ren-

delkezésre álló egyéb alapok jövedelmei, vagy követelései

– az útadó kötelezettség természetbeni lerovásából várható fedezet

– útadó

– a kereskedelmi miniszter által kilátásba helyezett segély. Egyéb bevételi forrásokról a törvény az alábbiak szerint intézkedett.

A kereskedelmi miniszter vámszedési jogot engedélyezett a közutakon, közforgalmú hidakon, kompokon (réveken) és hajóhidakon. A közutakra engedélyezett vámszedési jog kétféle volt.

1./ A vasúton fel- és leadott áruk után az ún. cumulatív vámszedés, melyet akkor szedhettek, ha a vasúti állomásra szállított vagy onnan elszállított áru kiépített közutat vett igénybe. A vámdíjakat a vasútállomáson a megállapított vámdíj szabályzat alapján a vasúti fuvardíjakkal együtt rótták ki, és a vasút a beszedett díjakat az illetékes törvényhatósági útalap javára befizette.

2./ Kövezetvám: a városok és a községek szedhették a kereskedelmi miniszter külön engedélye alapján burkolt útjaik használata fejében. A kövezetvámot a települések a közúton közlekedő járművek a városok és községek szélén felállított sorompóknál szedték.

A rendezett tanácsú városok és a községek által fizetett, a rajtuk átvonuló törvényhatósági utak átkelési szakasza után lerótt hozzájárulás. A hozzájárulás összegét a megyei közigazgatási bizottság állapította meg az állami és törvényhatósági utakat illetően. Az állami közutak átkelési szakaszai után megállapított hozzájárulást a kereskedelmi minszteri tárca javára kellett befizetni.

Az útalap legnagyobb bevételi forrása az útadó volt. Ez volt a törvény leglényegesebb újítása az 1890 előtti állapothoz képest, mikor a megyei utak építésére és fenntartására a közmunka képezte az útalapot.

A törvény által a közmunka községi közmunkává alakult, és a vicinális utak építésének és fenntartásának céljára szolgált.

Az útadó kivetési alapja az állami egyenes adó volt, ezután legfeljebb 10% útadót lehetett a törvényhatóságnak kivetni. A törvény csak abban az esetben engedélyezte ezt 13%-ra felemelni, ha a törvényhatóság a hadászati, vagy különös közgazdasági jelentőséggel rendelkező utak építéséről nem tudott gondoskodni.

A törvény igazságtalan intézkedése volt, hogy az egyenes adót nem fizetők és azok részére, akiknek a kiróható útadója 3 kézinapszám ára, de legfeljebb 1,50 Ft, és azokra akiknek legalább 2 igavonó állatuk volt, legalább egy igásnapszám árát, de csak 3 Ft-ot vethettek ki. Ezek voltak az ún. minimalisták, akiknek útadója abban az időben számottevő bevételi forrást jelentett.

A törvény hibája volt még, hogy az útadószázalékot olyan alacsonyan állapította meg, hogy az útépítések fokozottabb végrehajtásához szükséges fedezetet nem biztosította. Az útadónak csak felső határát állapította meg, ennek az lett a következménye, hogy több törvényhatóság annyira alacsonyan állapította meg az útadóját, hogy az abból származó bevételeiből nem tudta közútjait a szükséges mértékben építeni és fenntartani, ezzel szemben egyes vármegyék a közúthálózat fejlesztése érdekében az útadót 13%-ra emelték. A törvény másik hibája volt, hogy az útadó minimumokat nem lehetett behajtani, és a helyette természetben teljesített közmunka mögött teljesítmény nem volt. Az útügyek adminisztratív intézője az alispán, szakszerű gazdája pedig az Államépítészeti Hivatal volt.

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

A vicinális útibizottságok az alispán felügyelete alatt működtek. A bizottság elnöke a járási főszolgabíró, tagjai az érdekelt községek képviselő-testületének küldöttei és az érdekeltek képviselői.

Az útibizottságok feladata volt, az útépítési és fenntartási munkák évi költségirányzatának megállapítása. Minden útra külön útibizottságot szerveztek, így egyes vármegyékben százon felül volt az útibizottságok száma. Minden út külön kezelés tárgyát képezte, külön költségelőirányzattal, pénzalappal. Az erősen decentralizált eljárás a vicinális útügyigazgatást szétfolyóvá tette. Az egyes községi közlekedési közutak érdekeltségébe tartozó községek és vállalatok százalékban kifejezett érdekeltségi arányát az érdekelt községek határában átvonuló úthossz és a községek teherviselő képességének figyelembevételével állapították meg. A községi közmunkát a lakóházak és az igavonó állatok után kellett kivetni. Vályogházak után évi 4, kő és téglaházak után évi 6, az idegen házban lakók évenként egy kézinapszámot, minden igavonó állat után évente két igás napszámot vetettek ki, illetve ennek megfelelő váltság árát. A zsellérek és családtagok egy kézinapszámmal tartoztak.

A községi közmunkát a kötelezett helyett más is leróhatta, vagy a kötelezett pénzzel megválthatta. A törvény alapján kivethető közmunka a múlthoz viszonyítva előnyös volt, mert nagyobb bevételi forrást jelentett a régi országos közmunkához viszonyítva. Hiba volt, hogy a közmunka a községi utak fenntartására is szolgált, és a törvény nem szabályozta, hogyan kell felosztani.

A törvény elrendelte az ún. közúti törzskönyveknek a készítését is. Az I. világháború előtti időszakban az állami közutak nagy részének elkészítették a törzskönyvét. A közúti törvény életbelépése előtti időszakban a közutakra vonatkozó jogszabályok szétszórtan különböző törvényekben voltak és meglehetősen hiányos rendelkezéseket tartalmaztak.

A törvénynek gondoskodni kellett volna az úthálózat tervszerű fejlesztéséről és fenntartásáról is. Ezt a feladatát nem oldotta meg teljes mértékben, így már tíz évvel később egy új közúti törvény elkészítésével kezdtek foglalkozni.

## JÁSZ-NAGYKUN-SZOLNOK VÁRMEGYE ÚTJAINAK HELYZETE, KIALAKULÁSA

Az 1876 évi 33. t.c. 1. paragrafusa a korábbi elképzelések figyelmen kívül hagyásával létrehozta Jász-Nagykun-Szolnok vármegyét, amelynek székhelyéül Szolnok várost jelölte ki.

Az akkori vármegye területével nem teljesen azonos a mai Jász-Nagykun-Szolnok megye. A felszabadulás után néhány község a megyéhez került: Újszász, Zagyvarékas, Tószeg, Tiszafüred, és környékén lévő községek,

valamint Öcsöd, míg Dévaványát Szolnok megyétől Békés megyéhez csatolták. Szolnokot elsősorban földrajzi helyzete és vasúti csomópont szerepe tette megyeszékhellyé. A vármegye különböző, egymástól eltérő társadalmi szerkezetű területeket egyesített. A döntő részben kisbirtokosokból álló jász- és nagykun településeket közigazgatásilag összekapcsolta az egykori Külső-Szolnok vármegyével, melynek lakosságát a volt jobbágyok utódai, politikai vezető rétegét a nemesi földbirtokosok alkották. A közigazgatás átszervezése, az új megye egységes irányítása az út- és vasútépítések, a folyószabályozások, az új megyeszékhely, Szolnok fejlesztése részterületek gazdasági fejlődését is előmozdította. A közlekedési hálózat kialakulása, a kereskedelem fejlődése és az iparosítás szempontjából egy megyeszékhely mindig előnyösebb helyzetben volt, a többi településsel szemben.

A megye területét megalakuláskor 5 járásra osztották. A járási igazgatás hatáskörén kívül esett a megye területén lévő 9 rendezett tanácsú város, Szolnok, Árokszállás, Jászberény, Karcag, Kisújszállás, Kunhegyes, Kunszentmárton, Mezőtúr, Túrkeve.

## *BALDÁCSY 1871-ES TERVEZETE*

1871-ben Baldácsy Antal báró tervezetet dolgozott ki az Alföld úthálózatának kiépítésére. Az építőanyagot a Mátravidéki kőbányákból vízi úton tervezte a legközelebbi kikötőig szállítani. Így a Szolnok megye területére eső úthálózat kiinduló pontjai Tiszafüred, Tiszabura, Tiszabő, Sárszög, Tiszaug lettek volna.

A Mátraszomolyai kőbányából elindult szállítás vízi állomásai Tiszafüred, Tiszabura és Tiszabő.

A Tiszafüredtől kiinduló útépítés fő vonala Nagyiván-Nádudvar Kaba-Földes-Torda irányába haladt 40.000 öl (76 km) hosszban, első leágazás Tiszafüred-Püspökladány-Torda felé, másik leágazás Tiszafüred-Madaras-Karcag-Füzesgyarmat-Komádra 46.000 öl (87,4 km) hosszban.

A Tiszaburáról kiinduló út Kunhegyes-Kisújszállás-Dévaványa-Kőrösladány, hossza 41.000 öl (77.9 km). A Tiszabőről induló Fegyvernek-Túrkeve-Dévaványa-Okány, hossza 27.000 öl (55,1 km).

A másik kikötő hálózat a Mátra-Markazi kőbányára támaszkodik. A víziút kikötői Sárszög és Tiszaug.

Az útvonalak a sárszögi kikötőtől a balparton épülő útvonal Tiszaföldvár-Mezőtúr-Dévaványa 29.000 öl (51 km). Tiszaföldvártól ágazik ki egy mellékvonal Öcsöd-Szarvas-Endrőd Gyoma Dévaványa irányában, 38.000 öl (72 km) hosszúságban. A másik mellékvonal Tiszaföldvártól Cibakházáig tart 3.000 öl (7,2 km) hosszúságban.

A Tiszaugi kikötőtől a folyó balpartján futó útvonal Kunszentmárton-Békéscsaba érintésével haladt volna Gyuláig. A kiépítendő rész hossza 48.000 öl (91,2 km). A mellékvonal Kunszentmártonnál ágazott volna ki. Szarvasig 11.000 öl (20,9 km) hosszú pályával. Baldácsy nagy gonddal és számításokkal kidolgozott tervezete nem valósult meg, az olcsó víziutakra tervezett kőszállítási elképzelése és a kikötőtől sugárirányban elinduló útépítések azonban reális alapját képezték volna a századfordulóra meginduló nagyszabású útépítési munkáknak.

# AZ ÚTHÁLÓZAT A MEGYE MEGALAKULÁSÁTÓL 1891-IG

## *1876-1883-IG TERJEDŐ IDŐSZAK*

A vármegye szervezésekor területén mindössze két kiépített kőutat találunk. Az egyik az 1850-es években épült Szolnok belterületén, a régi vasútállomáshoz vezető út, a másik távolsági közlekedést szolgált, ez a jászberényi-árokszállási vonalon „Neszólj" csárdáig terjedő szakasz.

Az 1877-es alispáni jelentés szerint a következő utak épültek ki, az Árokszállás-Jászberény felé vezető út, Árokszállás belterületén lévő része építés alatt áll, Jászberény belterületén kiépült a vasútállomáshoz vezető kőút.

A Jászberény-Jákóhalma utat agyagolt útnak tünteti fel. A kőutak összes hossza a megye területén 2,5 mérföld (18.95 km). Az agyagolt út hossza 1,5 mérföld (11,37 km). 1876 novemberében Puskás József megyei főmérnök jelentést küldött a megyei közigazgatási bizottságnak, melyben három fontos pontot említ az úthálózat fejlesztésével kapcsolatban.

1./ Az utakat közlekedési fontosság szerint kellene osztályozni, országos, megyei és községi utakra.

2./ Szabályozni kellene a közmunka váltság ügyét, a közmunkát, a természetbeni lerovás helyett pénzben lehessen megváltani, mint a megye Jász- és Nagykunsági részén.

3./ Az út mentén kilométer táblákat kellene felállítani, elsősorban az országos és a megyei utaknál.

Mindezek azt jelzik, hogy a megyében az úttörvény előtt történtek kísérletek a közúthálózat fejlesztésével kapcsolatban. Egységes útügyi koncepció azonban 1883-ig nem alakul ki.

A kövezett utak építésénél a megye két fontos városának – Szolnoknak és Jászberénynek – tényked̄ését említhetjük meg. Szolnokon elsősorban a közúti Tisza-híd folytatásában található ún. „Szandai gát" erősítését és szilárd burkolattal ellátását támogatták.

1881-ben a Közigazgatási Bizottság megbízta az Államépítészeti Hivatalt, hogy készítsen tervezetet a gát és a rajta áthaladó Szolnok-Debrecen út szilárd alapon kővel kiépítésére. Az út a Tisza árvize által annyira megrongálódott, hogy a közlekedésben fennakadást okoz. A következő években a Minisztérium jóváhagyta az elképzeléseket, azzal a kiegészítéssel, hogy a közúti Tisza-híd után lévő ártéri hidakhoz egy hatodikat is építsenek. Az építési munkálatokat az útpálya kövezése, kavicsolás, a töltésrézsű burkolása jelentette.

A munkálatokra kiírt pályázati hiredetményre legmegfelelőbbnek Deutsch Zsigmond vállalkozót tartották, aki az építési munkákat 108.436 Ft-ért vállalta el. Az építkezés fedezésére a megye a Magyar Jelzálog és Hitelbanktól 150.000 Ft kölcsönt vett fel.

A város másik útépítése a megyeháztól a Zagyván át Besenyszög felé az ún. „Bolond Miska" (mai Máv Kórház környéke) kocsmáig terjedő útszakasz kikövezése.

Jászberény továbbra is a Jákóhalmával és az Árokszállással való összeköttetést szorgalmazza. Az Árokszállással való kapcsolat egy távolabbi, a Mátra és a Felvidék piacaihoz történő közelebb jutás lehetőségét teremti meg, míg a Jákóhalmával történő útépítéssel a Jászságnak egy

számottevő része kerül Berény vonzáskörzetébe. Az érdekelt községeknek (Jákóhalma, Jászdózsa, Jászapáti) Jászberény jelentette a legközelebbi piaci központot, vasútállomást, törvénykezési, pénzügyi székhelyet. Megközelítése minden időben rendkívül fontos volt. Ezért 1882-ben a megye is teljes mértékben támogatja az elképzelést, hogy a Jászberény-Árokszállás út még kiépítetlen, 10 km hosszú részét, valamint Jászberény-Jákóhalma út 6 km-es szakaszát kiépítsék. Az előbbi koncepciónál közrejátszik az is, hogy a megye peremvidékén fekvő és a Heves megyei részek, főleg Gyöngyös piaca felé orientálódó Árokszállást, Jászberény vasútállomásával és piaci lehetőségeivel magához vonzza.

A megye megalakulása utáni legelső kövezett utak építése tehát Jászberény és Szolnok nevéhez fűződik. A két városból mint gócpontból sugárirányban indult meg az útvonalak építése, a környező települések felé. Mindkét város azt az útrészt kövezte ki először, amelynek folyamatos továbbképzésével a legfontosabb városokat elérhették.

A Jászberény-Árokszállás közti vonal egy részét képezte a megyén keresztül vezető É-D-i útvonalnak, a Jászberény-Jákóhalma útszakasz pedig Bp-Tápióbicske-Jászapáti-Heves hadászati útnak. Szolnok a Szandai gát és útszakasz kövezésével a megyét K-Ny-i irányban átszelő Bp-Debrecen vonal egy szakaszát építi ki, de a kövesút még a megye É-D-i útvonalának is egy darabja.

A másik útépítés a megyeháztól a Zagyván át terjedő, a Szolnok-Besenyszög-Heves-Eger útvonalnak egy összetevője.

Már a korai kövesutak építésénél is nyomon követhető, hogy a megye három eltérő részének megfelelően gazdaságilag is kialakul három gócpont, ahol az 1880-as években a jelentősebb kőutak építése elindul. A volt Jászsági részeken, Jászberény a város érdekkörébe a következő településeket igyekezett bevonni: Jászárokszállást, Jászapátit, Jászszentandrást és a Jászsági felső járás községeit. Szolnok igyekezett megnyerni Jászkisért, Jászladányt, Besenyszögöt, Nagykörűt, Kőtelket, Tiszasülyt, Tiszaföldvárt, Tiszainokát, Tiszakürtöt, Kunszentmártont, Nagyrévet, Tiszaugot, Tiszasast, Csépát és Szelevényt.

A volt Nagykun részeken Kisújszállás a Tiszai felsőjárás községeit akarta elsősorban elérni.

A megyei utak hálózatát 1879-ben állapították meg, ekkor 24 megyei út létezett, hosszuk 712,5 km.

## *1883-TÓL AZ 1890. ÉVI ELSŐ ÚTTÖRVÉNYIG*

Jász-Nagykun-Szolnok vármegyében az első útügyi koncepció 1883-ban került a törvényhatóság elé. A megyei úthálózat részleges kiépítésére Kovács Kálmán főmérnök egy tervezettel lépett fel. Ebben az időszakban az országban nem létezett egységes útügyi törvény, ezért néhány megye saját kezdeményezésére szabályrendeletek kiadásával próbálta a hiányzó felsőbb utasítást pótolni.

Megyénkben a „Megyei Közmunka és a megyei utak kezelése" elnevezéssel került tárgyalásra a szabályrendelet javaslata, melyhez kapcsolódott az úthálózat megállapításának és kiépítésének terve. 14 megyei utat jelölt meg, ezt még 8 úttal egészítették ki. A hálózat a megyét É-D-i irányban két fontosabb útrendszerrel metszi.

1./Kunszentmártontól-Tiszaföldvár-Szolnok-Újszász-Alsószentgyörgy-Apáti-Dósa-Árokszállás. Mellékága Besenyszög-Tiszasüly felé halad.

# Szabály rendelet.

**a megyei közmunka és a megyei utak kezeléséről.**

I. FEJEZET.

**A kir. építészeti hivatal főnökének személyét illetőleg.**

1. §.

Miután az 1877. évi XXIV. t. czikk szerint a volt megyei főmérnök teendői, a kir. építészeti hivatalra lettek ruházva a kir. építészeti hivatal főnöke a megye közgyülésében a m. kir. közmunka és közlekedési ministeriumnak 1883. évi január 22-én 2533. szám alatt kelt rendeletében körül irt hatáskörrel részt vesz.

II. FEJEZET.

**A közmunka kötelezettségről.**

2. §.

Megyei közmunka alatt oly szolgálmányok értetnek, melyek a kötelezettek egyéni kárpótlása nélkül rendszerint megyei utak fentartása és szaporitására fordittatnak.

A közmunka kétféle:

a) igás munka, mely igavonó állatok erejével szolgáltatik.

b) kézi vagy gyalog munka, mely emberi erővel végeztetik,

Közmunkára a megye minden lakosa köteles, amennyiben az alól az 5. §. által világosan felmentve nincsen.

Vonó állatok tulajdonosai igás munka teljesitésére kötelezvék, kik igavonó állatokkal nem rendelkeznek, kézi munkát tartoznak végezni.

3. §.

Minden egyes vonó állatt után évenkint két igás napszám szolgáltatik, minél fogva minden egyes vonó állat egyes vagy kettős fogatban, mint rendesen használtatni szokott, közmunkára évenkint kétszer kiállitandó, ugy azonban, hogy a közmunkára kiálló hármas vagy négyes fogatok csak kettős fogatnak számithatók.

4. §.

Minden házbirtokos tekintet nélkül arra hogy egy vagy több háza van, évenkint hat kézi napszámot, minden házzal nem biró egyén évenkint három kézi napszámot tartozik szolgálni. Családtagok akár önjoguak akár nem, mindkét esetben rendesen három kézi napot tartoznak szolgálni.

5. §.

Közmunka tartozását rendszerint mindenki személyesen tartozik teljesiteni, az általa végzendő igás vagy kézi munkának teljesitésére azonban maga helyett saját költségén mást is helyettesithet, mely esetben helyettesitett igás erő, nem lehet kevésbé munka képes annál, melyet pótol, s a



57. §.

Az útkaparók lakhelyét, kezelendő vonalak hosszát, ugy működésükre vonatkozó utasitást, a kir. építészeti hivatal saját körében szabályozza és az illetőket szolgálatjuk hanyag teljesitése esetén, az utalap javára 1—5 forintig meghirságolhatja.

58. §.

Mindezen szabályrendelettel ellentétes előbbi intézkedés hatályon kivül helyeztetik.

Kelt 1883-ik év márczius havában.

2494. ki. sz.
1883.

Tárgyaltatott és elfogadtatott Jász-Nagykun-Szolnokmegye törvényhatósági bizottságának 1883-ik évi márczius hó 13-án tartott rendes közgyülésében.

*Hajdu Sándor s. k.*,
m. h. főjegyző.

*Kerek József s. k.*,
alispán.

14374. szám.

Helybenhagyom.
**Budapesten** 1883. május 13-án.

**(P. H.)**

**A minister helyett:**
***Baross Gábor s. k.***

**Az 1883-as megyei Szabályrendelet**

2./ Szarvas-Mezőtúr-Túrkeve-Kisújszállás-Kenderes-Kunhegyes-Abádszalók. Mellékága: Kisújszállás-Dévaványa közti út.

A megyén K-Ny-i irányban a Fényszaru-Monostor-Dósa-Apáti-Kisér-Tiszasüly közti vonal halad át, ez Kunhegyesig folytatódik.

A javaslat három fontosabb útirányt felejtett el:

1./ Alsószentgyörgy-Jánoshida-Alattyán-Mihálytelek-Jászberény-Felsőszentgyörgy vonalat, ez a Kunszentmárton-Fényszaru közti vonal kiegészítő részét alkotja és sok községet kapcsol be az úthálózatba.

2./ A megyét K-Ny-i irányban metsző Szolnok-Törökszentmiklós-Kisújszállás-Karcag közti vonal. Az útvonal a mellette elvonuló vasút miatt vesztett jelentőségéből, de még mindig élénk forgalmat közvetít.

3./ A javaslat teljes mértékben kihagyta a Szolnoktól Éra fekvő Tisza melletti községeket Szajolt, Püspökit, Kőtelket, Nagykörűt. Ezeknek a településeknek kedvezőtlen helyzete miatt létfontosságú volt az összeköttetés. Megoldást a Kőtelek-Nagykörű-Besenyszög útvonal felvétele képezhetett.

A tervezetet a törvényhatóság 1883. március 13-án tárgyalta, ennek eredményeként 29 megyei útvonalat fogadtak el, ezeket jóváhagyásra felterjesztették a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumhoz. A megyei útvonalhálózat végleges megállapításánál már beépítették az előzőekben ismertetett vonalakat. (13. kép+felsorolás)

A másik határozat a megye területén a kővel és kaviccsal kiépítendő utakra vonatkozott. Ezek a következők:

1. Fegyvernek az állomásig terjedő út 9,5 km
2. Kisújszállás állomástól Túrkevéig 15,3 km
3. Karcagi állomástól Madarasig (mivel a Karcag-Madarasi vasút építése napirendre került, ezért csak 4,5 km-t építenek ki) 19,5 km
4. Mezőtúr állomástól a Mezőtúri Berettyó hídig 2,1 km
5. Kunszentmárton városházától-Gyalui csárdáig 2,0 km
6. Kisújszállás-Kenderes 8,0 km

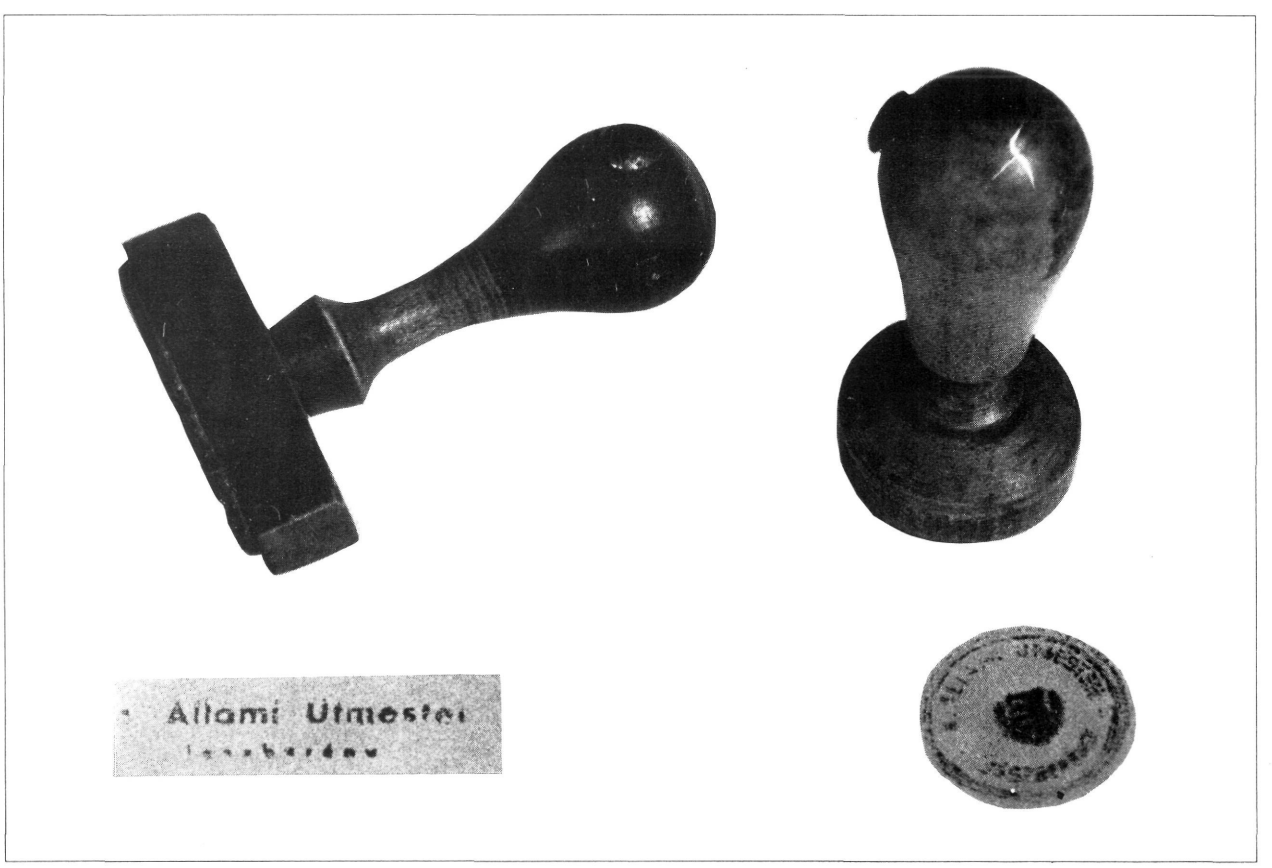
A vonalak építésére 518 ezer Ft-t irányoztak elő.

A miniszter a megyei úthálózatot szeptemberben jóváhagyta. 1885-ben azonban nyilvánvaló lett, hogy az úthálózat nem teljesen reális, ezért kérték az Államépítészeti Hivatalt, tegyen előterjesztést a megyei utak megállapításához. A következő évben a miniszter jóváhagyta, hogy a megyei útvonalak közé felvegyenek 68,7 km utat, így 1887-re 36 megyei úttal rendelkezik a törvényhatóság.

1888-ban a megyei utak összes hossza 824 km, ebből kiépített kövesút 48,068 km, a kiépítetlen 775,9 km.

Az úthálózatot június 20-án fogadják el, majd az alispánt kérik fel, intézkedjen az új úthálózatról, térképek készüljenek és a községeknek küldjék ki.

A megye területén állami út ebben az időszakban nem volt, így már 1884-ben felvetődött, hogy a megye legfontosabb közlekedési vonalai az állami költségeken építendő utak legyenek. A számításba jöhető utak összeállítására egy bizottságot alakítottak, mely decemberben a következő javaslatot tette a vármegyei közgyűlésnek. Terjesszenek kérelmet a miniszterhez a Karcag-Terenye, hadászati szempontból is jelentős út, a Szolnok-Besenyszög-Sülyi, és a Szolnok-szandai töltésen lévő út államköltségen történő kiépítésére. A kérelmet elutasították, a miniszter 1885-ben azonban annyi támogatást adott, hogy a megye részére útépítési- és fenntartási célokra 3.000 Ft-ot utalványozott.



*MEGYEI ÚTHÁLÓZATI VONALAK 1883.*

1. Karcag, Madaras, T. füred
2. Kisújszállás, Kenderes, Kunhegyes, Abádszalók
3. Madaras, Kunhegyes, Tiszaroff
4. Fegyverneki állomás-Fegyvernek, T. bő, T. roff, T. bura, T. szalók
5. Szolnok, Besenyszög, T. süly
6. Szolnok, Újszász, Alsószt. györgy, Apáti
7. Újszász, Ladány, Kisér
8. Tura-Zsámbok, Fényszaru, Árokszállás, hadászati út
9. Tápió-Bicske, Jászberény, Jákóhalma, Apáti Heves hadászati út
10. Kiss Balázs tanyától Dósa, Apáti
11. Jászberény, Felsőszentgyörgy, Monostor
12. Jászberény, Árokszállás, Gyöngyös
13. Apáti, Kisér, T. süly
14. Szolnok, T. szentmiklós, Kisújszállás, Karcag, Püspökladány
15. Kisújszállás, Ecseg, Dévaványa
16. Kisújszállás, Túrkeve, Mezőtúr, Szarvas
17. Szolnok, T. földvár, Kunszentmárton
18. T. földvár, T. szentmiklós, Fegyvernek, Kunhegyes
19. K. szt. márton, Ugh
20. Dévaványa, Gyoma
21. Mezőtúr, D. ványa
22. Mezőtúr, K. szentmárton, Inoka
23. Jászberény, Mihálytelek, Alattyán, A. Sz. györgy
24. Mezőtúr, T. szentmiklós
25. Karcag, Fehérgyarmat
26. Karcag, Debrecen
27. Túrkeve, D. ványa
28. Szolnok, Nagykörű, Kőtelek
29. Alattyán, Jánoshida, Boldogháza vasútállomásig, Szolnok T. vezsenyi vonal ügye függőben

A vasútállomásokhoz vezető utak rendszeres építése 1885-től indult meg. A munkálatok ebben az évben Karcagon 2,5 km, Kisújszálláson 1 km és Mezőtúron 2 km út kikövezésével indultak. Az Államépítészeti Hivatal 1887-ben javasolta, hogy a megyében lévő vasúti hozzájáró utak egy időben történő kiépítésére 200 ezer Ft kölcsönt vegyenek fel, és a kölcsön kamatait a vasútállomásoknál szedendő vámjövedelmekből fedezzék. A javaslatot akkor elvetették, ugyanis az építkezések a községek erejét rendkívüli módon terhelték volna. A Fegyverneki vasúti út egy része 1887-re már elkészült, a következő évben a kunhegyesi, túrkevei, jászladányi, kenderesi utak építését kezdik el. Megkezdődnek a munkálatok a Szalók-taskonyi és az Alsószentgyörgy-Szászberek vasúti hozzájáró utak építésével kapcsolatban. 1888-ban a fegyverneki 5 km-es szakasz mellett már készen áll a törökszentmiklósi 1,29 km, jászapáti 1,63 km, karcagi 3,79 km, mezőtúri 1,8 km és a kisújszállási vasúti hozzájáró út 1 km hosszú rész.

A vasútállomásokhoz vezető utak ún. vámos utak lettek, vámot szedtek az út használatáért. A fontosságukat jelzi, hogy a kiépített utakat felvették a megyei utak közé.

A törvényhatóság már 1889-ben hangsúlyozta, hogy a vám a kiépített utakért és nem a jövőben kiépítendők után szedhető. A vámok nagyságát a képviselő-testület határozta meg és a minisztérium hagyta jóvá. A kereskedelmi miniszter a fegyverneki, kunhegyesi, túrkevei, jászladányi, kenderesi, Szalók-taskonyi, alsószentgyörgy-szászbereki és a jászapáti vasúti hozzájáró utakra a vasútállomásoknál feladott áruk q-a után 2 kr vám szedését engedélyezte.

Az indóházi utak építéséhez a vasút is hozzájárult, mivel neki is érdekét képezte a szállítások növekedése.

A kenderesi, és a szalók-taskonyi vasúti hozzájáró utak építésénél olyan egyezséget kötöttek, hogya közútból az állomási előtérig vezető rész felét a vármegye, másik felét a Mátra Vasúttársaság építi ki. Hasonló a helyzet a jászladányi és szászberki állomáshoz vezető utak esetében. A közútból az állomásig vezető út építésének költségei fele részben a Jászapáti-Újszász H.É.V. társaságot, fele részben a vármegyei közmunka pénztárt terhelték.

## *AZ 1890 ÉVI ÚTTÖRVÉNY ÉS VÉGREHAJTÁSA A MEGYÉBEN*

Az 1890. I.t.c. 1890. május 15-én lépett életbe. A törvény egyik legfontosabb intézkedése a közutakkal kapcsolatos teherviselést a közmunka teljes mellőzésével az állami egyenes adóra kivetett útadó-kötelezettséggel kívánta fedezni. Az útadó az egyenes adónak legfeljebb 10%-a lehetett. Jász-Nagykun-Szolnok vármegyében is ezt az értéket állapították meg. A megváltás összege a következő volt, akik 2 igavonó jószággal rendelkeznek, de útadó alá vonható állami adójuk a 30 Ft-t nem érte el, egy igás napszám fejében 3 Ft-t fizettek. Kézi napszám megváltási összege 50 kr, akiknek útadó alá vonható állami adójuk a 15 Ft-t nem érte el, útadó fejében 1 Ft 50 kr-t fizettek.

A megyében a községi közmunkát elsősorban a községi (közdűlő) utak, másodsorban a községi közlekedési (vicinális) utak fenntartására fordították, az utóbbiak fenntartási költségeire pótadót is vethettek ki. A vicinális utak hálózatát és az azokhoz való hozzájárulást az alispán állapította meg, a vicinális utak évi fenntartási előirányzatának elkészítése a vicinális útibizottságok feladata volt. A községi közdűlő utak hálózatának megállapítása a községi képviselő-testületre tartozott. Ez utóbbi úthálózatba azokat a közutakat vették fel, melyek nem tartoztak a törvényhatósági úthálózatba, s arra sem volt kilátás, hogy a több község által fenntartandó vicinális úthálózatba felvételt nyerjenek.

Azok az utak alkotják ezt a csoportot, melyek egy község közlekedésére szolgálnak, de nem vették fel az összes dűlő utat, hanem csak azokat, melyek az egész községet vagy annak egy részét érdeklő forgalmat közvetítettek. A kisebb jelentőségű dűlőutakat az érdekelt települések tartják fenn, de kivételes esetekben a községi közmunkákból ezeket is lehet segélyezni.

A törvény rendet teremtett a közúti igazgatásban is. A vármegyei utakkal kapcsolatos ügyintézés az alispán kezében összpontosult. A műszaki szolgálatot a megyében a Királyi Államépítészeti Hivatal látta el.

A törvényhatósági úthálózat újabb megállapítását egy bizottságra bízták. Ezt később összevonták a törvényhatósági utak kölcsönből való kiépítését előkészítő bizottsággal. A vármegye közúti szabályrendelete 1893-ban készült el.

A vicinális utak igazgatási feladatait a vicinális útibizottság látta el, élén a járási főszolgabíró állt. Eredetileg a rendezett tanácsú városok egyes járásokkal képeztek egy útbizottságot, a megye alispánja ezt 35914/1897. sz.

*.MEGYEI ÚTHÁLÓZATI VONALAK 1892.*

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Alsó-szent-György-ladányi-sü.-i út | 14.500 km |
| 2. | Alsó-szent-György-Jászberényi út | 23.874 km |
| 3. | Árokszállás-viszneki út | 1.000 km |
| 4. | Dévaványi vasúti út | 3.000 km |
| 5. | Dósa-jákóhalmi út | 4.150 km |
| 6. | Fegyvernek-burai út | 32.485 km |
| 7. | - a./T-roffra | 2.390 km |
| | - b./Ta-Beőre | 2.500 km |
| 7. | Felső-szt.-György-monostori út | 4.900 km |
| 8. | Földvári-állomási út | 1.000 km |
| 9. | Inoka-Kécske és Inoka-Kunszentmártoni út | 13.100 km |
| 10. | Jász-apáti-sülyi út | 26.592 km |
| 11. | Jánoshida-boldogh. út | 6.382 km |
| 12. | Jász-Apáti-vasúti út | 0.810 km |
| 13. | Jász-Berény-Gyöngyösi út | 21.258 km |
| 14. | Jász-Berény-hevesi út | 28.000 km |
| 15. | Jász--Berény-zsámboki út | |
| 16. | Jász-Berény-szecsői út | 13.310 km |
| 17. | Jász-Dózsa-apáti út | 17.920 km |
| 18. | Karcag-füredi út | 23.320 km |
| 19. | Karcag-f. gyarmati út | 10.000 km |
| 20. | Karcag-p. ladányi út | 8.260 km |
| 21. | Karcag-vasúti út | 2.478 km |
| 22. | Kenderesi-vasúti út | 1.135 km |
| 23. | Kisújszállás-bánhalmi út | 14.000 km |
| 24. | Kisújszállás-vasúti út | 0.650 km |
| 25. | Kiséri-vasúti út | 1.000 km |
| 26. | Kunhegyes-abádi út | 14.000 km |
| 27. | Kunhegyes-roffi út | 10.710 km |
| 28. | Kunhegyes-vasúti út | 0.491 km |
| 29. | Kuszt-márton-öcsödi út 1.620 km | |
| 30. | Kun-szt-márton-ughi út | 19.895 km |
| 31. | Kunszt-márton-vasúti út | 1.700 km |
| 32. | Ladány-kiséri út | 12.610 km |
| 33. | Ladányi-vasúti út | 1.160 km |
| 34. | Mezőtúr-földvári út | 28.500 km |
| 35. | Mezőtúr-szarvasi út | 17.000 km |
| 36. | Mezőtúr-törökszentmiklósi út | 26.940 km |
| 37. | Mezőtúr-kisújszállási út | 28.956 km |
| 38. | Mezőtúr-vasúti út | 0.340 km |
| 39. | Monostori-vasúti út | 0.600 km |
| 40. | Szajoli vasúti út | 1.500 km |
| 41. | Szolnok-abonyi út | 5.500 km |
| 42. | Szolnok-debreczeni út | 74.235 km |
| 43. | Szolnok-kőtelki út. | 34.400 km |
| 44. | Szolnok-szentesi út | 50.173 km |
| 45. | Szolnok-sülyi út | 33.327 km |
| 46. | Szolnok-tószegi út | 3.000 km |
| 47. | Szolnok-apáti út | 41.900 km |
| 48. | Ta. bura-madarasi út | 37.530 km |
| 49. | Ta. Földvár-ughy (a révig) út | 24.040 km |
| 50. | Ta. püspöki-szajoli út | 4.500 km |
| 51. | Ta. roff-Mirhó-taksonyi út | 13.500 km |
| 52. | T. rökszentmiklós-földvári út | |
| - | - a./ Törökszentmiklóstól a Szolnok-szentesi útig | 18.386 km |
| | - b./ Földvári állomástól a község házáig | 3.160 km |
| 53. | Törökszentmiklós-madarasi út | 39.700 km |
| 54. | Törökszentmiklós vasúti út | 0.276 km |
| 55. | Túrkevei vasúti út | 1.991 km |
| | **Összesen:** | **852.094 km** |

határozatával úgy módosította, hogy minden város és minden járás egy vicinális úticsoportot képezzen. A bizottságok számát ekkor emelték hétről tizenkettőre.

A törvényhatósági és vicinális utak jegyzéke 1892-ben került a megye közgyűlése elé.

A vármegyei utak jegyzékére felvették a vasúti hozzájáró utakat is, ezek szerint az úttörvény utáni első vármegyei úthálózatba 55 út került, 852,094 km hosszban. A vicinális utak száma 134, összes hossza 1.153,833 km. Az úthálózatot 1894-ig nem változtatták. A kereskedelmi miniszter 1894-ben kérte a megyét, hogy az 1890. I. törvénnyel kapcsolatban tegye meg észrevételeit az elmúlt 4 év tapasztalatai alapján.

A törvényhatóság a következő javaslatokat tette:

Az útadót 10%-ról 13%-ra kellene felemelni. Ha a megyében a közlekedési eszközöket karbantartani akarják, az úthálózatot pedig évenként 4–5 km-rel akarják fejleszteni, a közúti bevételek főösszegére mindenképp szükség van, ezt pedig csak egy központilag felemelt útadó százalék biztosíthatja. A kézi minimalisták zöme a törvény életbe lépése előtt a házzal rendelkezők osztályába tartozott és 3 Ft közmunka váltságot, az igás minimalisták két igavonó jószággal rendelkeztek, 4 Ft közmunka váltságot fizettek, helyzetük tehát a törvény életbelépése után javult.

A községi közmunkánál ez az adónem a településekre új és jelentős terhet ró, ha viszont ezt megfelelő szakmák szerint szolgálnák le, ez olyan alapot képezne, mely a községeket nagyobb útépítési munkálatok elindítására ösztönözné. Ezért helyesnek látszanak a következő szempontok.

– A községek a vicinális utak fenntartására pótadót csak akkor kötelesek kivetni, ha a közmunka a vicinális utak szükségletét nem fedezi.

– Azok az útbizottságok, melyek területén csak földutak állnak gondozás alatt, felhatalmazást nyernek, hogy a földutak közmunkával való fenntartását minden község saját határában, saját községi kömunkájával teljesíti.

– Legtöbb község a közdűlő utak elnevezését tévesen értelmezi, aránytalanul nagy hálózatot állapít meg, a közdűlő utak fogalmát pontosan meg kellene határozni, például a közdűlő utak a községnek legalább egy tized részét érintő dűlőutak, melyekhez számos dűlőút csatlakozik.

Végül a javaslat közli, hogy az útadómentességet a törvényhatóság tiszti, segéd és kezelő személyzetére is terjesszék ki kivétel nélkül.

A törvény előírása alapján a megyében megindult a közutak törzskönyvezése. Az Államépítészeti Hivatal előzetes költségvetése szerint ezek a munkálatok kb. 30 ezer Ft-ot tesznek ki. 1894-ben a megye megbízta a hivatalt, hogy a munkálatokat kísérletképpen a Kunszentmárton-Tiszaug, Tiszabura-Szalók, és a Besenyszög-Tiszasüly utakon kezdje meg. A munka nagy mennyiségére való tekintettel a vármegye 4229/1990. sz. határozatával úgy rendelkezett, hogy a törzskönyvezés az utak kiépítésével egy időben történjék meg az Államépítészeti Hivatal által, és a földutakat is fokozatosan törzskönyvezni kell.

Az úttörvény a megyében is elsősorban a törvényhatósági utak fejlesztésében hozott eredményt. 1890-ig alig 80 km kőút volt, ezt 1908-ig mintegy 450 km-re növelték. A vicinális és a községi közdűlő utak fejlesztése azonban kezdeti stádiumban mozgott.

Az 1908-as készülő törvényjavaslattal kapcsolatban a megye véleménye is az volt, hogy az 1890-es törvény a

vicinális utak fenntartásával kapcsolatban nem elég hatékonyan intézkedik.

Ezen utak fenntartására a községi közmunka szolgál, a törvény a közmunkára kötelezett tetszésére bízza, hogy a közmunkát természetben szolgálja le, vagy megváltja. A váltság árát a község állapítja meg. A tartozás felének kötelező pénzbeli megváltását alkalmazza már most is sok megyebeli község. A készülő törvény be akarja vezetni a járási és községi együttes útadót. Kitér a megye véleménye a járási érdekeltség kérdésére is. A vicinális utak helyébe lépő járási utak hálózatát a járási érdekeltség alapján a törvényhatósági közgyűlés állapítaná meg a kereskedelmi miniszter jóváhagyásával. A törvényhatósági utakéhoz hasonlóan 6 éves program alapján történne a fejlesztés. A programot a járási érdekeltség készíti el, ezután kerül a Közigazgatási Bizottság elé, innen a megyei közgyűléshez, majd jóváhagyásra a miniszterhez. Ez biztosítaná, hogy szervesen összekapcsolódjon a törvényhatósági utak és a járási utak fejlesztése.

A járási érdekeltség érvényesítése az útépítéseknél egyébként nem újkeletű, a megye lapjában - a Jász-Nagykun-Szolnok megyei lapokban - már 1884. április 20-án megjelent egy cikk az útépítésekről, itt az újságíró javasolja, hogy a létesítendő kőutak legyenek járásonként csoportokra osztva, a járás a részéhez tartozó útszakaszt saját elhatározása szerinti sorrendben kizárólag saját jövedelméből, a járás által választott bizottság vezetése és ellenőrzése mellett, a kiválasztott vállalkozókkal végezzék. A járás így saját érdekét a legjobban tudná érvényesíteni, önkormányzatának kiszélesítése által, ezenkívül a járások versenyezni fognak, hogy saját érdekeltségük szerint építsék ki az utakat.

A járási érdekeltség kialakítása hibás elképzelés volt, az útépítéseket az önálló költségvetéssel nem rendelkező járásoknál nem lehetett végrehajtani.

## UTAK FEJLŐDÉSE 1890-1914

### *1./ÁLLAMI UTAK*

Az 1890-es években Magyarországon több körülmény is sürgette az útépítést. Az Alföld mezőgazdasággal foglalkozó lakossága a gabona piaci árának csökkenése és a nagybirtok terjeszkedése miatt nagyrészt munkanélkülivé vált. Az agrárszocialista mozgalmak visszaszorításának egyik eszközeként megfelelő az a munkalehetőség, melyet az útépítés ad. Ugyanakkor a bányákkal rendelkező országrészeken, ahol az építéshez szükséges kőanyag helyben volt, kialakult két egymással össze nem függő, burkolattal rendelkező úthálózat. Az egyik terület a Felvidéket és a Dunántúl északnyugati részét foglalta magába, a másik az erdélyi terület volt. Közöttük az Alföldön csak földutak voltak. Szükségesnek mutatkozott e két hálózatot összekötni. A kőszállítást a vasutak kiépített vonalai tették lehetővé. Lukács Béla 1893 áprilisában tanácskozásra hívta az Út- és Középítészeti Szakosztály műszaki embereit, a miniszteri titkárokat. Az ülésszak célja az útkérdés aktuális problémáinak és teendőinek megtárgyalása volt.

Az ülésen az egyik legfontosabb határozat az újonnan építendő alföldi utak építési programjának kijelölése volt. Három hosszabb út kiépítését tervezték, ezek később meg is épültek teljes hosszukban.

1./ Duna-Tisza-Körös közi első alföldi transzverzális út 301 km hosszban. Épült 1894-1899-ben.

2./ Második alföldi transzverzális út Dunaföldvár-Máramarossziget között 439 km hosszban. Épült 1901-1907-ben.

3./ Debrecen-berettyóújfalui út. Épült 1908-1914-ben.

### *AZ I. ALFÖLDI TRANSZVERZÁLIS ÚT*

Az I. transzverzális út megyénket 12 km hosszban érintette. A 301 km hosszú út Baját kötötte össze az Arad megyei Erdőheggyel, s közben felfűzte a közlekedés vonalára a Kiskunság és a Tisza-Körös közének Alföldi városait. Halas, Félegyháza, Csongrád, Szentes, Kunszentmárton, Csaba és Gyula kapott a kor színvonalának megfelelő, korszerű műutat. Az útépítés érdeme Lukács Béla kereskedelemügyi minisztert illeti.

Az út pontos vonala következő volt:

Baja-Szentistván-Csomád-Sükösd-Császártöltés-Kecel-Halas-Majsaszentlászló-Félegyháza-Csongrád-Szentes-Kunszentmárton-Öcsöd-Szentandrás-Szarvas-Nagykondoros-Csaba-Gyula-Gyulavarsánd-Nagypét-Székudvar-Erdőhegy. A vonal az Alföld közepén húzódott nyugatról keletre. Bajától a bátai réven át a Dunántúllal teremtett kapcsolatot, keleten pedig közvetlenül Kisjenő mellett kötött be az ún. Debrecen-Fehértemplomi állami útba. Az útépítéshez legfontosabb a szükséges hitelfedezet előteremtése volt. Ezt úgy valósították meg, hogy az érdekelt öt vármegye: Pest-Pilis-Solt-Kiskun, Csongrád, Jász-Nagykun-Szolnok, Békés, valamint Arad megye a saját ún. törvényhatósági útalapja terhére felveszi az útépítéshez szükséges hitelt, a visszafizetési kötelezettséget pedig az állam vállalja magára, amit a kereskedelemügyi tárca beruházási költségeiből fedeznek. Ennek megfelelően terjesztette elő a minisztérium az 1894. évre szóló költségvetési előirányzatát a képviselőházhoz. A minisztérium 16916/1894. sz. leiratával felkereste az érdekelt vármegyéket és az útépítés kalkulált összegének – mely előzetes számítások alapján 3.239.000 Ft volt – megszerzésére szólította fel. A megyék hitelt vettek fel és hozzájárultak a költségviseléshez.

A kölcsönöket a Pesti Első Hazai Takarékpénztár, a Magyar Jelzálog Bank és a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank adta, 5–5,3% kamattal, 50 évi lejárat mellett.

Jász-Nagykun-Szolnok vármegye a miniszter 16.916. sz. leiratára a kért 7.300 Ft hozzájárulást megszavazta, és úgy döntött, hogy ezt a karcag-madarasi út továbbépítésére felvett és igénybe nem vett összegből használják fel. A műút építésére 132.600 Ft hitelt vettek fel 50 éves lejárat mellett 5,2%-os kamatra. Az út építéséhez szükséges területek kisajátításáért járó költségeket a megye szintén átvállalta. Az egyezkedési tárgyalások alkalmával az érdekelt birtokosok az ajánlatokat elfogadhatónak találták, és a kisajátítási egyezségeket megkötötték. 1895 februárjában azonban nyilvánvalóvá vált, hogy a költségek 2.182 Ft-t tesznek ki, az előre tervezett 1.600 Ft-tal szemben. A megye azonban 582 Ft-ot pótlásként megszavazott. A 301 km hosszú út néhány rövid szakaszát már

korábban burkolattal látták el. Ezeket a szakaszokat az állam kezelésbe vette, s az építés során csak a javításokat, illetve az út egységes kialakításához szükséges munkákat végezték el. Ilyen szakaszok voltak: Halas átkelésén, Csongrád és Szentes között, Kunszentmárton átkelésének egy részén, Békésszentandrás és Szarvas közt, Csabán.

Az öt vármegyére kiterjedő építési szakaszon négy államépítészeti hivatal működött közre: a budapesti, mely a Csongrád megyei szakaszt is kezelte, a szolnoki, a gyulai és az aradi.

A közigazgatási bejárások jegyzőkönyveinek felvétele 1894. április 16-24 között mindenütt megtörtént.

Az út fontosabb műszaki jellemzői:

- útkorona szélessége:

töltésnél átkelési szakaszon 9 m

külterületen 8 m

bevágásban 8 m.

Az út- és műtárgyak terveit a megyei illetékes államépítészeti hivatalok készítették. Kunszentmárton belterületén az útépítés földmunkáit házilag végezték a Szolnoki Államépítészeti Hivatal kezelésében.

Az építési munkákat Arad és Jász-Nagykun-Szolnok megyében Hirsch Miklós magánvállalkozó végezte.

A szükséges földmunkákat 1895 őszére az út egész hosszában befejezték. Minden megye sürgette a saját érdekeltségi szakaszának mielőbbi kiépítését.

A 301 km hosszú utat három építési szakaszra osztották, az egyes szakaszok kőszükségletét más-más bányák biztosították.

A minisztérium részletesen kidolgozta a kőanyagok szállításának ütemtervét. A vasút kedvezményes szállítást biztosított, mely szerint 1 vonatkilométerre 1 Ft 50 kr-t és 5% szállítási adót számítottak.

Az út tényleges burkolatépítése úgy történt, hogy az útalap készítését és az összes kőanyag helyszínre szállítását vállalkozó útján biztosították,a hengerlést pedig az államépítészeti hivatalok végezték.

A Kunszentmárton területére eső Szolnok megyei szakaszt 1896-ban vették munkába. Az építés során 735 m hosszú 5 m széles kőburkolatot készített a Kissebesi Kőbánya Rt. A követ Tarcalból, Sebesről és Marótlakról szállították.

Az útszakasz építési munkáit a következő időpontokban fejezték be, Szentes-kunszentmártoni szakaszt 1897. január 3-ig, a Kunszentmártontól-Szentandrásig terjedő szakaszt 1897. október 27-ig.

## II. ALFÖLDI TRANSZVERZÁLIS ÚT

Az útvonal – mely 1901–1907 között épült – kiindulási pontja Dunaföldvár, itt csatlakozott a Bp-eszéki állami útba.

Végpontja Técső, ahol összeköttetésbe került a Bukovina felé haladó állami utakkal.

Az út vonalvezetése következő: Dunaföldvár-Fülöpszállás-Kecskemét-Nagykőrös-Cegléd-Abony-Szolnok-Törökszentmiklós-Kisújszállás-Karcag-Debrecen-Nagykároly-Szatmár-Máramarossziget. Az útvonal 1895 után a hadászati fontosságú állami utak közt is szerepel, de a magas költségek (4 millió Ft-t irányoztak elő) miatt építését az I. alföldi transzverzális út elkészülése utáni időszakra tervezték be.

Az útvonalból a megye területére 84 km jutott, ebből 12 km már kiépített kőút.

A megyében már 1894-ben felvetődött az elképzelés, hogy az I. alföldi transzverzális útból Kunszentmártonnál kiágazó és Jászberény felé tartó útvonalat a törvényhatóság kiépíti, de a miniszter vegye állami kezelésbe. Az indokok azok voltak, hogy a Mátra vidékéről jövő utat és a I. alföldi transzverzális útvonalat összekötnék. Az összekapcsoló útvonal érinti a szolnoki Tisza-hidat, a szolnoki vasúti gócpontot és a tervezett Szolnok–debreceni államutat, kiépítése nemcsak helyi, hanem stratégiai szempontból is nagy jelentőségű. A miniszter nem vonta kétségbe, hogy az érvek helytállóak, a kérdéses út fenntartása azonban évenként 30 ezer Ft-jába került volna az államnak. 1899-ben végleg elutasítják a kérelmet, a miniszter azonban biztosítja a megyét, hogy a II. alföldi transzverzális utat kiépíti, a vonalvezetésnél figyelembevéve a megye érdekeit. Az útvonalnak a megyére eső 72 km ki nem épített részére 648 ezer Ft-t terveztek, az útvonal fenntartására 22.500 Ft-t. Az útvonal az egész vármegyei úthálózatot befolyásolta. A megye 1900-ban kérte a minisztert, hogy az útvonalat ne a Szolnok-debreceni törvényhatósági útvonalon építsék, hanem hajtsanak végre változtatásokat.

– Szolnok-Törökszentmiklós-i vonalon az út a közúti Tisza-hídon túl egy fél km-rel a szandai kőútról letérve, a Szolnok alatti Tisza-kanyar úttöltése után, párhuzamosan haladjon az Alcsi Tiszai átmetszéssel, a tenyői vasúti Tisza-híd táján, a vasúti töltésnél, a töltéssel párhuzamosan vezessék a szajoli átjáróig, innen Szajol érintésével a Szajol-Törökszentmiklós vonalon érjen Törökszentmiklósra.

–Törökszentmiklós-Kisújszállás szakasznál Szapárfalu és Kenderes érintésével építsék Kisújszállás felé.

– Karcag kérte, hogy az utat, ne Püspökladány, hanem Nádudvar felé vezessék Debrecenbe.

A kereskedelmi miniszter az útvonalak közigazgatási bejárásának eredményét 1901-ben közölte. Elfogadták a Szolnok-Szajol-Törökszentmiklós-Szapárfalu-Kenderes-Kisújszállás nyomvonalat. A törvényhatóság az állami út kenderesi irányának megvalósítása esetén, Kisújszállásnak kárpótlásul Ecseg felé olyan hosszú kőút építését helyezte kilátásba, mely a Kisújszállás-Kenderes út korrekciójának megfelel (6 km). A minisztérium kérte a megyét, hogy az állami út fenntartási költségeihez 100 ezer K-val járuljon hozzá, a törvényhatóság azonban az időközben megindult nagyszabású vármegyei kőút építések miatt 62.000 K-nál nem tudott többet adni.

Kenderes az útépítéshez 12.500 K-val járult hozzá.

A kereskedelmi miniszter 1906 decemberében, II. alföldi transzverzális út irányába tartozó és már elkészült szakaszokat állami kezelésbe vette. Ezek:

– a Szolnok-debreceni út 71,2 km

– a Szolnok-Tiszaug-Kunszentmárton út 3,36 km

– a Törökszentmiklós-Kunhegyes-i út 5,23 km

– a szajoli vasúti út 1,06 km hosszban.

Az állami útba eső szolnoki közúti Tisza hidat 1907-ben akarják állami kezelésbe venni.

## 2. TÖRVÉNYHATÓSÁGI UTAK

A közúti törvény életbelépésekor a megye mintegy 80 km kiépített kőúttal rendelkezett. Az úthálózat kiépítésére már 1891-ben készített tervezetet az Államépítészeti Hivatal.

A megyei úthálózat tervét 1892-ben hozták nyilvánosságra. A mintegy 200 km-nyi út megépítése 1 millió 800 ezer Ft költséggel történne, melyre a megye kölcsönt venne fel. A kölcsön fedezésére a 12%-ra felemelt útadót kötné le 50 évre. A tervezett 200 km-es útszakaszból a Nagykunság csak 34,5 km-t, a Jászság 14 km-t kapott volna, az utak túlnyomó része a külső-szolnoki részeken épült volna ki. Teljesen aránytalan volt az elképzelés, hogy amíg a kölcsönnek több mint kétharmada a jászokat és kunokat terheli, addig a volt Jász területek útjaira 119.167 Ft-t, viszont a külső-szolnoki részek javára 1.278.499 Ft-t fordítottak volna. A Jászkun területekre hátrányos terv nem valósult meg, Horthy István és a külső-szolnoki földbirtokosok megtagadták a hozzájárulást a nagy összegű kölcsön felvételéhez, a jász küldöttek csak ezután mertek a javaslat ellen szót emelni.

Az útépítéshez ugyanis még szükséges lett volna a vasút kedvezménye az építési anyagok szállítására, valamint a községek hozzájárulása a területükön átvonuló útszakaszok építéséhez. Így a tervezet az 1892. május 12-i megyei közgyűlésen 8473/1892. sz. határozattal lekerült a napirendről.

A megye útjain az átlagos forgalmat az 1894-es forgalomszámlálás alkalmával 118 kocsiban állapították meg. A kocsik átlag 8 km utat tettek meg, a vármegye útjain a forgalomszámlálás évében naponként átlag 12.242 két fogatú kocsi közlekedett. Egy kocsi rakományt 8 q-nak számítva egy év alatt a megyei utakon 17.873 q terhet szállítottak.

1897-ben a megye törvényhatósági úthálózata 830 km, ebből kőút 130 km. A vármegyei utak 5/6 része tehát még mindig földút, pedig az előző pontban ismertetett forgalom is indokolja a minden időjárási körülmények között járható szilárd burkolatú utak kiépítését.

Az új törvényhatósági kőutak kiépítésére a közúti alap évenként átlag 90 ezer Ft-al rendelkezett. A legsürgősebben kiépítendő vármegyei utak hossza 350 km. Ha 1 km makadam rendszerű út kiépítése a megyében 10 ezer Ft-ba kerül, az útvonalakat kölcsön nélkül 40 év alatt lehetne kiépíteni.

A megyei utak kiépítettsége ekkor még jelentős mértékben alatta maradt az országos átlagnak. Országosan 100 km²-re 15 km kőút jutott, ez a megyében 100 km²-re 2,5 km utat jelentett.

A szomszédos megyék (Hajdú, Békés, Csongrád) már jórészt megkezdték kőúthálózatuk kölcsönből történő kiépítését.

Egy nagyobb szabású úthálózati terv mozgatórugója tulajdonképpen Horthy István és Lőrinczy István indítványa volt az 1896-os megyei közgyűlésen. Azt a javaslatot terjesztették elő, hogy a vármegyei útadók bevételét a járások közt, időszakonként megfelelő arányban használják fel kőút építésére. Tehát a közúti alapnak új építkezésre rendelkezésre álló összegét a befizetés arányában osszák szét és használják fel a járások között.

A következő évben a törvényhatóság kibővítette a javaslatot. Törvényhatósági útjait leggyorsabban úgy építheti ki, ha egy nagyobb úthálózatot hoz létre az időközben elkészült I. és a tervbe vett II. alföldi transzverzális állami utakból, mint fővonalakból kiindulva.

Ehhez szükséges az anyagok kedvezményes szállítása és egy előnyös kölcsön.

A törvényhatóság 108 tagból álló bizottságot hozott létre az útépítési tervezet megállapítására és a kölcsön elintézésére. A bizottság szeptember 9-i jelentésében megállapítja, hogy a legfontosabb érdekeket kielégítő utak hálózatának kölcsönnel való kiépítését a közúti alap csak úgy bírja, ha bizonyos utak állami kezelésbe kerülnek, és az építési anyagokat kedvezményes vasúti díjtétellel szállítják.

A következő terv készült az úthálózat építésére.

Kiépítendő kőút 267,97 km

II. alföldi transzverzális út még ki nem épített szakasza 72,00 km, újonnan építendő kőút 339,97 km

Kiépített tvh. út 130,00 km

I. alföldi transzverzális út megyére eső része 12,00 km, összes kőutak hossza lesz 482,00 km.

Ebből az állam tartana fenn 226,00 km, a megye tartana fenn 256,00 km

1899-ben a kereskedelmi miniszter leiratban értesítette a törvényhatóságot, hogy 267,00 km megyei út kiépítéséhez 10 éven keresztül évi 30.000 Ft segélyt nyújt. Az építéshez szükséges kőanyagot kocsi km-t 7 cr díjtétel mellett szállítja. Megengedi a kőszállítást az állam tarcali kőbányájából, 50.000 m³ követ és 40.000 m³ kavicsot. A javaslat szerint a kőúthálózatot 6 év alatt kell kiépíteni, előzetes program alapján. Az úthálózat elsősorban ott legyen kiépítve, ahol arra a talaj és a forgalmi viszonyok miatt elsősorban szükség van. 1900-ban a törvényhatósági úthálózatba még felvettek 18 utat, így összesen 304 km útvonal szerepel. A megye területén építendő kőúthálózat előre meghatározott program szerint létesült, ezáltal a törvényhatósági utak szerves egységet képeztek. A megye a nagyszabású építkezéshez 2 millió K kölcsönt vett fel, melynek törlesztésére évi útadóját 50 évre előre lekötötte.

Ezenkívül az érdekelt községekre is számítottak, ugyanis ezek a hozzájárulás arányában kapták meg az útvonal hosszát. A kőutak településeken kívüli külső szakaszainak 3 m szélességet írtak elő.

Az útépítési program a következő:

- Összes kőutak hosza 304 km. 6 év alatt 1900–1905-ig lesznek kiépítve.
- 1900-ban: 30 km (26 km kavics, 4 km flaszter út)
- 1901-ben: 30 km
- 1902-ben: 82 km (78 km kavics, 4 km flaszter út)
- 1903-1905-ig: 54 km út

Az építés sorrendjében azok a községek, amelyek az útépítéshez közúti adójukon felül járultak, előnyben részesültek.

A kiépítendő utak sorrendje.

1./ Amelyek az első három évben (1900-1902) épülnek ki.

Hosszuk 142 km

2./ Amelyek a második három évben (1903-1905) épülnek ki. Hosszuk 162 km.

Az építkezések már 1901-ben megindultak, kiépült 31 km főút, 1904 végéig pedig 260 km, majd 1905-ben 46 km.

Az építés költségeihez egyes községek és néhány nagyobb birtokos 600 ezer K támogatást adott. Az állam 1901-től négy éven át 240 ezer K-t fizetett ki.

A törvényhatósági utak revíziója folytán 1902-ben a megyei úthálózat 27 útjához (228,596 km) még felvesznek 45 utat, 200,265 km hosszban. Ennek eredményeként a megyei utak hossza 428,861 km lesz. Két év múlva viszont az úthálózatból lehagynak 24 km utat. (15. kép)

Az 1904-es beruházási törvény értelmében a kereskedelmi miniszter közölte a megyével, hogy 205 km kőút kiépítését vette tervbe. A miniszter úgy számított, hogy a megye önerőből képes lesz még 25 km kőutat kiépíteni, de ezt elveti, és az állami hitel terhére 180 km utat építtet ki. Ehhez a megye 3 millió K-t kapott. A beruházási törvény alapján 1904-ben kiépült 52 km, 1905-ben további 128 km és 1907-ben még 42,7 km kövesút.

1906-ban a törvényhatósági közutak hálózatának megállapításakor elhatározták, azokat melyek nem épültek ki, illetve a közúti alap, vagy az állam terhére nem épülnek ki, a vármegyei közutak hálózatából lehagyják. Az utak hossza 739,573 km, ebből már csak 19,698 km földút.

A megye tehát az úttörvény óta törvényhatósági utait 80 km-ről 10 év alatt 650 km-re gyarapította. A megyei úthálózati felülvizsgálat során azonban elkövették azt a hibát, hogy az úthálózatból 150 km utat lehagytak, ezek között nem egy már a régi időkben is nagy forgalmat közvetítő országos útvonal volt. Így 1912-ben kiderült, hogy a nagyszabású építkezések terhére még mindig vannak a közúti forgalomba be nem kötött községek. A megye helyzetéből adódott, hogy bár minden nagyobb város rendelkezett kőúttal a városok külterülete kiépített út hiányában nem kapcsolódhatott be a forgalomba. Ezért határozat történt, hogy a törvényhatósági úthálózatból lehagyott utakat vegyék vissza megyei kezelés alá. (15. ábra)

A vármegye küldöttsége 1912 őszén felkereste dr. Beöthy László kereskedelmi minisztert és kérte, hogy a minisztérium a beruházási költség terhére a megyében építsen ki még 180 km törvényhatósági utat. A miniszter elismeréssel nyilatkozott a megyének a múlt években az útépítkezése terén tapasztalt igyekezetről, de a kért segítséget nem adta meg, mivel az ország egyes részén útügyi szempontból még rosszabb állapot is előfordult. Arra viszont hajlandó volt, hogy a törvényhatósági úthálózat keretében szereplő útvonalak kiépítetlen szakaszait kikövezteti. Ez összesen 23,8 km. Megígérte még a nagy jelentőségű utak kiépíttetését. Ezek hossza 59,7 km. Így tehát összesen újabb 83,5 km út kövezését kezdték el 1913-ban, ezzel azonban lényegében be is fejeződtek a világháború előtti útépítési munkák a megyei utakon. (16. kép)

## 3. VICINÁLIS UTAK

A vicinális utak hálózatának megállapítását az alispán végezte, az utak igazgatási feladatait a vicinális útbizottság látta el, élén a járási főszolgabíróval. A község előljáróságának az a tagja, akit az alispán az útbizottságba jelölt, itt útfelügyelői beosztásba került. A bizottság évenként négyszer ülésezett, ezeken az alkalmakon tárgyalni kellett a költségelőirányzatokat, a pénzügyi zárszámadást, járási mérnökök, községi útbiztosok, községi útkaparók alkalmazásának kérdéseit, valamint az 500 Ft-t meghaladó költségű munkák elvégzését vállalkozókkal. A vicinális utak hálózatát a közúti törvény után a 224/1892. sz. határozattal állapították meg, ekkor felvettek 134 km utat, összesen 1.153.833 km hosszban.

A törvényhatósági bizottság az alispán előterjesztésére az utak hálózatát 1897-ben revízió alá vette és részben módosította. Így az utak hálózata 1900-ban 926,97 km. Eredetileg a vicinális úti csoportok rendszerénél a r.t. városok egyes járásokkal, vagy azok egy részével képeztek egy útibizottságot, ez nem bizonyult célravezetőnek, így 1897-ben úgy változtatták meg, hogy minden város és minden járás lehetőleg egy vicinális úti csoportot képezzen. Az úti csoportok számát 6-ról 12-re emelték fel. A vicinális utak fejlesztése a törvényhatósági utakéhoz képest rendkívül elhanyagolt volt.

Az úttörvény után csak Jászberény épített 1900-ban közmunkával 5,3 km burkolt utat. A megye csak 1912-ben a törvényhatósági utak nagyobb részének kiépítése után kezdett a vicinális utak kiépítéséhez.

Ezeknek az utaknak a kiépítéséhez és fenntartásához a községi közmunka és a megváltásért fizetett pénzügyi alap szolgált.

A természetben leszolgálandó közmunka mértékét és a megváltást a községi képviselő-testületek határozták meg, az utóbbiaknak azonban az alispán útján a közigazgatási bizottságtól engedélyt kellett kérni.

## 4. KÖZDŰLŐ UTAK

A törvényhatóság már 1891-ben határozatot hozott a közdűlő utak gondozásáról. A közdűlő utak hálózatát a községi képviselőtestület készítette el. A felügyeletet az utak felett a főszolgabírók gyakorolták, akik minden évben jelentést tettek az alispánnak, a községi utak használatáról, állapotáról, kezeléséről. Ennek az útfajtának az építésére és fenntartására a községi közmunka és a megváltásból nyert pénzösszeg szolgált. 1901-ben ennek az úttipusnak hosszát 1021,3 km-ben állapították meg.

## 5. VASÚTI HOZZÁJÁRÓ UTAK

Az úttörvény utáni első törvényhatósági úthálózat megállapításánál a vasúti hozzájáró utakat is ebbe a kategóriába sorolták. Az 1892-es úthálózat kimutatás 15 vasúti utat említ, hosszuk 18,131 km.

Ezek az utak kivétel nélkül vámos utak voltak.

Az 1890. I.t.c. vámokról szóló része megállapítja, hogy a vámszedés joga csak közutakon, közforgalomra szolgáló hidakon, kompokon, hajóhidakon, valamint a városok és községek kövezetének használata fejében engedélyezhető. A vámengedélyezés jogát a kereskedelmi miniszter hatáskörébe utalta. A vámtételek megállapítása a törvényhatóság feladata volt, a díjak meghatározásakor az építés

költségeit, a befektetett tőke nagyságát és a forgalmi viszonyokat vették figyelembe.

Általános alapelv volt, hogy a vámbevétel a tulajdonosoknak külön jövedelmi forrást nem jelenthetett, csupán az építkezési költségek visszatérítését szolgálta.

Jász-Nagykun-Szolnok vármegyében a vasúti hozzájáró utakon a kövezett vámot a megye szedte. Jászkisér, Karcag, Kisújszállás, Mezőtúr, Szalók-Taskony, Kunhegyes, Kenderes, Szászberek, vasútállomásokhoz tartozó települések többször kérték a megyét, a vámbevételek felét engedje át, de a megye arra hivatkozva, hogy az utak fenntartásához a vámokból befolyt összegre feltétlenül szükség van, a kérést megtagadta.

A nagybirtokosok és a tőkés bérlők egyre többször fordultak kérvénnyel a törvényhatósághoz, hogy a vasúthoz szállítandó terményeik után ne kelljen kövezet vámot fizetniük. A megyei közgyűlés megvizsgálta ezeket az ügyeket és ha jogos volt a kérelem, megadta a vámmentességet, de legtöbbször az érdekeltek csak kedvezményben részesültek, ami azt jelentette, hogy a feladott termékek után nem 2 krajcárt, hanem csak a felét 1 krajcárt fizettek. A nagybirtok érdekeit ez sem elégítette ki, mert 1895-ben a Vármegyei Gazdasági Egyesületen keresztül fordultak a megyéhez a vámkérdés rendezésében. A törvényhatósági közgyűlés az egész megye területén egységesen 2 krajcárban szabta meg a vasútra feladott áruk q-ja után fizetendő pénzt, és a nagy tömegben szállított cukorrépa, takarmányrépa, tűzifa, szén, koksz, tégla, kő, kavics, homok vámmentességét jóváhagyták.

Az első két termény vámmentessé tételével kifejezetten a nagybirtokosoknak kedveztek. A vámmentességet ezekre az árukra csak 1900-ban oldják fel Fegyverneken, amikor a cukorrépa q-a után 1 f-t, a szén és tűzifa után 2 f-t szednek. 1900-ban 20 vasúti hozzájáró út található a megyében. Az alispáni jelentés szerint a Szolnok és a jászberényi utakon az illető város, a többiben a megye szedi a vámot.

A karcagi, kisújszállási, mezőtúri, törökszentmiklósi, fegyverneki, túrkevei, jászladányi, kenderesi, szalók-taksonyi, szászberki, jászapáti, jászberényi, kunszentmártoni, tiszaföldvári, jászkiséri, monostori, dévaványai, madarasi utakon az állomáson fel- és leadott árúk q-a után 4 fillért szednek, Szolnokon az állomáson feladott árúk q-a után 2 f-t, leadott árúk után 4 f-t, Kunhegyesen 6 f-t kell fizetni.

A századforduló után a jelentősebb vasúti-út építés a vezseny-várkonyi állomáshoz vezető 6,5 km-es út kiépítése 1902-ben.

# ÚTFENNTARTÁS A MEGYÉBEN

## *1. ÚTBIZTOSOK*

Az útfenntartással kapcsolatos munkákat az államépítészeti hivatalok végezték, feladatuk teljesítését útbiztosokkal és útkaparókkal látták el.

Az útbiztosi intézmény létrehozásáról a megye szervezése előtt a Jászkun Kerületekben az 1872-es szabályrendelet intézkedett. Ez alapján a kerületekben útfenntartási munkákra három útbiztosi állást szerveztek.

Az útbiztosokról az úttörvény után az 1891. június 17-én alkotott szabályrendelet intézkedett.

A törvényhatósági útbiztosok a vármegye segéd- és kezelő személyzetéhez tartoztak. Az alispán véleménye alapján a megye főispánja nevezte ki őket. A megyében hat útbiztosi állást szerveztek Szolnok székhellyel, ezenkívül Jászberényben, Jászladányon, Kunhegyesen, Túrkevén és Cibakházán működtek útbiztosok. Az útbiztosoknak képességi vizsgát kellett tenni állásuk betöltéséhez. Bizonyítaniuk kellett, hogy jártasak az olvasás, írás, számadás, rajzolás területén, ezenkívül ismerik az építkezésnél használatos anyagokat.

Az útbiztos feladatát képezte a gondviselésére bízott útvonalra felügyelni és a természetben lerovandó közmunkák összeírásának ellenőrzése. Közvetlenül alá tartoztak az útvonalakon alkalmazott útkaparók. Az útbiztos kötelessége volt a vezetése alatt álló útkaparónak az útfenntartási munkákra a megfelelő utasítást és útbaigazítást megadni, és ellenőrizni az útkaparók által elvégzett munkákat. A gondozásra bízott kiépített útvonalakat az útbiztosok hetenként egyszer, a ki nem épített utakat havonta kétszer bejárták, a szükséges hiányok pótlásáról, a javításokról azonnal intézkedtek.

Az alispán a kereskedelmi miniszter rendelete alapján 1893-ban intézkedett, hogy a vármegyei útbiztosok szolgálatuk alatt nemzeti színű karszalagot viseljenek, melyre Jász-Nagykun-Szolnok címerének fémből nyomott mintázatát illesztették. Az útkaparók jelvényként a vármegye bádogból készült címerét viselték. (18. kép)

## *2. ÚTKAPARÓK*

Az útkaparók kinevezett hivatásos közegeknek számítottak, akik közvetlenül az útbiztosoknak voltak alárendelve. Általában írni, olvasni tudó embereket alkalmaztak, akiket az államépítészeti hivatal javaslatára az alispán nevezett ki. Fizetésük szerint az 1883-as szabályrendelet I. és II. osztályba sorolta őket. Számukat ekkor 40 főben határozták meg, a törvényhatósági utaknál. Az útkaparók lakhelyét, az általuk kezelendő útvonalak hosszát, a működésükre vonatkozó utasítást az államépítészeti hivatal főnöke állapította meg. Az útkaparók munkájának jobb kihasználására a törvényhatóság házat épített a kijelölt útszakaszon. Az első útkaparó házat 1886-ban építették, a jászberény-árokszállási út mellett.

Az 1911-es vármegyei útkaparókról szóló szabályrendelet újra rendezte jogaikat és szolgálatuk lefolytatását.

Az útkaparók székhelyét az alispán határozta meg, a kezelésre átadott útszakasz hosszát pedig az államépítészeti hivatal.

Az útkaparó szabadságot csak halaszthatatlan esetben vehetett igénybe, a rendelet egy napot engedélyezett. Enyhítés csak a mezőgazdasági munkák idején lehetett, nyáron az aratási munkák végzésére 14 napnál nem hosszabb szabadságot, tavasszal és ősszel kukorica kapálás és törés céljára 3-3 napot lehetett igénybevenni.

**Útkaparó jelvény 1883-ból**

A 14 napnál hosszabb szabadságot csak az alispán engedélyezhetett, ha az útkaparó a szabadsága idejére saját költségén helyettest fogadott fel.

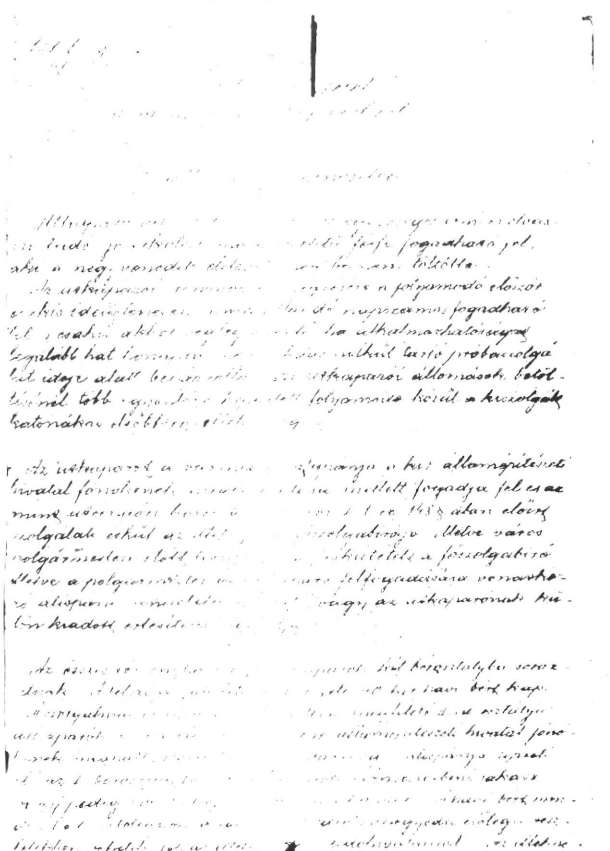
A törvényhatósági útkaparók és családjuk nyugellátását a vármegyei alkalmazottak nyugdíjazásáról szóló szabályrendelet alapján intézték.

Az útkaparók egyben útrendőri feladatokat is elláttak, ezért kötelesek voltak a gondozásukra bízott útszakaszon bármilyen szabálytalanságot megakadályozni, és az illetékes útbiztosnak jelenteni. A törvényhatósági útkaparók az utak fenntartási munkáinak végzésére a megyétől kaptak szerszámokat (kapacsákány, lapát, sárlehúzó, kasza) melyekért anyagilag felelősséggel tartoztak.

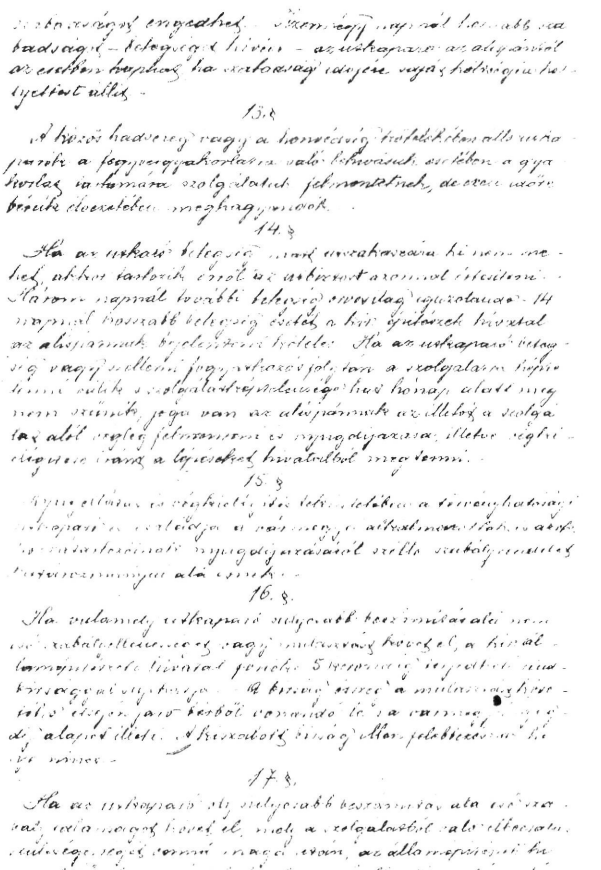
A forgalom folyamatosságának biztosítására reggeltől estig kötelesek voltak a rájuk bízott útrészen az útápolási munkákat elvégezni.

Veszélyhelyzet vagy más sürgős esetben az útkaparókat vasár- és ünnepnapra is kirendelhették. Kötelességüket képezte a közútról a hordalékot, szemetet letisztítani, az útpályáról a szemetet vagy port lehúzni, az esővizet azonnal elvezetni, a kátyúkat és mélyedéseket kavics pótlással kijavítani.

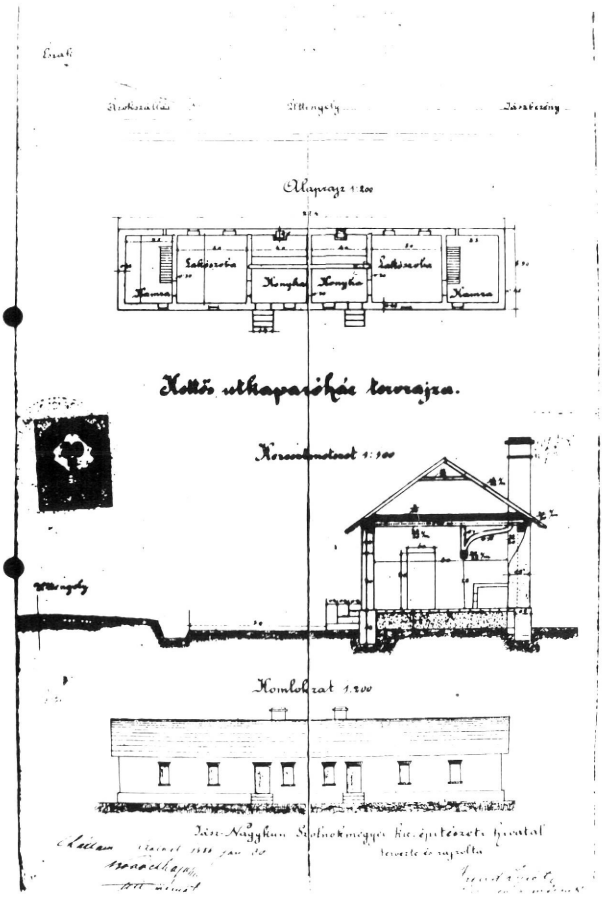
Feladatukhoz tartozott az úttöltés oldaláról és az útpadkáról a füvet lekaszálni, az út melletti árkot tisztán tartani, továbbá a közút mellé ültetett fákat gondozni, és sérülés ellen óvni. Ha az útkaparó munkáját maga nem tudta elvégezni, a szabályrendelet lehetőséget nyújtott napszámosok és segédmunkások felvételére.



**Szabályrendelet a vármegyei útkaparókról 1911-ből (1. oldal)**



**Szabályrendelet a vármegyei útkaparókról 1911-ből (2. oldal)**



**Útkaparó ház tervrajza 1886-ból**

## PÉNZÜGYI FELTÉTELEK, KÖZMUNKA, KÖZMUNKAVÁLTSÁG

Az utak fenntartása közmunkával, illetve annak megváltásából eredő pénzügyi alapból történt. Ez a középkori robotra emlékeztető rendszer a kapitalista viszonyok térhódításával egyáltalán nem volt hatékony az utak jó karbantartásához.

A közmunkát az 1848-49-es szabadságharc után az 1862-i 71 700 sz. helytartótanácsi rendelet, valamint a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium által kiadott 1876 évi 8709. sz. utasítás szabályozta. Eszerint igavonó állattal rendelkezők 2 igás, a háztulajdonnal rendelkezők 6 kézi, a lakók és a családtagok 3 kézi napszámot voltak kötelesek teljesíteni. A közmunka természetbeni ledolgozásánál két tényező volt, ami megmutatta ennek az egész behajtási rendszernek a korszerűtlenségét. Az egyik, hogy a közmunkára kötelezett (hacsak nem állt mellette vármegyei hajdú) hanyagul és rosszul dolgozott, a másik, a kiépített kőutak javításához nem rendelkeztek szakértelemmel. Bonyolította a helyzetet, hogy a megye 1876-os megalakulásakor három részről kellett a közmunka tartozásokat a közös vármegyei közúti pénztárba hozni. 1878-ban a volt Jászkun kerület részéről 25 527 K-t, a volt Nagykun kerületből 14 155 K-t, a Külső-szolnoki részek 31 763 K-t adtak a pénztárba, de még így is jelentős tartozás maradt kint a községeknél.

A következő évben a kivetett közmunka összeg 146.368 K, ebből mindössze 53 130 K-t fizettek be, tehát a tartozás még mindig jelentős, többmint 93 238 K. Egyébként a megye már ekkor javasolta, hogy alkalmazzák a közmunka tartozás kötelező pénzbeli megváltását.

Mivel a közúti pénztár bevétele a következő évben is alig haladta meg az 50 ezer K-t, 1881-ben a megyei közgyűlésen határozatot hoztak, hogy a hanyagul kezelt közmunka összeírásokat ezentúl szigorúbban ellenőrzik, a közmunka tartozást a központban egyénenként tartják nyilván és a behajtásnál vármegyei végrehajtókat alkalmaznak. A természetbeni tartozás felügyeletével a Közigazgatási Bizottságot bízzák meg. Ehhez járult még, hogy az 1884-es közmunka váltság árát jelentős mértékben kívánták emelni.

Az igás napszámot 1 Ft 20 krajcárról 2 Ft 0 krajcárra, a kézi napszámot 40 krajcárról 80 krajcárra emelték. Ennél nagyobb összegek Magyarországon csak 5 megyében léteztek. A megye meghagyta, hogy a közmunkákat természetben leróhassák, de ugyanakkor megmaradt a megváltás lehetősége is. Ez végül a gyakorlatban úgy történt, hogy a házzal nem rendelkező lakók természetben róták le a tartozást, a háztulajdonosok és az igavonó állattal rendelkezők készpénzzel fizettek.

A megváltott közmunkák pénztárából az útjavításokat megpróbálták vállalkozókkal elvégeztetni, így például az 1880-as években a Szolnoknál épült „szandai gáton" haladó út, valamint a Jászberény-árokszállási, és a Jászberény-jákóhalmi utak építése is vállalkozókkal történt. A közúti pénztár helyzetét súlyosbította, hogy a megyében épülő HÉV-k létesítéséhez a megyei közmunkaalapot is rendszeresen igénybe vették, habár ez lényegében a közutak és a közlekedési eszközök karbantartására szolgált. Így támogatták többek között a kecskemét-tiszaugi HÉV építését évi 2.400 K, a karcag-tiszafüredit évi 13 ezer Koronával, a szolnok-kiskunfélegyházit évi 10 ezer Koronával a közúti alap terhére.

1885-ben a megye területén a közmunkából létesítendő utak arányos elosztására egy közmunkatanácsot hoztak létre.

Ennek elnöke az alispán, tagjai hivataluknál fogva a szolgabírók, a r.t. városok polgármesterei, a kir. államépítészeti hivatal főnöke, ezenkívül minden r.t. városból egy-egy, és minden járásból két-két személy.

A tanács tagjainak megbízatása 3 évre szólt.

Az 1890. évi I. t.c. által behozott útadó nem okozott olyan nagy változást, mint azt várni lehetett, ennek oka, hogy a megyében a közmunkaváltság összege az úttörvény előtt körülbelül az állami egyenesadók 10 százalékának felelt meg. Az útadó behajtását a törvény életbelépésével az állami adókkal együtt ugyancsak közegek szedték be. Így a t.c. lényeges változást csak a minimummal terhelt útadófizetőkre jelentett, ők az alsó határt (3 kézi napszámot) az egyenes adójuk 10 százalékának nagyságától függetlenül kényszerültek teljesíteni.

Az úttörvény a közmunkát a vicinális és közdűlő utak fenntartására írta elő. A lakosok a községi közmunkatartozás teljesítéséről éves összeírások alkalmával nyilatkoztak, hogy igás vagy kézi szolgálatot választanak.

A község képviselő-testülete szükség esetén a közmunkatartozás felének kötelező megváltását elhatározhatta. Az 1893-as községi közmunka szabályrendelet szerint egy kézi napszám váltsága 30-50 krajcár, egy igásnap

1,5 Ft-ban nyert meghatározást. Négy kézi napszámnak 2 $m^3$ középszilárdságú kő aprítása felelt meg, a 3 kézi napszámra 9-12 $m^3$ földmozgatást írtak elő, a napi munkaidőt április 15-től szeptember 15-ig 9 órában, azon túl 8 órában kötötték ki. A váltságdíjat közadók módjára a községi pénztárba fizették, ennek igazolását a személyre kiállított és pontosan vezetett közmunka könyvecskébe íratták be. A természetben leszolgált közmunkák igazolására a községi útkaparó által tett bejegyzés szolgált.

A közmunkáknak ez a rendezése lényegében 1920-ig élt, amikor a XXVII. t.c. módosította a közúti törvényt. Ez eltörölte a szegényebb néposztály útadóját, a megye maga határozhatta meg a kivetett útadó nagyságát, a községi közmunkát, illetve megváltását a megyei utakra is felhasználhatták, a közmunkaváltságot kiterjesztve az utakon egyre több gondot okozó gőz- és motorekékre, cséplőgépekre, s végül a törvényhatóságokat kötelezte a vicinális utak átvételére.

A megyében az úttörvény óta folyó nagy kőútépítések következtében kialakult egy viszonylag egységes úthálózattal rendelkező, közlekedési szempontból is jelentős terület. Míg 1890-ben az országos 70,5 százalékos átlaghoz képest a megye törvényhatósági útjainak csak 9,3 százaléka kiépített, addig 1910-re ez így módosul, országosan kiépített törvényhatósági utak 81,2 százalék, Jász-Nagykun-Szolnok megyében 95 százalék, Heves megyében 94,4 százalék, Békés megyében pedig 56,6 százalék. Tehát megyénkben az úttörvény óta 1910-ig 541 km kövezett törvényhatósági út épült. Ha ehhez hozzáadjuk az állami utak megyénken átvonuló szakaszait (97,8) és a kiépített vicinális utakat (5,4 km) a megye 1890–1910-ig 644 km kövezett utat kapott, így az I. világháború előtt már egy korszerűen kiépített úthálózattal rendelkezett.

Ezt a dinamikus úthálózat fejlesztést törte meg az 1914-ben kirobbant I. világháború. A négyéves háború és a Tanácsköztársaság időszakában folyó hadműveletek érzékenyen érintették megyénk területét.

A világháború kitörésével mindenütt előtérbe került a hadiszállítás a polgári célú szállításokkal szemben.

Az utak építéséhez és javításához szükséges kő- és fedőanyagok fuvarozása nem volt folyamatos, így anyaghiány miatt jóformán nem lehetett útépítési munkákat végezni. A vagonhiány miatt még az utak javításához szükséges kőmennyiséget sem tudták leszállítani. További problémát jelentett, hogy a katonai behívások következtében az útépítéssel foglalkozó személyzet létszáma rendkívül lecsökkent. Az infláció miatt pedig az itthon maradt emberek sem szívesen mentek útkaparónak.

Még súlyosabbá vált közútjaink helyzete a háborút követően a Tanácsköztársaság időszakában. A Tanács Kormány és a Román Királyi Hadsereg harcai megyénk tiszántúli részét – a folyó természetes védővonala következtében szinte állandó hadműveleti területté változtatták. A folyamatos csapatmozgások, a tüzérségi csapások tönkretették az utak nagy részét. Nagyobb veszteséget jelentett még a folyami átkelőhelyek megsemmisítése. Megyénkben minden közúti híd elpusztult a harcok következtében. A legfontosabb átkelőhelynek számító szolnoki közúti hidat még a magyar seregek aknázták alá, de egy román ágyúlövedék robbantotta fel.

A Tiszafürednél és Kiskörénél átívelő hidak szintén a tiszai csatákban váltak használhatatlanná. Helyreállításukhoz csak a harcok befejezése után lehetett hozzákezdeni. Az 1914-ben kitört világháború az úthálózatban mindenütt jelentős károkat okozott. A legjelentősebb azonban az a veszteség, hogy a háború megakadályozta a tervezett útépítéseket.

## JÁSZ-NAGYKUN-SZOLNOK MEGYE HÍDJAI ÉS KÖZÚTJAI 1914-1940

Amint azt az előzőekben említettük 1913-ban a kereskedelmi miniszter a megyének az új beruházás terhére a következő útszakaszok kiépítését engedélyezte:

| | | |
|---|---|---|
| 1./ | Mezőtúr-Szarvasi tvh.út | 6,5 km |
| 2./ | Tiszaderzs-Tiszaszentimre | 5,6 km |
| 3./ | Mezőtúr-Törökszentmikló | 9,5 km |
| 4./ | Abádszalók régi út | 1,5 km |
| 5./ | Szolnok Kőrösi út | 3,0 km |
| 6./ | Tiszaföldvár Vezsenyi út | 3,6 km |
| 7./ | Cibakháza beágazó út | 1,3 km |
| 8./ | Mezőtúr Mesterszállási út | 12,0 km |
| 9./ | Jászberény Jászfelsőszentgyörgyi út | 7,5 km |
| 10./ | Jászkisér-Jászladány-Újszászi út | 21,0 km |
| 11./ | Pusztamonostor-Jászfényszarui út | 11,3 km |
| 12./ | Fegyvernek Vásártéri út | 0,7 km |

A 12 útvonal összesen 83,5 km-rel növelte volna a beruházási hitelből kiépített 193,975 km hosszú törvényhatósági útvonalak hosszát.

A háború után a tervekből annyi valósult meg, hogy 1916-ban a miniszter elrendelte a Jászkisér-Jászladány-Újszász kőút építését azzal a feltétellel, ha a földmunkákhoz szükséges munkaerő biztosítva van.

Az építkezést saját kivitelezésben indították meg.

Elkészült még négy útvonal terve:

Mezőtúr-Törökszentmiklós tvh. út 8,0-17,512 km szakasz Cibakháza belső szakaszán 1,683 km út, Pusztaecseg-Bucsa út 6,0-6,3 km és Jászberény-Jászfelsőszentgyörgy 0,0-8,0 km szakasz terve. Ezek a munkák a háború miatt nem indultak meg.

A vállalkozók, az utak fenntartására a rendkívüli viszonyok miatt nem tudtak elegendő kavicsot szállítani, ezért a kereskedelmi miniszter ígéretet tett, hogy az állami kőbányákból a törvényhatósági utak részére kavics szállítását engedélyezi. 1914-ben alkottak szabályrendeletet a közúton közlekedő járművek jelzőtáblával való ellátásáról.

A rendelet szerint az 1890. I. t.c. 1. par.-ban felsorolt közutakon közlekedő járműveket el kellett látni a tulajdonos nevét, lakhelyét és a jármű sorszámát feltüntető jelzőtáblákkal. A táblán a felirat olajfestésű, fehér alapon kék színű, egyenes állású, könnyen olvasható betűkkel készült. A tábla nagysága 35x25 cm, elhelyezése a jármű jobb oldalán feltűnő helyre. A személyszállításra használt hintók és egyéb magánfogatoknál a táblát a kocsi belsejében is el lehetett helyezni. A szabályrendeletben felsorolt rendelkezések megsértőinek 100 korona pénzbüntetést helyeztek kilátásba.

1915-ben felülvizsgálták a megyében a vasúti állomásokhoz vezető utak kövezetvám-szedési ügyét. Huszonhárom út (törökszentmiklósi, kunhegyesi, túrkevei, jászladányi, jászapáti, kenderesi, pusztataskony-abádszalóki, szászberki, kunszentmártoni, tiszaföldvári, jászkiséri,

pusztamonostori, dévaványai, jánoshidai, tiszaszentimrei, tiszavárkonyi, vezsenyi, pusztatenyői, szajoli, kunmadarasi, jászfényszarui, jászárokszállási és jászdózsai út) rendelkezett vámszedési joggal, az adminisztráció egyszerűsítésére ezeknek az utaknak kövezetvámszedési jogát egy engedélyokiratba foglalták.

A vámdíjakat a q-ként fizetendő 4 fillérről 6 fillérre emelték. A megye továbbra is megengedte, hogy a befolyó jövedelem 1/3-át útépítés és -fejlesztés céljára használják fel. Ezentúl is vámmentesnek fogadták el az 1890. I. t.c. 99. par.-ban felsorolt áruféleségeket, valamint a nagy tömegben szállított cukorrépát, takarmányrépát, tűzifát, kokszot, téglát, követ, kavicsot és homokot.

## AZ 1920-AS ÉVEK KÖZÚTI MUNKÁI

Az 1920. XXVII. t.c. módosította a közúti törvényt. A közmunkaváltságot kiterjesztette a géperejű járművekre, gőz-, motorekékre, cséplőgépekre. Az útadó százalékos nagyságát a megye maga határozhatta meg. A községi munkát, illetve megváltását a törvényhatósági utakra is felhasználhatták. A törvényhatóságokat kötelezte a vicinális utak átvételére. Az új törvény nagyobb lehetőségeket nyújtott a megyéknek a közúti alap felhasználására, ebben az időben azonban több körülmény is nehezítette az utak helyreállítását.

A háború ideje alatt a kiépített törvényhatósági, közúti hálózat javítás céljából alig kapott kavicsot. Ennek következtében a kőpálya elkopott, néhol teljesen eltűnt, az utak alapja több helyen áttört, földdel összekeveredett.

Az utak helyreállításának céljára 1923-ban 37.790 $m^3$, 1924-ben 36.980 $m^3$ kavicsot igényeltek.

1923-ban az alispán 15 millió korona előleget adott a solymosi, a tarcali és a jobbágyi kőbányáknak, a kavicsszállítás biztosítására. A bányák azonban nem tudták a megrendelést a szükségletnek megfelelően teljesíteni. A szállított mennyiség jóformán csak a Törökszentmiklós-mezőtúri tvh. közút 4 km hosszú szakaszának helyreállítását fedezte. A kavicsszállítások megindulása után pedig az infláció akadályozta a rendszeres helyreállítási munkák végrehajtását. Az év közepére a kavics, a vasúti szállítások, a fuvar, a munkabérek árai rohamosan emelkedtek.

Az alispán a törvényhatóságtól 168 millió korona pótköltséget, a kereskedelmi minisztertől 200 millió korona államsegélyt kért a munkálatok elvégzésére. A miniszter a kérést nem teljesítette, így a helyreállítást felfüggesztették.

A kőbányák kavicsszállítását leállították, az állomásokon egyre több kavicsdomb emelkedett, mert a megdrágult fuvardíjakat sem tudták kifizetni. A hengerek közül csak 2 db gőzhenger működését engedélyezték, az egyik a szolnok-kőtelki úton, a másik a szolnok-besenyszögi úton dolgozott. A két útszakasz helyreállítása az év végére készült el 18 km, illetve 13 km hosszban.

A II. alföldi transzverzális út hibáinak kijavítását Karcag mellett kezdték meg. A Tiszavárkony-jászkarajenői úton 2,5 km hosszú részt elkészítettek, a további építést azonban fedezet hiányában beszüntették.

1921-ben kezdik el a vicinális utak törvényhatósági kezelésbe vételét. A 12 vicinális úti bizottságot megszüntették. 712,5 km útszakaszt a községi közdűlő utak sorába bocsájtottak vissza. A községek feladatává tették, hogy vegyék kezelésbe azokat a vicinális útszakaszokat, amelyek a területükhöz tartoznak. Az átvételekről a járási úti bizottságokkal megkötötték a szerződéseket.

A vicinális utak már kiépített szakaszai (pl. a Kunhegyes-tiszaszentimrei út 12,5 km és a Jászkisér-jászladányi út 4,4 km hosszú szakasza) a törvényhatóság kezelésébe kerültek.

1922-ben a minisztérium új közúti törvényt kezdeményezett. A megye alispánja is javaslatot terjesztett elő az új törvénnyel kapcsolatban. A tervezetből a megyék ellenállása miatt nem lett semmi.

1923-ban a megye 27 vasúti hozzájáró útján gyakorolt vámszedési jog díjtételeit újra szabályozzák. Az emelkedő árakkal történő lépéstartás miatt a vámdíjakat nem állandó összegben rögzítik, hanem a vámköteles áru vasúti, szállítási díjának bizonyos százalékában állapítják meg azt. Ennek következtében a vasúti tarifa emelésekor a vámdíjak is automatikusan emelkednek. A fizetendő díjakat öt árucsoportba sorolták.

A vámdíjak I-II. árucsoportba tartozó szállítmányok után 20 százalék, a III. árucsoportnál 10 százalék, a IV. és V. árucsoportnál 5 százalék. A kereskedelmi miniszter a Tiszavárkony-jászkarajenői tvh. közút kiépítésére, a Mezőtúr-törökszentmiklósi közút és a Jászberény-jászfelsőszentgyörgyi községi közlekedési út továbbépítése céljából 1,4 millió korona kamatmentes állami kölcsönt adott a megyének.

1923-ban a tvh. utak hossza 678,581 km, ebből 476,658 km a kiépített út. A vicinális utak hossza 360,6 km.

Egy év múlva 680,781 km kiépített és 199,723 km kiépítetlen tvh. út van a megyében. A vicinális utak hossza 284,9 km, ebből 1,7 km a kiépített.

Az utak jellegének megállapítását időnként felülvizsgálták. 1924-ben 7 útszakaszt (Abádszalók-Tiszanána, Kunmadaras-Abádszalók, Karcag-Tiszafüred, Dévaványa-Karcag, Dévaványa-Ecseg, Mezőtúr Fegyvernek, Kunszentmárton-Szelevény) összesen 75,7 km útszakaszt a vicinális utak hálózatából lehagytak és a községi közdűlő utak közé sorolták, mivel a helyi és átmenő forgalom csekély, az utak karbantartása pedig aránytalanul nagy költségbe került. Az utak fenntartásáról ezután az érdekelt községek gondoskodtak. Ismerünk olyan esetet is, amikor alacsonyabb rendű utat soroltak át magasabb osztályba.

1926-ban a Mesterszállás községből északi irányban kiágazó és a Mezőtúr-tiszaföldvári tvh. közútig terjedő 5,5 km hosszú községi közdűlő utat, 1927-től pedig a 8,0 km hosszú Jászberény-jászfelsőszentgyörgyi vicinális utat vették fel a tvh. utak közé. Az utóbbi útvonal terve egyébként már 1913-ban készen állt, a kereskedelmi miniszter engedélyezte is a kiépítést, a világháború azonban megakadályozta a terv végrehajtását.

A Tanácsköztársaság idején 1919-ben az útvonal közigazgatási bejárását elhalasztották, így végül csak 1927-ben került sor a 8,0 km hosszú útvonal kiépítésére, kőalapos kavicspályával. A munkálatokat 1927. április 11-én kezdték meg, és november 15-én fejezték be.

1920-ban Magyarországon 1.672 db gépjárművet tartottak számon, az állomány 1927-re tízszeresére nőtt. A gépkocsik számának növekedése megkövetelte a korszerű útpályák építését. A vizes makadám ugyanis egyre több gondot okozott a robbanómotoros járművek forgalmának. Az autók, motorkerékpárok nagy raksúlyát és

sebességét a gyenge alappal készült utak nehezen bírták. Ehhez járult még, hogy a gumikerekek megjelenése csak fokozta a vizes makadám utak elhasználódását. A gumikerekek ugyanis mintegy felszippantották a makadám utak anyagát, ezek legtöbb esetben a mély kátyúk gócpontjai lettek. Az 1920-as években térnek át országosan a vízzel kötött makadám utak építéséről a maradandóbb útburkolatokra.

Az 1926-ban Milánóban megrendezett Útügyi Konferencia olyan megoldásokat keres, amely a mindinkább növekvő autóforgalmat kielégíti. A kavicspályák olajozására tett kísérletek nem váltak be, jobb megoldásnak tűnt a kátrány, a bitumen és cement felhasználása.

Jász-Nagykun-Szolnok megyében az állami út, Abony és Karcag közötti 82,0 km hosszú szakaszának átépítését már íly módon vették tervbe. Az útszakasz szélesítését is elvégezték. A 4,0 m-es útpályát a városok és községek átkelési szakaszán, 6,0 m-re, a külső szakaszán 5,5 m-re szélesítették. Az átkelő szakaszok burkolását kiskockakővel, a külső szakaszát bitumenes burkolattal tervezték.

A megyében az 1933-ban épített utak 85 százaléka még vizes makadám. Ez az arány amellett, hogy egyre nagyobb számban alkalmazzák a korszerűbb burkolatokat, hozzávetőlegesen megmaradt 1940-ig. 1935-36 között az új rendszerű makadám utak hossza hatszorosára növekszik. Betonút csak 1940 év végén készül el a 415. sz. kecskemét-békéscsabai útnak a Tiszaug-Tiszakürt közötti szakaszán.

A kormány a vármegyék beruházási céljaira a Speyer-kölcsön mintájára 2,5 millió fontsterling külföldi kölcsönt vett fel. Az összeget az igénylő megyéknek az 1925-27-es években utalták ki. A kölcsöntörlesztés részleteire és kamataira kétszeres biztosítékul az útalapok, útadó és községi közmunka jövedelmét kellett lekötni. A megyék az összegek több mint kétharmadát útépítési beruházásokra használták fel.

Jász-Nagykun-Szolnok megyében 1927-ben került sor a kölcsönből kiépítendő utak és hidak sorrendjének tárgyalására. E szerint a következő utak és műtárgyak kiépítésének programja készült el:

1./ Jászberény-jászfelsőszentgyörgyi út 8,0 km
2./ Hék-mesterszállási út 6,5 km
3./ Kunhegyes-gyendai út 9,8 km
4./ Mezőtúr-törökszentmiklósi út ki nem épített szakasza 9,5 km
5./ Jászladány-jászalsószentgyörgyi út 5,1 km
6./ Tiszavárkony-jászkarajenői út 1,0 km
7./ Tiszaderzs-tiszaszentimrei útból 3,0 km
8./ Tiszasüly-Kolopfürdő-kőtelki út 8,0 km
9./ Jászdózsa-jászjákóhalmi út 5,0 km
10./ Karcag-kunhegyesi útból a két végén 9,0 km
11./ Jásztelek-Zagyva-híd
12./ Szolnok-tiszaug-kunszentmártoni út martfűi szakaszán útrézsű biztosítása 2,9 km
13./ Túrkeve-gyomai út 2,9 km
14./ Berettyó csatorna hídja
15./ Kunszentmártoni "vezér" útból további 2,0 km
16./ Pest megye által a megyehatárig kiépítendő Vezseny-jászkarajenői úthoz hozzájárulás 2,0 km.

A tervezett 70,9 km út és a két híd építése előzetes költségvetés szerint 2.459.000 pengőbe került.

A kiépítendő utakat 8,0 m útkorona szélességben és 4,0 m széles, hengerelt és alapozott kavicspályával vagy ezzel egyenlő értékű kocsipálya burkolattal tervezték.

Az építkezések befejezésére két évet irányoztak elő.

A kölcsön kamatainál az útépítkezések alkalmával esetleg elért megtakarításokat a Tiszaderzs-tiszaszentimrei út még hátralévő 2,5 km hosszú, a Túrkeve-Fegyvernek, vagy a Túrkeve-Kuncsorba útszakaszok kiépítésére szánták.

Még ebben az évben elkezdték a Jászberény-Jászfelsőszentgyörgy és a Kunhegyes-tiszaroffi út építését. Ugyancsak ekkor készült el a szolnoki és az újszászi Zagyva-híd, valamint a Szolnoki és ártéri Tisza-híd kocsipályájának újjáépítése. A külföldi kölcsönnel épült utak közül befejezték a Jászberény-jászfelsőszentgyörgyi utat és decemberben átadták a forgalomnak a jásztelki Zagyva-hidat.

Ebben az időben a megye a szabályrendeletekkel intézkedett az utak fenntartása, fejlesztése iránt.

A tervezéseknel már figyelembe veszik a forgalomszámlálási eredményeket.

1928-ban elkészült a Hék-mesterszállási, Jászladány-jászalsószentgyörgyi, Mezőtúr-törökszentmiklósi és a Kunhegyes-gyendai út, összesen 31,0 km hosszban.

1929-ben elkészült a Kunszentmárton-szarvasi út 3,0 km hosszú és a Túrkeve-gyomai út 2,5 km hosszú szakasza, valamint a 34,0 m nyílású Hortobágy-Berettyó-híd vasbeton szerkezetűvé való átépítése.

Jász-Nagykun-Szolnok várnegye

## közuti szabályrendelete

Első rész.

Általános határozatok.

1. §.

Ezen szabályrendelet felöleli a törvényhatósági, községi közlekedési (vicinális) és községi (közdülő) utak s azok műtárgyainak építési és fentartása körül előforduló teendők részleteit.

2. §

Az utbiztosok szolgálati viszonyairól külön szabályrendelet intézkedik, mely e szabályrendeletnek kiegészítő részét képezi.

3. §.

A törvényhatósági uthálózatba felvett vonalak kimutatása e szabályrendelet mellékletét képezi.

4. §.

A községi közlekedési (vicinális) utak hálózatába felvett vonalak kimutatása e szabályrendelet mellékletét képezi,

zottságának 1928 junius 20-án tartott rendes közgyülésében.

ALEXANDER IMRE s. k.
alispán.

Ez a határozat közhirré teendő s a felebbezési idő lejártával jóváhagyás végett felterjesztendő.

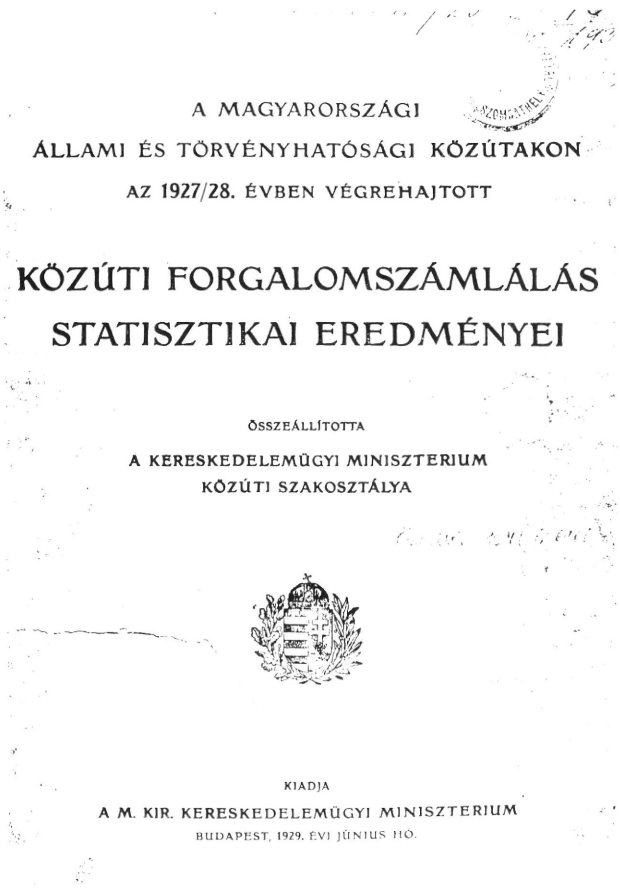
Erről az alispán értesitendő.

390 kgy
1928 szám

Olvastatott a m. kir. Belügyminiszter ur 70862—1928. III. sz. rendelete, mellyel a törvényhatósági bizottság 7350 kgy. 1927. számu határozatával a törvényhatósági hordó jelző hivatalokról alkotott vármegyei szabályrendeletet a Kereskedelmi Miniszter urral egyetértőleg jóváhagyta.

14775
1928

**J. N. K. Szolnok vármegye közúti szabályrendelete 1927-ből**



A MAGYARORSZÁGI
ÁLLAMI ÉS TÖRVÉNYHATÓSÁGI KÖZÚTAKON
AZ 1927/28. ÉVBEN VÉGREHAJTOTT

KÖZÚTI FORGALOMSZÁMLÁLÁS
STATISZTIKAI EREDMÉNYEI

ÖSSZEÁLLÍTOTTA
A KERESKEDELEMÜGYI MINISZTERIUM
KÖZÚTI SZAKOSZTÁLYA

KIADJA
A M. KIR. KERESKEDELEMÜGYI MINISZTERIUM
BUDAPEST, 1929. ÉVI JÚNIUS HÓ.

**Az 1929 évi forgalomszámlálás adatai**

1929-ben a Pusztamonostor-Jászfényszaru községi közdűlő utat, a Jászfényszaru-zsámboki vicinális utat, valamint a Kenderes-abádszalóki és a Kisújszállás-Kunmadaras-tiszafüredi tvh. utat összekapcsoló közdűlő utat a tvh. utak sorába felveszik.

A kereskedelmi miniszter 130.802/1929. sz. rendeletével a kiépített úttal nem rendelkező községek és tanyacsoportok összeköttetését határozta el a legközelebbi kiépített úttal. A program lényege, hogy a kőúttal nem rendelkező községeket bekapcsolják a közúthálózatba, illetve a tanyacsoportokat bekötőutakhoz juttassák. A megyében hét út építését tervezték:

1. Pusztamonostor-fényszarui út 6,3 km
2. Cibakházi bekötőút 1,2 km
3. Pusztagyendai bekötőút 0,8 km
4. Abádszalók gőzmalomhoz vezető út 0,4 km
5. Kakat-tibuccsárdai út 14,0 km
6. Kunhegyes-karcagi út 19,0 km
7. Dévaványa-körösladányi út 5,5 km

1930-ban további hat utat vettek fel:

1. Jánoshida-Boldogháza vasútállomást Tápiógyörgyével összekötő községi útból a megyehatárig 2,6 km
2. Tiszaszentimre-tiszaszőlősi tvh. út 4,6 km
3. Tiszaörs-Tiszaszentimre községi út 5,7 km
4. Jászfényszaru-zsámboki tvh. út 5,0 km
5. Túrkeve-kuncsorba-tiszaföldvári tvh út
6. Szolnok-Kőtelek tvh. útból Hunyadfalvára ágazó út 1,0 km

Az útépítési tervek feltétele szerint a költségek egyharmadát a Kereskedelmi Minisztérium, egyharmadát a megye, egyharmadát pedig az érdekelt községek biztosították.

A Kakat-Tibuccsárda és a Kunhegyes-karcagi út költségeihez a tvh. 200.000 pengővel járult hozzá. Az útépítés és a fenntartás két legfontosabb forrása a közúti alap és a közmunka maradt. Jellemző, hogy az 1923-24. évi közúti pénztárának bevételi oldala a következőkből tevődött össze:

- vámbevétel 2.100.000 K
- tőkepénzek, értékpapírok kamata 3.500 K
- helyi érdekű vasúti részvény kamata 12.000 K
- községek átkelési szakaszaira hozzájárulás 760.720 K
- különféle bevételek 1.000 K
- községi közmunka 57.495.600 K
- útadó összege 35.200.000 K

A községi közmunkákat még 1933-ban is az 1890. I. t.c. 49. par.-a alapján rótták ki. A közmunka felét továbbra is kötelező volt megváltani. A megváltás díja 1920-ban kézinapszám után 1 korona, 1 fogatos igásnapszám 3 korona, 2 fogatos igásnapszám 6 korona. A díjakat a jelentkező infláció miatt rövidesen megemelték. 1923-ban a közmunkaváltság: kézinapszám után 800 korona, 1 fogatú napszám után 2.200 lorona, 2 fogatú napszám után 4.400 korona. 1924-ben meghagyták az egyenes állami adó után az útadót 10 százalékban, de a kézinapszám után 2 aranykoronát, 1 fogatú igásnapszámért 3,5 aranykoronát, 2 fogatúért 7 aranykoronát kellett fizetni. 1934-ben kézinapszám után 1,5 pengőt, 1 fogatos igásnapszámért 6 pengőt, a géperejű járművek után pedig szintén 6 pengőt szedtek be.

1938-ban a megváltási árakat az 1934. évihez hasonlóan vetik ki, de az útadó mértékét már felemelték 12 százalékra.

## *AZ 1930-AS ÉVEK ÚTÉPÍTÉSEI*

1930-ban tízéves útépítési programot kezdett el a Kereskedelmi Minisztérium.

Az első három évben 1.200 km állami út állandó burkolattal való ellátását tervezték, itt szerepelt a Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-nyíregyházi út. Az átépítési munkák még ebben az évben megindultak. Az út egyes szakaszait a forgalom elől elzárták és a forgalom ideiglenes útra terelődött.

A Kereskedelmi Minisztérium az állami út átépítésével kapcsolatban, a forgalom zökkenőmentes lebonyolítására kiépítette a Kuncsorbát, a Mezőtúr-törökszentmiklósi úttal összekötő 5,0 km hosszú útszakaszt. Az állami út építésénél 1930-ban befejezték valamennyi városi és községi átkelési szakasz kiépítését. Szolnokon elkészült 2,0 km hosszú Sheet aszfalt, Szajolnál 1,0 km Bitumac, Törökszentmiklóson 1,0 Topeka és 3,0 km fejkő, Szapárfalun 1,0 km Topeka, Kisújszálláson 1,3 km Bitumac és Karcagon 0,4 km Bitumac téglaburkolat.

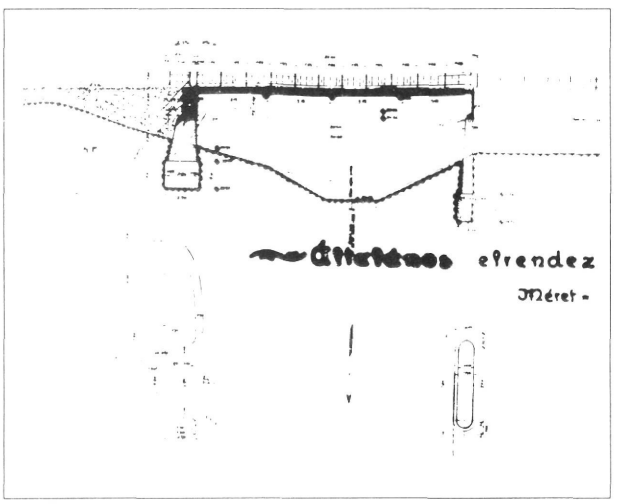
1931-ben Karcagig elkészült az első felületi kezelés, Szajol-Törökszentmiklós között pedig a végleges útpálya.

1932-ben a Kereskedelmi Minisztérium az ínségmunkák keretében útépítési célokra 90.000 pengőt utalt ki. Az összegből a Tiszaroff-tiszaszentimrei közút, a Tiszaderzs-Tiszaszentimre között hiányzó 4,2 km-es szakasz

és a Dévaványa-körösladányi út 2,5 km-es ki nem épített szakaszát akarták állandó burkolattal ellátni. A munkák a következő évben készültek el.

Ínségmunkák keretében tervezték kiépíteni a Jászberény-Jánoshidai út egy szakaszát, a Mezőtúr-szarvasi útból Bánrévétől 2,0 km hosszú szakaszt és a Dévaványa-körösladányi út további 1,0 km hosszú szakaszát.

1933-ban a transzferkölcsönből felvett 90.000 pengőből a nagyrévi, tiszaföldvári, vezsenyi és tiszavárkonyi hajóállomásokhoz vezető utak kiépítését kezdték el. Ezeket az utakat még ez évben átadták a forgalomnak, majd elkezdték a Pusztamonostor-jászfényszarui út építését.



**A Hortobágy-Berettyó híd terve (részlet)**

A közúti alap terhére épült a Karcag-füzesgyarmati úton a Hortobágy-Berettyó csatorna hídja, a Jánoshida-boldogházi úton lévő faszerkezetű Zagyva hidat vasbeton híddá építik át, a Jászfényszaru-Zsámboki úton szintén a Zagyva-hidat építik át, végleges szerkezetűvé.

Megindul a Tiszasüly-Kőtelek-kolopfürdői, a Jászdózsa-jászjákóhalmi, a Pusztamonostor-Jászfényszaru-zsámboki tvh. utak, valamint a Jászárokszállás-ágói és a Turkeve-kuncsorbai út kiépítése. 1930-ban a jászárokszállási közbirtokosság az „Ágói út" kikövezéséhez 80.000 pengővel járult hozzá.

1933-ban Jász-Nagykun-Szolnok megye úthálózata a következő:

A KM. 70.846/1934. sz. rendelete állapította meg Magyarország főközlekedési úthálózatát.

A főúthálózatba sorolták azokat az utakat, amelyek: külföldi kapcsolatokat szolgáltak, az egyes országrészeket kapcsolták össze és a fontosabb termelési régiókat kötötték össze a lakott centrumokkal.

Ennek megfelelően sorolták be a I., II. és III. osztályba az utat és jelölésük is egy, két és háromjegyű számokkal (első-, másod- és harmadrendű főútvonalak) történt. A főutaknak ez a hármas osztályozása közel 30 évig volt kisebb változtatásokkal érvényben.

Megyénk útjainak elnevezése a következőképpen alakult:

I. rendű főút:

a 4. sz. Budapest-Püspökladány-Kolozsvár állami közút 93,280 176,079 km szakasza 83,0 km

II. rendű főút:

a 32. sz. Abony-Füzesabony főközlekedési út 14,883-53,383 km közötti szakasza 39,0 km

III. rendű főutak:

311. sz. Nagykáta-Jászapáti f. út 6,570-35,506 29,0 km 321. sz. Szolnok-Újszász f. út 0,000-8,078 km 8,0 km 322. sz. Jászkisér-Kunhegyes f. út 0,000-42,022 37,0 km 323. sz. tiszafüred-tiszaroff f. út 14,544-42,911 28,0 km 324. sz. Kenderes- Kunmadaras f. út 0,000-31,450 31,0 km 325. sz. Karcag-Tiszafüred f. út 0,000-21,386 21,0 km 411. sz. Szolnok-Tiszainoka f. út 0,000-40,681 41,0 km 412. sz. Kisújszállás-Szarvas f. út 0,000-47.853 48,0 km 413. sz. Kisújszállás-K.ladány f. út 0,000-36,250 36,0 km 415. sz. Kecskemét-Békéscsaba f. út 29,600-53,903 24,0 km.

A főközlekedési utakon kívül még 40 törvényhatósági út maradt, valamint a vicinális és a közdűlő utak rendszere.

1934 végére kiépült a Jászfényszaru-zsámboki út, a Jászdózsa-jászjákóhalmi út, a Tiszasüly-Kőtelek-kolopfürdői út. A transzferkölcsönből elkészült a Pusztamonostor-jászfényszarui útvonal, a Mezőtúr-szarvasi útból 4,5 km, a Dévaványa-körösladányi útból további 1,0 km, a Jászberény-jánoshidai útból 10,0 km. Az év végére a megyében nem volt olyan község, amely a kiépített tvh-i úthálózatba műúttal nem kapcsolódott be.

A Mezőtúr-szarvasi tvh. út kiépítését rendkívül fontosnak ítélte a megye, ezáltal ugyanis a Baja-Csongrád-erdőhegyi állami út a Körös folyó jobb oldalán fekvő településekkel is kapcsolatot nyert.

1935 évben szervezeti változás volt. A Kereskedelmi Minisztérium kettévált, és az Iparügyi Minisztérium mellett létrehozták a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztériumot. Ez utóbbi intézte az útügyi igazgatás felügyeletét.

1936-ban Szolnok megye közúthálózatát a melléklet tartalmazza. 1936-ban kezdtek tárgyalást a Szolnok-kőtelki tvh. útból kiágazó Hunyadfalvára vezető községi közdűlő út kiépítésére. Kőtelek hajlandó volt a 16.000 pengő építési költség egyharmadát elvállalni, ha az utat 3,0 m széles kőalapú kavicspályával építik ki. A költségeket a transzferkölcsön fedezte.

Ugyancsak ekkor határozták el a Kisújszállás-Mezőtúr-szarvasi tvh. út ki nem épített 2,6 km hosszú szakaszának építését, szintén 3,0 m-es kőalapú kavicspályával. A 40.000 pengő építési költséghez, Mezőtúr 14.000 pengővel járult hozzá.

1937-ben építik ki a Törökszentmiklós-újballai utat, a Jászárokszállás-ágói út kiépítését befejezik, kiépítik a Mezőtúr-szarvasi út kiágazó 2,6 km hosszú szakaszát, Tiszaburán a hajóállomáshoz vezető utat, a gyendai bekötő utat. Fegyverneken elkészült a 4. sz. út átkelési szakasza 800 m hosszban 5,5 m széles aszfaltburkolattal, Jászárokszálláson a Jászberény-vámosgyörki út átkelési szakaszát 914,0 m hosszban 5,5 m széles betonalapú lemezes kiskockakő burkolattal látták el. A következő évben ezt a munkát folytatják Fegyverneken és Jászárokszálláson. A jászberényi vasbeton híd felépülésével a megye tvh. útjain már egyetlen fahíd sincs.

1938-ban készült el a hunyadfalvi bekötőút.

1937-ben kérik a Jászapáti-hevesiványi községi közdűlő út felvételét a tvh. utak közé és annak állandó burkolattal való ellátását. A jelzett útszakasz ugyanis egy 2.000 fős tanyai települést kapcsolna be a forgalomba és biztosítaná a település közlekedését esős időszak alatt is. Az útvonalat felveszik a tvh. utak közé és a jobb nyomvonalon vezetés érdekében annak kiinduló pontját az Abony-füzesabonyi tvh. út 4,36 km szelvényétől határozzák meg. Az új útszakasz teljes hossza 5,75 km-re módosul. Az út

kiépítését 1938-ban fejezik be. Ebben az évben készül el többek között a Tiszaszentimre-tiszaszőlősi út 2,9 km hosszú és a Jászapáti-Jászdózsai út újabb 2,0 km-es szakasza.

1937-ben tárgyalta a megye közgyűlése az egyharmados állami hozzájárulással kiépítendő úgynevezett bekötő utak ügyét. A határozat értelmében a Jászapáti-Jászdózsai tvh. út 6,946-9,346 km közötti szakaszának, a Kuncsorba-tiszaföldvári út 16,125 19,425 km közötti szakaszának építési költségeihez a megye egyharmad részben a közúti alap terhére hozzájárult.

A költségek további egyharmadrészét állami hozzájárulások, a maradék egyharmad részt pedig az érdekelt községek hozzájárulásai adták.

A KKM. 1937-ben a megye útalapjának rendelkezésére bocsájtott 88.09 pengőt. A miniszter úgy intézkedett, hogy az összeget a Jászdózsa-jászapáti, pusztagyendai, jászladányi, Jánoshida-tótkéri, Tiszakürt-szelevényi, Tiszaszentimre-tiszaszőlősi utak kiépítésére kell fordítani.

A megye véleménye alapján ezeket az utakat 1938-ra irányozták elő és a tárgyévi összeget négy útvonal, a Tiszakürt-szelevényi, Tiszaföldvár-homoki vasúti hozzájáró út, a Jászapáti-hevesiványi út és a Kuncsorba-tiszaföldvári út 16,125-19,725 km szakaszának a kiépítésére használták fel.

1938-ban a KKM. a bekötő utak építésére 7.000 pengő hozzájárulást adott. Ebből a pénzből az előbb említett utakon kívül megépült még a Jászberény-szolnoki út 1,3 km hosszú szakasza.

A miniszter a bekötőút építés következő szakaszában 150.000 pengő állami hozzájárulást állapított meg a törvényhatóságnak. Az összeget a Tiszakürt-szelevényi bekötőút 5,7 km, a Túrkeve-Kuncsorba-Kispó (Kétpó) vasútállomáshoz vezető út 3,6 km, Karcagfürdőhöz vezető út, Jászapáti-hevesiványi bekötőút, a Dévaványa-gyomai bekötőút 7,0 km és a Mesterszállás-szarvasi bekötőút 2,0 km, építésére akarták felhasználni.

Az 1930-as évek végén a legjelentősebb útépítés megyénk területén a 415. sz. Kecskemét-békéscsabai út, Kecskemét-Kunszentmárton-kisasszonyszőlősi szakaszának átépítése volt. A KKM. az utat 1939. január 1-től állami kezelésbe vette. Az útvonal nyomvonalának korrekcióit és a betonnal való átépítést 1940-42 között végezték. a munkálatoknál mintegy 700 ember jutott kereseti lehetőséghez. A Tiszaug-Tiszakürt közötti szakaszon 1940. végére a régi út nyomvonalán elkészült a betonozás.

## AZ UTAK HELYZETE A II. VILÁGHÁBORÚ IDEJÉN

Az 1940-es év alispáni jelentéseiben már a háborús időszak tükröződik. A II. világháború idején a katonai szállítások előtérbe állítása miatt vagon hiány keletkezett. A kőanyagok szállítása így nagyon vontatottan haladt. Az igás állatok igénybevétele szintén hátráltatta a közúti anyagok fuvarozását. Ezen okok miatt a fenntartáshoz szükséges kőanyag 20%-át sem tudták leszállítani.

Súlyosbította a helyzetet, hogy a szokatlanul kemény tél és ennek következtében a vasúti forgalom korlátozása miatt márciusig a kőbányák a megrendelt 8.931 vagon kőből mindössze 263 vagon mennyiséget szállítottak le.

Az előző évek gyakorlata szerint a követ töretlen állapotban rendelték meg, majd az utakra kiszállítva az építkezés helyszínén törték meg. A fedanyag szállítás biztosítására és hogy a kőtörés során felmerülő munkabért megtakarítsák, az Államépítészeti Hivatal azt javasolta, hogy a bányáknál úgy módosítsák a szerződéseket, hogy azok terméskő helyett 4-6 cm-es kavicsot szállítsanak. Ennek megfelelően rendeltek a Solymosi és a Farkasmályi Kőbányától 638 vagon, a Gyöngyös-Sárhegyi Kőbányától 769 vagon, a Somoskő Bazaltbányától 594 vagon és a Nógrád Jobbágyi Kőbányától 174 vagon kavicsot.

Az 1940 tavaszán levonuló árvíz jelentős károkat okozott a tvh. utakon. Súlyosan megrongálódott a Jászfényszaru-zsámboki út, melyet a Zagyva árvize 700 m hosszban átszakított. A KKM az árvíz által okozott károk helyreállítására a megyének 25.000 pengő, öt év alatt visszatérítendő kamatmentes kölcsönt utalt ki. 1940-ben a KKM felhívta a megyét, az 1941. évre előirányzott bekötőút építések soronkívüli megkezdésére, valamint a tvh. által 1938-ban elfogadott bekötőút építési program még ki nem épült útjaira az állami hozzájárulást már ebben az évben előlegezi és 120.000 pengő államsegélyt utal ki. Ennek feltétele, hogy a bekötőút építési programot a tvh. 1942-43-ban saját maga valósítsa meg. Az utak közül annyit építsenek ki, amelyek fedezetére a fenti összeg elég.

Az erre az évre előirányzott programból idáig nem tudták megkezdeni a tiszainokai hajóállomáshoz vezető út, valamint a Dévaványa-gabonásdűlői út (4 km) és a Jászszentandrás-alsótanyai út (4,5 km) kiépítését, mivel az utóbbi kettőnél a községek az egyharmados hozzájárulást nem teljesítették.

1941-re előirányozták a Jánoshida-tápiógyörgyei út (2,5 km), a Tiszavárkony szőlőkbe vezető út (1,1 km), a Törökszentmiklós-tenyőtelepi út (0,5 km), a Törökszentmiklós-kengyelhelyi út (0,5 km), a Törökszentmiklós-óballai út (5,5 km), a Tiszapüspöki révhez vezető út (2,7 km), a szabolcsszállási vasútállomáshoz vezető út (0,75 km) szakaszainak építését.

A törvényhatóság a következő években előnyben akarta részesíteni azokat a bekötő utakat, amelyeknél a községek biztosították az egyharmados hozzájárulást. Így került tervbe a Fegyvernek Örményespuszta út (1,5 km), a Tiszaszentimre-újszentgyörgyi út (1,0 km), a Cibakháza-bátorszőlősi út (4,0 km), a Jászladányi I. sz. tanyai iskolai út (2,0 km) szakaszainak építése.

A KKM fontos honvédelmi érdekekre hivatkozva a Tápiószele-Tápiógyörgye-Jánoshida közötti útvonal, Szolnok megye területére eső 2,5 km hosszú szakaszának kiépítését kérte. Fedezet hiányában a kérdést úgy oldották meg, hogy a Jászszentandrás alsó tanyai út építését átütemezték 1941-re és helyette a fenti útszakaszt sorolták be a kiépítendő utak közé. Az erdélyi utak helyreállítására az állam a gőzhengereket az ország több területéről igénybevette. A megye tulajdonában ekkor hat darab gőzhenger volt, de mivel az általános gyakorlat szerint már évek óta 2-3 állami gőzhengert vettek bérbe, megoldásként egy új gőzhenger beszerzését javasolták.

## A HIDAK HELYZETE A MEGYÉBEN 1914-1945-IG

### SZOLNOKI TISZA-HÍD

Az 1911-ben épült első vasszerkezetű hidat 1919. július 27-én robbantották fel első ízben a románok. A Szolnok felőli mederpillér előtti függőleges vasrúd csomópontjai közelében az övrudakat robbantották fel. Ennek következtében a szolnoki hídfő és a mederpillér közötti szakasz, továbbá a folytatólagos konzol rész, valamint a befüggesztett tartószerkezet a mederbe zuhant. A hidat 1920-ban újították fel. A még a mederben maradt, s a hajózást akadályozó roncsokat, s a hídépítésnél ki nem emelt állványcölöpök egy részét, 1923 augusztus-szeptemberében az Állami Gépgyár emelte ki.

Egészen a II. világháborúig jelentősebb közműátvezetések és egyéb rekonstrukciók készültek a hídon.

A II. világháborúban a híd újabb rombolás áldozata lett. A visszavonuló német csapatok 1944-ban felrobbantották és nagyobb pusztítást végeztek, mint az I. világháború alatt.

### TISZAFÜREDI TISZA-HÍD

Ezen a hídon is kisebb rekonstrukciókat hajtottak végre. A II. világháború alatt ezt a hidat is felrobbantották.

### KISKÖREI TISZA-HÍD

A híd 1907-ben épült, a Kisköre és Pusztataskonyt összekötő úton. Az ártéri hidak nyílásbeosztása:

A 26 + 808 km szelvényben:

15 db X 10,6 m + 1 db X 9,4 m

A 26 + 810 km szelvényben:

1 db X 9,4 m + 19 db X 10,6 m

A mederhíd nyílásbeosztása: 45,2 + 64,0 + 45,2 m

Szerkezeti hosszak: 189,2 m ártéri híd

163,2 m mederhíd

236.6 m ártéri híd

Szélessége: az ártéri hidakon 3,8 m széles kocsipálya, a baloldalon 1,2 m-es gyalogjárda, jobboldalon 0,8 m-es járható szegély

A mederhídon 3,5 m kocsipálya a kiemelt szegélyek között és 0,5 m széles járható szegély mindkét oldalon.

A mederhidat 1919-ben felrobbantották, helyreállítására 1923-ban került sor.

A mederhíd pilléreinek alapozása cölöpalapozású, illetve keszonalapozású, az ártéri hidaké síkalap.

### TISZAUGI TISZA-HÍD

A 44. számú Kecskemét-gyulai főút 32 +108 km szelvényében lévő híd 1927-29. között épült. Az alépítményt a Palatinus Építő Rt., valamint Erdélyi és Varga mérnökök cége végezte.A vasszerkezeteket a Mávag készítette.

Nyílásbeosztása: 50,0 +2 X 100,0 + 50,0 m + 30 m ártéri szerkezet.

A híd teljes hossza: 317,4 m

Szélessége: 5,3 m pályaburkolat mellett 2 X 0,6 m járható szegély.

Alapozása: keszonalap, felszerkezet anyaga: vegyes eredetű szegecselt acél, alsópályás, rácsos, főtartó, zórésvas pályával. Statikai rendszere: kéttámaszú gerendahíd.

## AZ UTAK, HIDAK HELYZETE 1945-1965-IG

A felszabadulás után 1947-ig a háborús károk helyreállítása volt a fő feladat. Ezen idő alatt forgalomképessé tették az állandó burkolatú utak 95%-át, valamint a legfontosabb makadám utakat.

Az utak helyreállításával párhuzamosan idnultak a hidak újjáépítési munkái is, de a nagy fesztávolságú hidaknál ez a helyreállítás gép- és anyaghiány miatt csak ideiglenes jelleggel történt.

Az 1947. évben induló hároméves terv során új bekötő utak építése mellett befejeződtek a makadám utak helyreállítási munkái is. Ebben az időszakban a helyreállítás tervezését, a kivitelezések irányítását, ellenőrzését még az államépítészeti hivatalok intézték.

1950-54. között az első ötéves terv időszakában jelentős változások következtek be, mind az útigazgatás, mind az útfenntartás szervezetében, mind a tervezési, kivitelezési metodikákban.

A 340/1949. Mt. sz. rend. a közúti munkákat – melyeket 1868-tól az államépítészeti hivatalok végeztek – 1950. január 1-től vállalati úton rendelte végrehajtani.

1950-ben a helyi tanácsok megalakulásakor az államépítészeti hivatalokból a Megyei Tanács VB-ken Közlekedési Osztályt alakítottak ki. Ettől kezdve 1954-ig az állami utak feletti jogkört a területileg illetékes Megyei Tanács VB gyakorolta. Az 517/IV/1953. sz. Mt. határozattal az állami közutak és az azokon lévő közúti hidak, valamint az összes révek közvetlen felügyeletét 1954. IV. 1. hatállyal ismét a KPM-re ruházta és a Megyei Tanácsok Közlekedési Osztályait megszüntette.

Az ország közútjait a rendelet állami, megyei és községi utak csoportjába sorolta. Az állami közutak igazgatási teendőinek ellátására a KPM. 12 közúti kirendeltséget szervezett, egyidejűleg az eddig Megyei Tanácsi felügyelet alá tartozó 19 Nemzeti Útfenntartó Vállalatot a KPM. felügyelete alá rendelte és vállalattá vonta össze.

A közútkezelői és építési feladatok tisztázásával egy időben 1953. évtől intézményesen és tervszerűen beindultak az útkorszerűsítési munkák. A korszerűsítések nemcsak vízszintes és magassági vonalvezetés rekonstrukcióját jelentették, hanem a burkolatok szélesítését, továbbá beton- és aszfaltburkolatú útfelületek építését is. A hálózatfejlesztésre 15 éves program készült.

A megnövekedett építési tevékenységek mellett az útfenntartásra a vállalatok a legjobb akarat mellett sem tudtak elegendő gondot fordítani, a korszerűsítési munkák volumene és igényessége az útfenntartás rovására volt csak biztosítható. A folyamatos fenntartásra a vállalatokon

keresztül tett intézkedései többlet adminisztráció árán is késedelmeket szenvedtek. Az útfenntartási, útüzemeltetési munkák ésszerű végrehajtása érdekében a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1958. május 1. időponttal a közúti kirendeltségek és az útfenntartó vállalatok személyzetéből megszervezte a közúti igazgatóságokat. (egyelőre csak 12-t) Az útőri személyzet, illetve ezek munkáját közvetlenül irányító körzetvezetők és szakaszmérnökök az igazgatóság állományába kerültek.

A kialakult helyzetben a megyei vezetés elképzelése és a KPM elvei közötti nézeteltérés azt eredményezte, hogy Jász-Nagykun-Szolnok megyét a körzet beosztások miatt területileg négyfelé osztották.

A minisztérium a megye négy szeletét a Budapesti, Egri, Kecskeméti és Debreceni Közúti Igazgatóság hatáskörébe adta úgy, hogy Szolnokon (a Vöröshadsereg u. 4. sz. alatt) főkörzet lett szervezve.

Budapesthez tartozott a Szolnok I., Szolnok II. körzet.

Egerhez tartozott a jászberényi körzet.

Debercenhez tartozott a törökszentmiklósi, mezőtúri, karcagi és a tiszafüredi körzet.

Kecskeméthez tartozott területileg a Tiszazug egyrésze.

A vízi átkelőhelyek a Debreceni Igazgatóság fenntartásába kerültek.

A szolnoki főkörzet vezetéséhez tartozott egy kompügyi előadó technikus, aki felügyelte a Tiszacsege-Tiszaug közötti kompok és a Szarvas I., Szarvas II. elnevezésű kőrösi kompokat.

*Ez időben kompok működtek:*

| | |
|---|---|
| Tiszacsege | Tiszabura |
| Tiszaroff | Tiszabő |
| Tiszapüspöki | Fegyvernek |
| Vezseny | Tiszaföldvár |
| Tiszakürtnél a | Tiszán és |

Szarvas I., Szarvas II. a Körösön.

A kiépített átkelőhelyeken a kompok nagyságának teherbírása szerint 2–5 fő révész dolgozott. A kompok drótkötél vezetéssel, kézi húzással üzemeltek, napi 10–14 órás munkaidővel, a vízállástól függően. Motoros komp csupán Tiszacsegén üzemelt.

A szállítási díj összegét az üzemeltető határozta meg a megyei vezetéssel egyetértésben. A befolyt összeget a Közúti Igazgatóság részére kellett befizetni, mert a költségek állami terhet jelentettek. A révészek bérein kívül igen nagy összeget emésztett fel a komplejárók állandó iszaptalanítása, mert a vízszint emelkedés, illetve csökkenés után néha 50–150 cm vastag iszapot kellett elmosni, vagy lovaskordékkal elszállítani. A kompok üzembiztonsága is jelentős javítási költséget jelentett, főleg avultságuk miatt.

Új komp csupán Tiszabőn lett építve.

A területileg illetékes városi, községi vezetés kérésének eleget téve a KPM úgy döntött, hogy 1957-től a kompok kezelése, üzemeltetése tanácsi kezelésbe kerüljön. Ennek oka az volt, hogy a kompok ez időben már főleg helyi közlekedési, szállítási igényeket elégítettek ki.

## A HIDAK ÚJJÁÉPÍTÉSE

Mivel a háborús pusztítás elsősorban a nagyobb hidakat érte, a Duna és Tisza hídjai 100%-ban az 50 m-nél nagyobb hídjaink 90%-ban elpusztultak. Ezen káron felül az összeroncsolt hídszerkezetek még a folyók medrét is eltorlaszolták, mind a jégzajlást, mind a vízfolyást. Főként a jéglevonulást gátló akadályokat sürgősen el kellett távolítani. Ez az anyagi áldozatokon kívül rengeteg munkát, fáradtságot igényelt.

A Tiszán felrobbantott 12 nagy közúti híd helyett 1944-45. végén mindössze 6 db volt üzemben. Ezek a hidak „hadi hidak" voltak, a háború befejeztével részben le is bontották őket, amelyek mégis megmaradtak nem arra a célra készültek, hogy tartós közlekedést biztosítsanak, hanem hogy minél gyorsabban, egyszerűbben állítsák helyre a közúti összeköttetéseket. Sem nyílásaik nagysága és beosztása, sem szerkezetük, sem alacsony pályaszint-magasságuk nem volt alkalmas arra, hogy komolyabb téli jégzajlásnak, vagy a tavaszi árvizeknek ellenálljon. A legsürgősebb feladat volt tehát a nagy folyókon, a legfontosabb átkelési helyeken a tél beállta előtt olyan hidakat építeni, amelyek a jégzajlásnak és az árvizeknek ellnállnak, illetve az egyes biztosabbnak látszó és a legfontosabb átkelési helyeken lévő cölöpös provizóriumokat kőhányásokkal és erőteljes jégtörőkkel megvédeni.

### SZOLNOKI TISZA-HÍD

A szolnoki közúti Tisza-hidat a II. világháború teljesen megsemmisítette. A német visszavonuló hadsereg 1944. év október hó végén robbantotta fel a hidat. Úgy a felszerkezet, mint az alépítmény tönkrement.

A felszerkezet robbantása 5 keresztmetszetben történt, ami a vasszerkezet teljes lezuhanását és olyan mértékű pusztulását eredményezte, hogy az eredeti 190 fm hosszú hídpályából csak 105 m hosszúságú lezuhant pályarész maradt meg. A felrobbantott híd pótlására a Vöröshadsereg a végleges híd alatt kb. 20 m-re egy fahidat épített, amelynek pályaszintje a Szolnok felőli partrész terepszintjével volt megegyező, így nagyjából az árvíz szinttel egyezett meg. Ezen a hídon ment a forgalom 1946. február 13-ig, amikor is a jeges árvíz minden előintézkedés dacára a középső 60 m-es hídrészt elsodorta.

A vízben lévő roncsokat még ez évben 6 hónap alatt az árvíz veszély miatt el kellett távolítani. 1945. július 15-től 1946. január 12-ig tartott a roncs kiemelés. Ekkor még mintegy 56 tonna súlyú roncsszakasz vízben maradt.

A híd újjáépítésében az alapépítményi és állványépítési munkákat a Hídujjáépítő Vállalat Szolnoki Munkaközössége végezte. A felszerkezeti munkák a műhely-munkákkal kezdődtek 1946. január 13-án.

A roncskiemelési és újjáépítési munkák összesen 2.763.520 Ft költségbe kerültek.

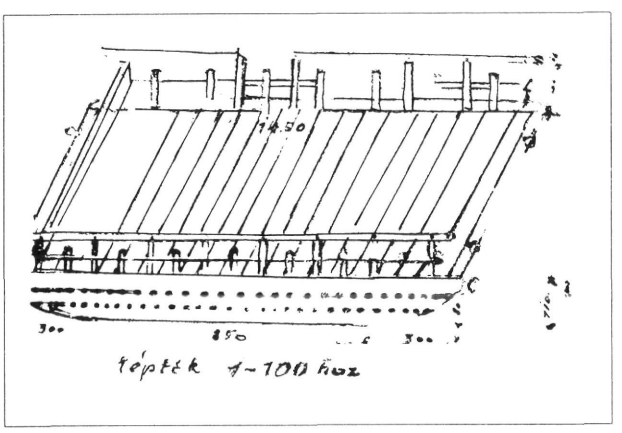
A rendkívüli teljesítménnyel felépített félállandó jellegű hidat 1946 májusában adták át a forgalomnak.

Ez a híd csakhamar nem felelt meg az egyre növekvő fogalomnak, és főként a faszerkezetű pályarészek miatt tetemes költségű állandó fenntartást igényelt. Sem a ko-

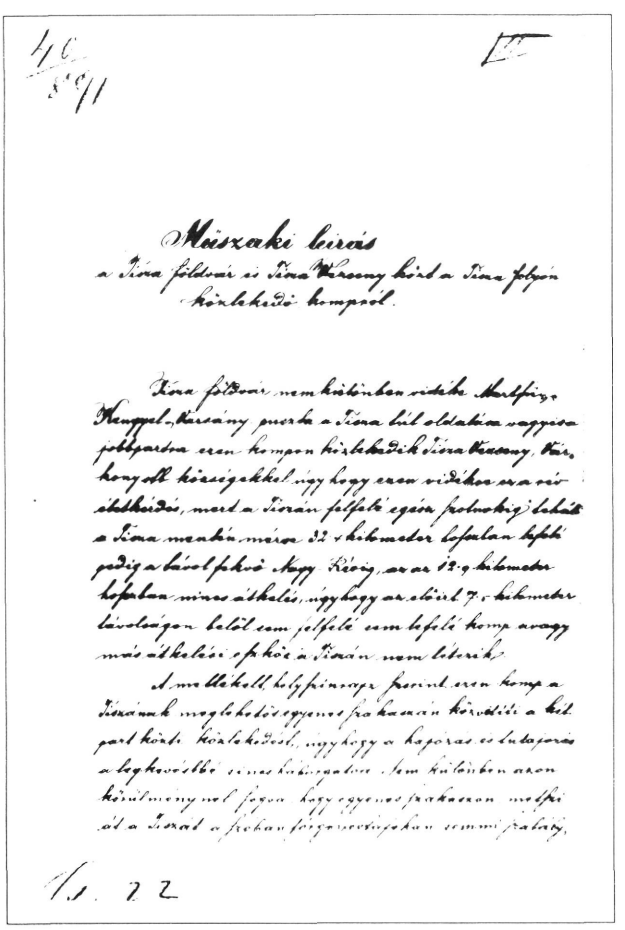
csipálya szélesség, sem a teherbírás nem volt megfelelő, s ezen felül a pályaszerkezetet rövid időközönként ki kellett cserélni. 1952-ben nagyobb erősítési munkát is végeztek rajta.

Szolnok városa több ízben sürgette, hogy a KPM új, korszerű hidat építsen. A hídon ekkor 1205 jármű haladt át naponta. Hitel hiányában azonban az új híd megépítése még váratott magára.

1958. június 15-én bízta meg KMP az UVATERV-t végre az új híd részletterveinek kidolgozásával. Kijelölték a híd acélfelszerkezetének gyártására és szerelésére a Ganz-Mávag-ot, s az egyéb munkák végzésére a Hídépítő Vállalatot.



Az abádszalóki komp terve



A Tiszaföldvár-Vezsenyi komp műszaki leírása

Az építés 1959. január 13-án kezdődött, – a régi híd helyén – és 1963. november 30-ra készült el.

## A TISZAFÜREDI TISZA-HÍD

1944. júniusában a hidat bombázói por söpörte végig, melynek szomorú következményeként a jobb part felőli 30 m-es ártéri és a vele szomszédos első 70 m-es mederszerkezet teljesen elpusztult, illetve a mederbe zuhant. Helyreállításáról szó sem lehetett, a vasúti, valamint a közúti forgalom a hídtól délre létesített szükséghíd elkészültéig teljesen szünetelt. Ez a híd csak közúti járművek átkelésére szolgált. A ponton híd három hét alatt elkészült, és 1944 decemberéig teljesítette hivatását. Ekkor a visszavonuló németek ezt is felrobbantották, mivel a régi hídon az előbb említett két szerkezet tökéletes pusztulása következtében forgalom nem volt, a helyreállítási munkálatok el sem kezdődtek, a németek a megmaradt szerkezetek is felrobbantották.

Az újjáépítésben a vasszerkezet tulajdonképpeni szerelése 1945. november 12-én indult meg. December 12-ig elkészült a szerelés 2/3-ad része, s ekkor indult meg az első komoly jégzajlás. A sűrűn beállványozott híd a Tisza felvizéről állandóan nagy tömegben úszó jégtáblákat nem tudta átengedni. Az állvány felett a Tisza szélességében rövid pár óra alatt hatalmas jégtorlasz képződött, mely összeroppantással fenyegette a szerkezeti állványt, és veszélyeztette a munkák eredményét. A december 12-ről 13-ra virradó éjjel hirtelen bekövetkezett – 10 C-fokos hideg azonban szerencsére összefüggő testté fagyasztotta a laza és eddig a cölöpjármokra nagy nyomást kifejtett jégtorlaszt. A torlasz nyomása boltozatszerűen a partokra adta át, s így az állványzat megmenekült a fenyegetett veszedelemtől. Az ezután még 10 napig tartó hideg idő elegendő volt ahhoz, hogy a főtartókból még hiányzó 1/3-ad rész is elkészüljön és elérje a biztos támasztást nyújtó betonpillért. Ezt követően folyamatosan ment az építés és 1947. év végén a vasúti híd teljesen újjáépült állapotban töltötte be hivatását. Az eredeti tervektől eltérően azonban továbbra is megmaradt az ideiglenes faszerkezet a közúti hídpályán. Addig a régi felrobbantott és épségben megmaradt hídfőkön és pilléreken nem épült külön közúti híd.

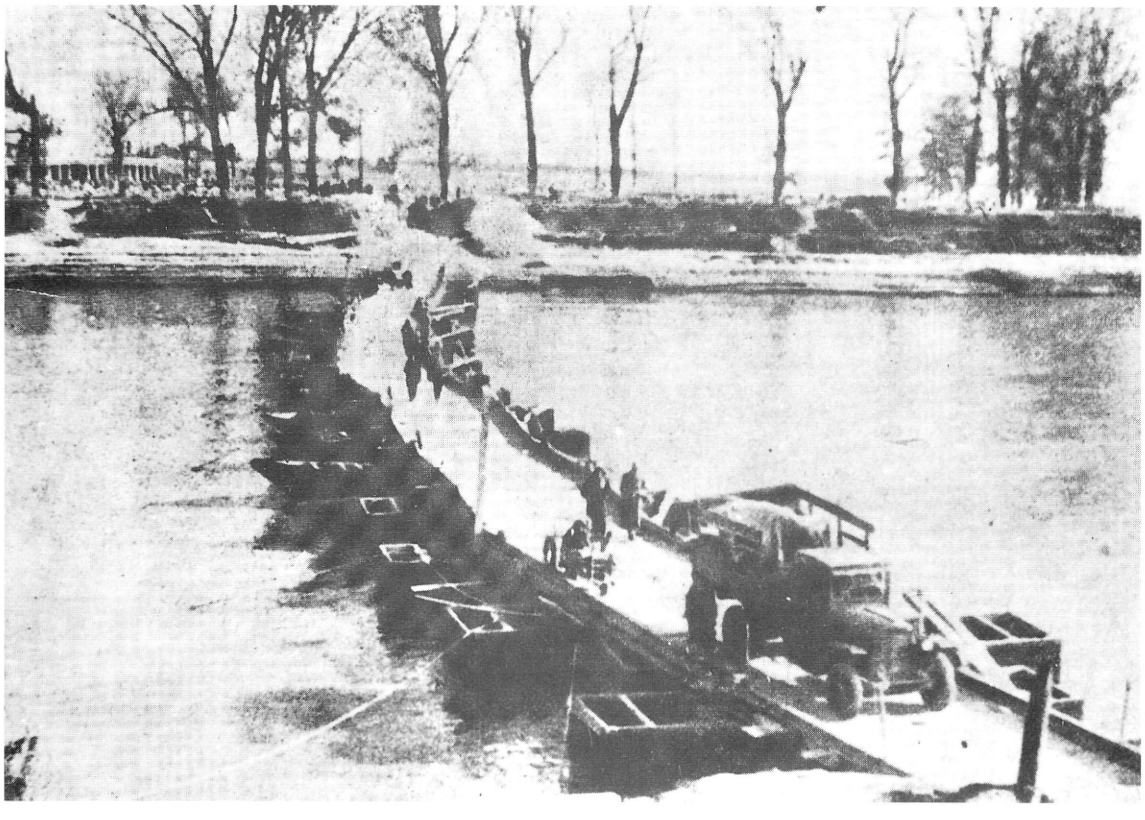
## A KISKÖREI TISZA-HÍD

Az újjáépítése viszonylag kisebb problémát jelentett. A munkát a tiszaugi hídéval azonos módon végezték.

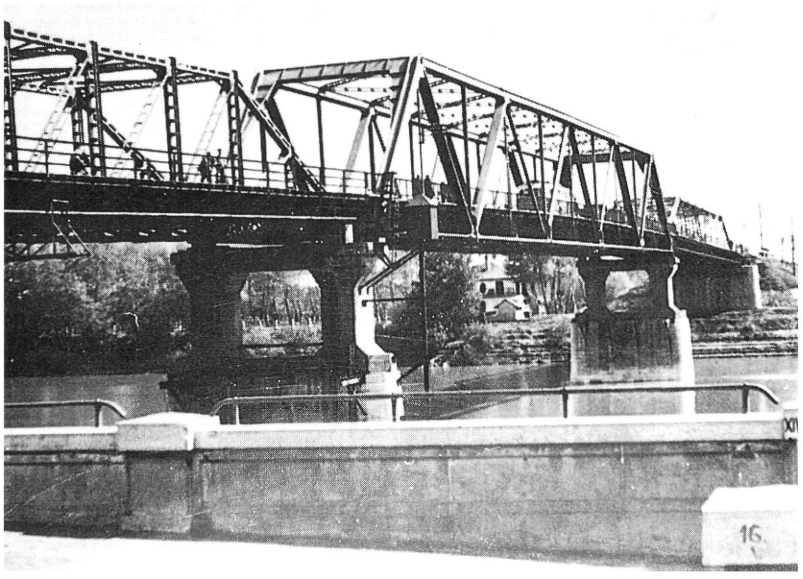
## A TISZAUGI TISZA-HÍD

1944-ben a visszavonuló német csapatok a két 100 m nyílású mederhidat felrobbantották, a hídszerkezetek a vízbe zuhantak. A bal 100 m-es nyílásban lévő vasszerkezet a vasúti síneknél fogva magával rántotta a Tiszaugi hídfőről a bal 50 m-es ártéri hídrészt is, amelynek partfelőli része az ártérre zuhant. A jobb ártéri 50 m-es hídrész épen maradt.

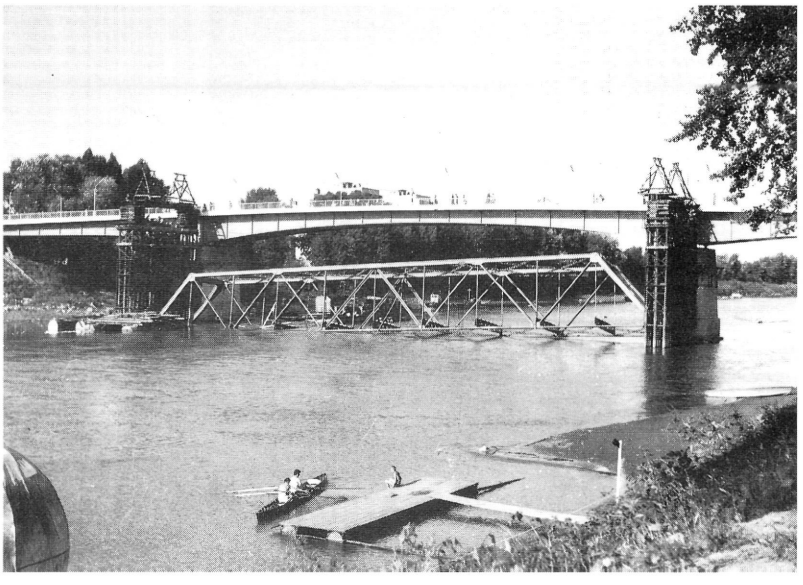
**A felrobbant szolnoki Tisza-híd 1944-ben**



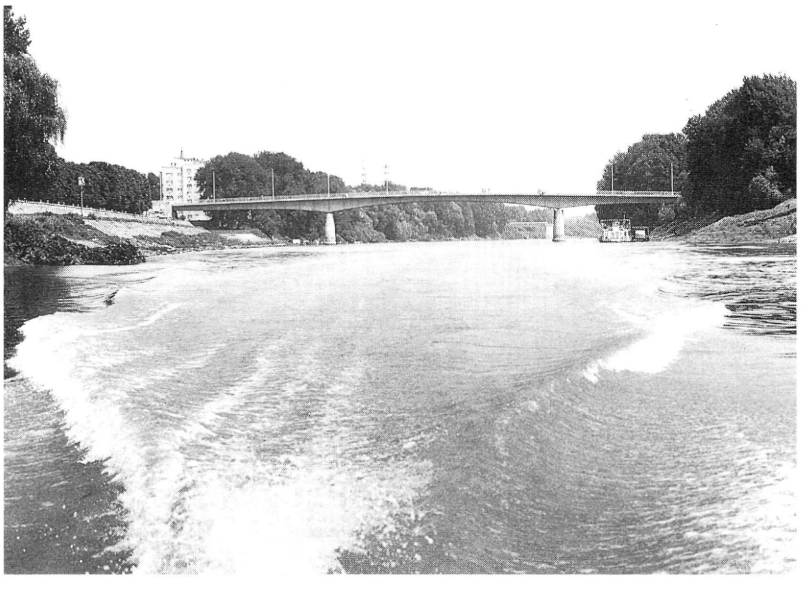
**A robbantás utáni pontonhíd 1944-ben**



**Az 1945-ben épült ideiglenes Tisza-híd**



**Az 1963-ban átadott új Tisza-híd építése**



**A híd 1990-ben**

A Katonai Építésvezetőség 1946. április 5-én kezdte meg az előkészületeket a hídroncsok kiemelésére.

A legfőbb műszaki feladatot az jelentette, hogy a ferde helyzetű vízbe zuhant acéltesteket úgy kell emelni és forgatni, hogy a szerkezet épségben maradjon. Az emeléskor a roncs mértani helyzetéből meg lehetett állapítani, hogy a hídban ezen a helyen olyan erős törés van, hogy azt a tetemes iszap és hordalékkal együtt az addig létesített berendezéssel nem lehet kiemelni. Szemtanúk kijelentéséből eléggé biztosan megállapítható volt, hogy a híd közepén a törés 1945–46 telén, tehát a felső övek részbeni eltávolítása után következett be, amikor a hídra tetemes jég rakódott, és annak súlya a vízszint esésekor a hidat lefelé megnyomta.

Október 17-én kezdték meg a vízben lévő hídroncsok kiemelését, és azt 22-én fejezték be. Ezt követően novemberben folytatódott a hídszerkezetek felemelése és megkezdődött a lebontott keretek pótlása. A hiányzó hídrészek szerelésének elvégzése után 1946 végére a roncsokat eltávolították.

A kunszentmártoni Hármas Körös-híd azon hidak közé tartozott, amelyeket a II. világháború rongálásai kisebb mértékben érintették. 1944 októberében utcai harcok voltak Kunszentmártonban a német és a szovjet csapatok között, ekkor már a híd alá volt aknázva. 1944. október 8-án robbantották fel a hidat. A hídszerkezet három helyen is alá volt aknázva, de csak egy működött belőle. Így csak a III. év IV. számú pillér vasszerkezet semmisült meg.

A község a szovjet műszaki tisztek irányításával, helybeli ácsokkal a hidat néhány napon belül használhatóvá tette, fagerendás áthidalás alkalmazásával. A hídtól északra, 200 m-re október második felében egy cölöpökön nyugvó fahíd is épült.

A híd jelenleg is áll, a városi forgalom lebonyolításának célját szolgálja. (Azóta Kunszentmárton város lett.)

# 1965-TŐL – A SZOLNOKI KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG MEGALAKULÁSÁTÓL NAPJAINKIG

A motorizációs fejlődés, az úthálózat üzemeltetése, kezelése és fejlesztésének szerep növekedése, valamint az ország megye rendszeréhez való szorosabb kötődés eredményezte, hogy a Közlekedési- és Postaügyi Minisztérium elhatározta, hogy minden megyében ki kell alakítani önálló közúti igazgatóságot.

Ennek egyik első lépése volt 1965. április 1-vel a Szolnoki Közúti Igazgatóság létrehozása. Így megszűnt a megye területén lévő állami utak négy különböző közúti igazgatósághoz való tartozása.

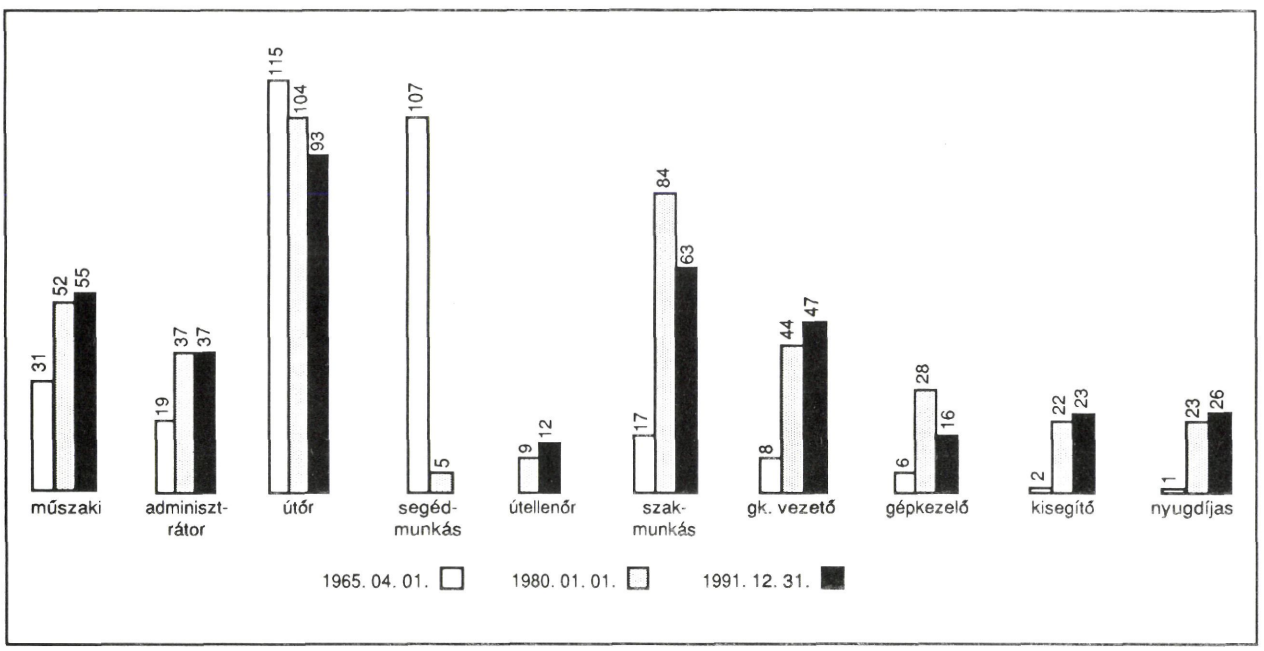
Ebben az időben, hasonlóan az 1950-es évekhez, az utak fenntartása igen szervezett, szűk anyagi keretek közötti munkát igényelt, eleinte szinte semmi, később igen szerény gépesítéssel. A munkák irányítását körzetvezetők, útbiztosok végezték. Az úthálózatot szakaszokra osztották, pontos szelvények meghatározásával. Az útőr felelős volt a rábízott útszakaszok kátyúmentességéért, vízelvezetéséért, cserje és gaztalanításáért. Az útőr felszerelése: karszalag, zászló, ásó, lapát, talicska, kavicsvilla, csákány, lombfűrész, csákánykapa, téli-nyári munkaruha, sapka és esőköpeny.

Az összevont munkához a körzetvezetői raktárakból kaptak felszerelésként még: útőri üstöt, hézagkiöntőt, egyszerű védőfelszerelést, hézagkiöntő anyagot, és napszámos lovasfogatot.

Az újonnan alakult Szolnoki Közúti Igazgatóságnál a beindulás előfeltételeit a gépesítés megszervezése és a kellő szakmai ismerettel rendelkező szakembergárda biztosította.

Az átszervezéskor a Szolnoki Közúti Igazgatósághoz került 364 fő dolgozó. Jellemző, hogy ekkor az összdolgozók 70%-a képesítés nélküli útőrökből és sm.okból tevődött össze. Szakmunkás mindössze 8 fő volt. A műszaki és adminisztratív létszám együttesen sem érte el az 50 főt. Az akkori állapotoknak megfelelő telephelyek őrzéséhez és takarításához mindössze 15 főre volt szükség.

A fejlődést jellemzően mutatja az 1964. évi az 1980. évi és az 1991. évi igazgatósági létszámról készült grafikon. Az előbbi három időpontban az igazgatósági dolgozók névsorát a mellékletben találjuk.



A növekvő közúti forgalom egyre inkább indokolta az úthálózat fokozott fenntartását és fejlesztését. Az 1970-es években megindult az alsóbbrendű úthálózaton a hígított bitumenes, száraz zúzalékos felületi bevonatok készítése.

A burkolat teherbírását lényegesen nem növelő, de az állagmegóvást biztosító felületi bevonatok építése 1976-1980 között jelentősen megnőtt. Ezzel párhuzamosan a cél az volt, hogy minél nagyobb mennyiségben készüljön burkolatmegerősítés.

Az igazgatóság feladata volt, a megyében igen nagy számú 3–4 m széles burkolatú utat 6 m-re szélesítse.

A fejlesztés keretén belül a megye úthálózatának korszerűsítése is megindult.

**A Szolnoki Közúti Igazgatóság központi épülete 1965-ben**

## FELÜLETI BEVONATOK, ZÁRÓRÉTEG ÉPÍTÉSEK:

1970–1980 között a záróréteg építések nagysága igazodott a burkolaterősítési program jelentős végrehajtásához. Ebben az időben évente 274–1.078 ezer m² feületen történt záróréteg építés. A kezdeti időben kevesebb, majd a 80-as évek végére érte el az 1.000.000 m²-t. 1980 után a népgazdaság egészének megfelelően az útfenntartás területén is takarékossági intézkedések megtételére került sor. Nyilvánvalóvá vált, hogy a közlekedés igényeinek 100%-os kielégítése nem lehetséges. A 80-as években, amikor egyre inkább csökkent a burkolaterőstések nagyságrendje, eleinte 8–900.000 m² záróréteg építés biztosította az útállapotok normális fenntartását, majd ez a mennyiség a 80-as évek végére 60%-ra csökkent.

A házilagos kivitelezésű zárórétegek mennyiségi és költség alakulását az alábbi számok jellemzik:

| év | terület m² | költség MFf | Ft/m² |
|---|---|---|---|
| 1971-1975 | 2.891,1 | 21,6 | 7,47 |
| 1976-1980 | 4.264,5 | 43,0 | 10,08 |
| 1981-1985 | 4.216,4 | 94,0 | 22,29 |
| 1986-1990 | 3.928,0 | 115,6 | 29,42 |

A táblázat jellemzően mutatja, hogy a harmadik ciklusban ugyanolyan nagyságú m²-hez több mint duplája költség tartozott. A negyedik ciklusban 7,0%-kal csökkent a mennyiség, ugyanakkor 23%-kal nőttek a költségek.

Az 1980-as években általában 4–5 éves időtartamra készültek a felületi bevonatok. 1981-től kezdődött meg a bitumenemulzióval készült zárórétegek készítése. 1980–1985 között az összes felületi bevonatnak, mintegy 37%-a bitumenemulzióval készült.

1990 után a záróréteg építések nagysága tovább csökkent és évente alig haladja meg a 200.000 m²-t. Sajnos az alsóbbrendű hálózat burkolatfenntartásában ez a tény jelentős romlásokhoz vezet.

## BURKOLATMEGERŐSÍTÉSEK

Mint az előbbi fejezetben említettük a burkolatmegerősítések nagysága a 70-es évek elején évente jelentősen növekedett. 1975–76. évben az évenkénti burkolaterősítések hossza meghaladta a 105 km-t.

1977-től a gazdasági helyzet függvényében ez a mennyiség fokozatosan csökkent 1981-ben már csak 43,4 km, 1991-ben mindössze 12,6 km burkolaterősítésre került sor a megyében. A burkolatmegerősítések évenkénti alakulása.

**BURKOLATERŐSÍTÉSEK**

| Év | Burk. erősítés kts-e MFT | Burk erősítés hossza km | Burk. erősítés területe em² |
|---|---|---|---|
| 1971. | 20,3 | 29,2 | 194,3 |
| 1972. | 11,0 | 11,4 | 74,4 |
| 1973. | 90,4 | 81,3 | 499,2 |
| 1974. | 37,7 | 40,5 | 251,8 |
| 1975. | 118,8 | 107,3 | 716,2 |
| 1976. | 121,6 | 105,9 | 669,4 |
| 1977. | 138,5 | 99,7 | 663,4 |
| 1978. | 99,3 | 62,3 | 406,5 |
| 1979. | 86,6 | 58,6 | 430,0 |
| 1980. | 108,3 | 68,7 | 455,1 |
| 1981. | 76,7 | 43,4 | 336,0 |
| 1982. | 96,4 | 45,3 | 343,0 |
| 1983. | 43,9 | 17,6 | 142,0 |
| 1984. | 73,3 | 38,1 | 279,0 |
| 1985. | 56,5 | 27,0 | 182,0 |
| 1986. | 41,3 | 25,3 | 168,0 |
| 1987. | 66,2 | 37,5 | 245,0 |
| 1988. | 30,6 | 15,4 | 112,0 |
| 1989. | 69,6 | 30,4 | 213,0 |
| 1990. | 59,2 | 15,0 | 105,0 |
| 1991. | 55,1 | 12,6 | 91,5 |

## HÁZILAGOS KIVITELEZÉSŰ ÚTALAPSZÉLESÍTÉSEK

A megyében lévő állami úthálózat burkolatának átlagszélessége 1971-ben nem érte el az 5 m-t. A 70-es évek programjába ezért került bele az a cél, hogy 1984-re érje el a teljes hálózat a 6 m átlagszélességet.

A programnak része volt, hogy a 6 m-re kiszélesített pálya 1–2 év stabilizálódás után aszfaltszőnyeg burkolatot is kapjon. A burkolaterősítésekre fordítható pénzeszközök csökkenése ahhoz a rendkívül lényeges problémához vezetett, hogy a 80-as években épült kiszélesített utakra nem került mindegyikre aszfaltszőnyeg. Ezek az utak fenntartási szempontból egyre kritikusabb helyzetbe kerültek.

*A megyei burkolt utak átlagszélességeinek alakulása*

| 1971 | 1975 | 1980 | 1982 | 1984 | 1991 |
|---|---|---|---|---|---|
| 4,9 m | 5,3 m | 5,9 m | 6,01 m | 6,04 m | |

A számsor is mutatja, hogy a 70-es évek elején jelentős mértékben felgyorsult szélesítési munka eredményeként 1980-ig már majdnem elértük a 6 m átlagszélességet. Ezt követően lelassult ez a tevékenység (négy év alatt mindössze 14 cm-t javult a helyzet).

1973. és 1981. között a Szolnoki Közúti Igazgatóság 1.110.148 m² szélesítést végzett el. Azt, hogy az igazgatóság ilyen nagy volumenű vállalatban is végezhető munkát végzett el ebben az időben annak oka az volt, hogy az akkor meglévő útépítő vállalatok szinte kizárólag a nagy nyereséget biztosító, jól gépesíthető aszfaltszőnyeg építési munkákat végezték.

Ebben az időben került sor a 34. sz. főút 6 m-re történő kiszélesítésére. Jellemző, hogy amikor a Dunántúlon a 70-es évek közepén az alsóbbrendű utak nagy része is 6 m széles volt, akkor az Alföldön még kétszámjegyű főút is volt 6 m-en aluli burkolatszélességgel. A legnagyobb volumenű szélesítési munkát 1978-ban végezték. (168.339 m² egy év alatt).

## ÚT- ÉS HÍDKORSZERŰSÍTÉSEK

Az országos úthálózatfejlesztési program részeként a megyében is több jelentős korszerűsítésre került sor.

**A szolnoki Szapáry úti csomópont a korszerűsítés előtt**

**A Szabadság téri csomópont a korszerűsítés előtt**

Legjelentősebbek között található a 4. sz. főút megyei szakaszának korszerűsítése. Ezen munka keretén belül 1975-ig befejeződött a teljes megyei szakasz korszerűsítése.

A hidak közül megépült a kunszentmártoni Hármas Körös-híd.

Általában a többi főutaknak csak kisebb szakaszain volt korszerűsítés. Elmondhatjuk, hogy 1990-ig – a 4. sz. főút kivételével – egy teljes útszakaszt korszerűsítő munka nem volt a megyében.

Amikor 1983 júliusától bekövetkezett átszervezés során a Szolnoki Közúti Igazgatóság hatásköre Békés megyére is kiterjedt, az ottani út- és hídfejlesztések irányítását is a szolnoki központ látta el. A két megye közötti úthálózati kapcsolat javítása érdekében került sor a 46. sz. főút 7 m-re történő kiszélesítésére, kisebb korszerűsítésekre. Az 1981-ben elkészült törökszentmiklósi vasúti felüljáróhoz kapcsolódóan a 46. sz. főút megyei szakasza 1991-re érte el a 7 m-es szélességet.

**Korszerűsítési munkák 1965–1991 (ötéves tervi ciklusonként)**

| Az út száma | Megnevezés | Szelvény száma | Hossz km | Költsége mill. Ft |
|---|---|---|---|---|
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 93,0-96,0 | 3,0 | 5,4 |
| 3225 j. | Szolnok-Jászkisér ök. út | 0,0-1,3 | 1,3 | 14,8 |
| 4205 j. | Kisújszállás-körös-ladányi ök. út | 0,0-0,9 | 0,9 | |
| | | 0,9-11,1 | 10,2 | 14,6 |
| 4628 j. | Tiszaföldvár-mezőtúri ök. út | 10,0-23,8 | 13,8 | 15,1 |
| 31327 j. | Szolnok vasúti út | 0,0-0,7 | 0,7 | 5,4 |
| 32134 j. | Jászdózsai bek. út | 4,6-8,4 | 3,8 | 4, |
| **1965. évben befejezett korszerűsítések összesen:** | | | **33,7 km** | **60,2 mill. Ft** |

**A III. ötéves tervben megvalósult útkorszerűsítések 1965–1970.**

| Az út száma | Megnevezés | Szelvény száma | Hossz km | Költsége mill. Ft |
|---|---|---|---|---|
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 96,0-96,5 | 0,5 | 0,8 |
| 3221 j. | Kunhegyes-Abádszlóki ök. út | 1,1-11,4 | 10,3 | 13,0 |
| 4625 j. | Szolnok-Kiskunfélegyházi ök. út | 12,2-20,1 | 7,9 | 12,2 |
| 4 sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 99,0-99,3 | 0,3 | 3,4 |
| 32 sz. | Hatvan-Szolnoki főút | 6,2-13,1 | 6,9 | 13,1 |
| 32 sz. | Hatvan-Szolnoki főút | 13,1-14,7 | 1,6 | |
| | | 14,7-15,1 | 0,4 | 21,0 |
| | | 15,1-16,2 | 1,1 | |
| | | 16,2-24,6 | 8,4 | |
| 3227 j. | Újszász-Jászapáti ök. út | 19,0-27,9 | 8,9 | 20,0 |
| 4 sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 108,6-109,2 | 0,7 | |
| | | 109,2-110,2 | 1,0 | 25,2 |
| 31 sz. | Budapest-Jászberény-Dormándi főút | 69,1-75,7 | 6,6 | 19,7 |
| 45 sz. | Kunszentmárton-Szentes-Hódmezővásárhelyi főút | 0,0-2,1 | 2,1 | 9,1 |
| 3232 j. | Jászjákóhalma-Jásztelek ök. út | 0,0-4,4 | 4,4 | 5,4 |
| 3227 j. | Újszász-Jászapáti ök út | 17,5-19,0 | 1,5 | 4,4 |
| 4203 j. | Kuncsorba-Túrkevei ök. út | 13,9-14,2 | 0,3 | 2,5 |
| 4201 j. | Túrkeve-Gyomai ök. út | 0,0-0,8 | 0,8 | |
| | | 0,8-1,3 | 0,5 | 2,1 |
| 31 sz. | Budapest-Jászberény-Dormándi főút | 75,7-76,8 | 1,1 | 4,0 |
| 32 sz. | Hatvan-szolnoki főút | 74,0-74,9 | 0,9 | |
| | | 74,9-75,3 | 0,4 | 49,0 |
| | | 75,3-75,6 | 0,3 | |
| 34303 j. | Kisújszállás vasúti út | 0,0-0,7 | 0,7 | 2,3 |
| 42302 j. | Mezőtúr vhj. út | 0,0-0,4 | 0,4 | 1,6 |
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 108,0-110,0 | 2,0 | 11,8 |
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 116,0-119,4 | 3,4 | |
| | | 119,4-120,9 | 1,5 | 49,3 |
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 120,9-131,0 | 10,1 | 44,6 |
| 31 sz. | Budapest-Jászberény-dormándi főút | 76,8-78,1 | 1,3 | 13,5 |
| 4625 j. | Szolnok-Kiskunfélegyháza ök út | 2,9-4,9 | 2,0 | 8,1 |
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 97,3-98,3 | 1,0 | 24,5 |
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 98,3-99,1 | 0,8 | 55,1 |
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 131,0-136,9 | 5,9 | 21,5 |
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 145,7-147,4 | 1,7 | 25,4 |
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 150,7-154,5 | 3,8 | 45,8 |
| 4202 j. | Kisújszállás-mezőtúri ök. út | 11,7-14,8 | 3,1 | 11,8 |
| 4625 j. | Szolnok-Kiskunfélegyházi ök. út | 4,9-7,0 | 2,1 | 7,4 |
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 99,1-99,8 | 0,7 | 25,2 |
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 99,8-101,2 | 1,4 | 69,2 |
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 101,2-101,6 | 0,4 | 7,5 |
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 136,9-140,7 | 3,8 | |
| | | 143,4-145,7 | 2,3 | 38,7 |
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 147,4-148,5 | 1,1 | |
| | | 148,5-150,7 | 2,2 | 44,0 |
| 31 sz. | Budapest-Jászberény-dormándi főút | 78,1-78,7 | 0,6 | 10,1 |
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 154,4-158,5 | 4,0 | 9,7 |
| 3125 j. | Jászberény-Jászboldogházi út | 3,2-5,3 | | 3,3 |
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 101,6-102,2 | 0,6 | 2,8 |
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 102,2-104,0 | 1,8 | 14,4 |
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 140,7-142,4 | 1,7 | |
| | | 142,4-143,4 | 1,0 | 20,6 |
| 4202 j. | Kisújszállás-mezőtúri ök. út | 0,0-1,1 | 1,1 | 1,8 |
| 3237 j. | Szolnok-vasútállomási út | 0,0-0,5 | 0,5 | 1,6 |
| 34303 j. | Kisújszállás vasútállomási út | 0,0-0,6 | 0,6 | 0,5 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| III. ötéves tervben befejezett útkorszerűsítés összesen: | 67,6 km | 207,2 milló Ft | |
| IV. ötéves tervben befejezett útkorszerűsítés összesen: | 110,8 km | 694,4 milló Ft | |

**A IV. ötéves tervben megvalósult útkorszerűsítések 1970–1975.**

| Az út száma | Megnevezés | Szelvény száma | Hossz km | Költsége mill. Ft |
|---|---|---|---|---|
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 93,3-97,3 | 4,0 | 12,9 |
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 104,0-108,0 | 4,0 | 14,7 |
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 110,2-116,7 | 6,5 | 27,9 |
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 158,5-167,8 | 9,3 | 7,6 |
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 167,8-174,0 | 6,3 | 22,8 |
| 3117 j. | Farmos-jászberényi ök út | 15,8-19,0 | 3,2 | 9,0 |
| 3203 j. | Gyöngyös-jászberényi ök. út | 26,2-32,3 | 6,1 | 15,5 |
| 3227 j. | Újszász-Jászapáti ök. út | 11,0-17,5 | 6,5 | 14,2 |

**A V. ötéves tervben megvalósult útkorszerűsítések 1975–1980.**

| Az út száma | Megnevezés | Szelvény száma | Hossz km | Költsége mill. Ft |
|---|---|---|---|---|
| 4. sz. | Budapest-Debrecen-záhonyi főút | 91,0-171,0 | - | 15,7 |
| 4 sz. | Szolnok Pólya T. út (teherm. út) | | 0,3 | 18,9 |
| 44 sz. | Kunszentmárton-Hármas Körös-híd beruh. | 47,8-52,2 | 4,4 | 175,0 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 45 sz. | Kunszentmárton-Szentes-Hódmezővásárhely | 0,0-1,2 | 1,2 | 8,7 |
| 31 sz. | Budapest-Jászberény-Dormánd | 82,4-84,6 | 2,2 | 38,0 |
| 3203 j. | Gyöngyös-Jászberényi ök. út | 17,8-18,4 | 0,6 | 7,2 |
| **V. ötéves tervben befejezett útkorszerűsítés összesen:** | | | **8,7 km** | **263,5 milló Ft** |

**A VI. ötéves tervben megvalósult útkorszerűsítések 1980–1985.**

| Az út száma | Megnevezés | Szelvény száma | Hossz km | Költsége mill. Ft |
|---|---|---|---|---|
| 32 sz. | Hatvan-Szolnoki főút | 57,050-63,485 | 6,4 | 98,8 |
| 32 sz. | Hatvan-Szolnoki főút | 24,720-25,290 | 0,6 | 30,8 |
| 33 sz. | Füzesabony-debreceni főút | 34,885-37,000 | 2,1 | 20,8 |
| 46 sz. | Törökszentmiklós-mezőberényi főút | 0,000-2,000 | 2,0 | 98,8 |
| **VI. ötéves tervben befejezett útkorszerűsítés összesen:** | | | **11,1 km** | **249,2 millió Ft** |

**KIMUTATÁS**
**1985–1990. között megvalósult útkorszerűsítések**

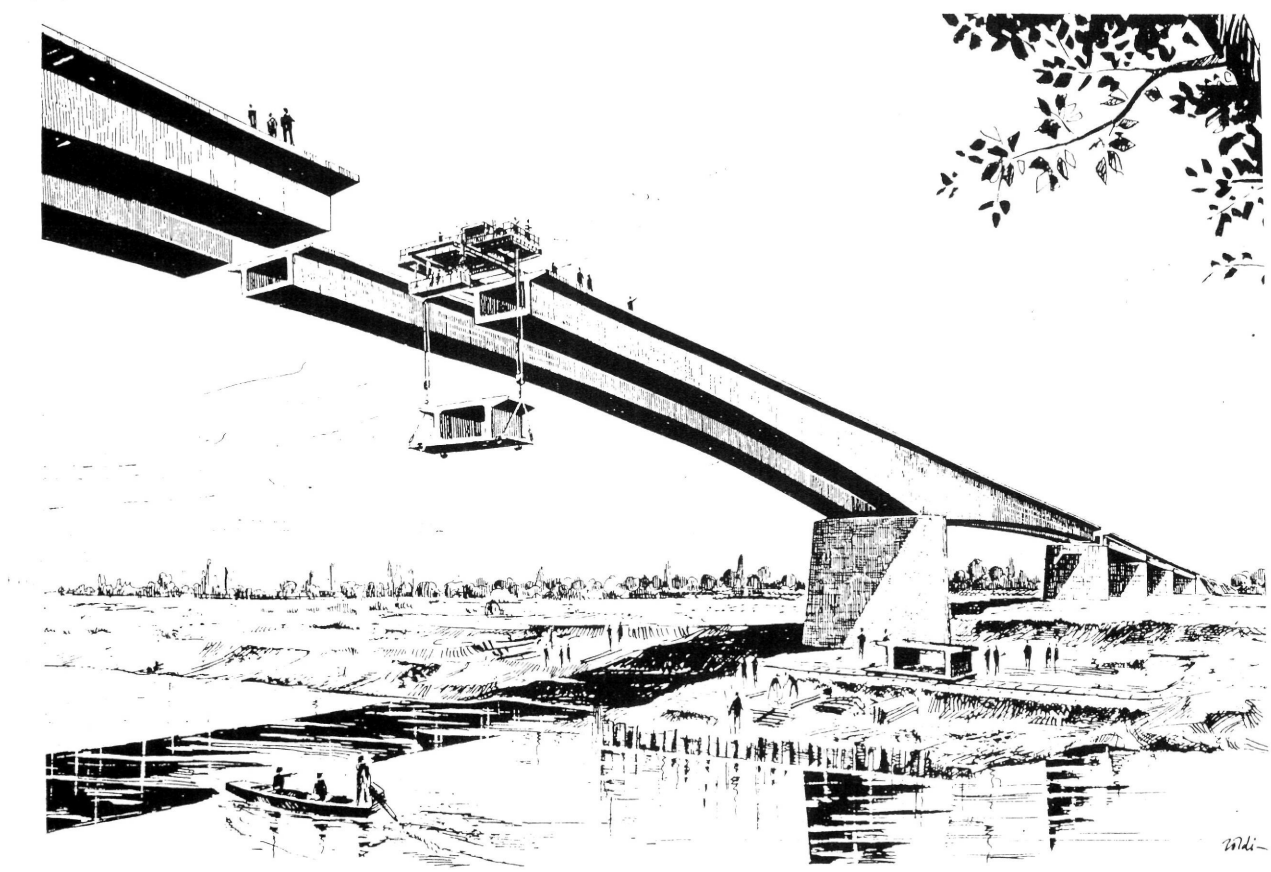
| Az út száma | Megnevezés | Szelvény száma | Hossz km | Költsége mill. Ft |
|---|---|---|---|---|
| 33 sz. | Füzesabony-debreceni főút | 37,000-40,948 | 3,9 | 43,0 |

## *KERÉKPÁRÚT ÉPÍTÉSEK*

A Közlekedési Minisztérium Közúti Közlekedési Főosztálya 1983. évben kiadta KTI által készített „Hazai kerékpáros forgalom helyzete" c. tanulmányt és meghatározta a fejlesztést célzó intézkedéseket.

A kerékpárutakat az érdekeltek anyagi hozzájárulásával lehetett építeni. A Megyei Tanács Közlekedési Osztálya és a Közúti Igazgatóság munkatársaiból Kerékpáros Bizottság alakult, akik a helyi sajátosságok mérlegelésével meghatározták azokat az útszakaszokat, ahol a beavatkozás elengedhetetlen volt. A hozzájárulást a helyi erőknek 50%-ban kellett biztosítania.

A kerékpárral közlekedők táborát érintő célkitűzések kedvező fogadtatásra találtak, s így 1984-től megindult, központi támogatással a kooperációba megvalósuló kerékpárút építési program. 1987-88-tól a központi források csökkenése miatt a nagyobb arányú költségvállalás lett cél a települések részéről. 1988-tól a kerékpárút építések



*151. ábra.* A kunszentmártoni Hármas-Körös-híd építése (graf.)

beruházói tevékenységét a közúti igazgatóságoknak kellett ellátni.

1984-től 1992-ig megépült 4 km kerékpársáv, 31,9 km kerékpárút és 10,3 km közös gyalogos és kerékpár közlekedésre alkalmas út közel 70 millió költséggel.

Legjelentősebbek a Törökszentmiklós, Tiszaföldvár, Cserkeszőlő, Martfű, Karcag, Jászberény, Mezőtúr, Túrkeve és Szolnok körzetében épült kerékpárutak.

## BEKÖTŐÚT ÉPÍTÉSEK

1973-ban fejeződött be a megyében a 200 főt meghaladó lakos számú települések bekötő úttal történő ellátása. A program keretében épült meg:

| | | |
|---|---|---|
| *1972. évben* | | |
| *a nagyiváni bekötőút* | 3,1 km | 4,1 M Ft |
| *1973. évben* | | |
| *a Tiszavárkony szőlők b. út* | 1,3 km | 2,1 M Ft |
| *a pórtelki bekötőút* | 1,3 km | 2,3 M Ft |
| *a tiszainokai bekötőút* | 3,1 km | 7,1 M Ft |
| *a tiszavárkony bekötőút* | 3,2 km | 0,8 M Ft |

Ez utóbbi csak az út áthengerlési költségét tartalmazza.

## ÚJ ÖSSZEKÖTŐUTAK ÉPÍTÉSE

Az építőanyagok árainak a 70-es évektől tapasztalható emelkedése jelentősen lassította a közlekedési koncepcióban megfogalmazódó feladatok végrehajtási ütemét. A koncepció lényege, hogy a főutak forgalmát összekötő utak építésével csökkentsék. Közrejátszott ebben az is, hogy a mezőgazdaság fejlődésével nem tartott lépést a mezőgazdasági úthálózat kiépítése, több vidéki üzem alakult, s így megnövekedett a főutak teherárú szállítása, a megnövekedett szabadidővel összefüggő turizmus forgalomnövelő hatása.

Ez a konstrukció tette lehetővé, hogy 1986. évtől a MÉM és a KM közös pályázatot hirdetett meg. Ennek értelmében az agrárüzemek finanszírozták a beruházási költségek 15%-át, a tanácsok és egyéb szervek a 17%-át. A hiányzó fennmaradó részt 35%-ban a MÉM, 33%-ban a KM biztosította támogatásként.

A megyében érintett utak közül 1991-92. év között 32,2 km kiépítésére került sor. A pályázatok elbírálása és az előkészítés viszonylag hosszú időt vett igénybe. Ennek alapján viszont a kivitelezést jól szervezetten és gyorsan lehetett végrehajtani.

Megépült:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1991-ben | a Tiszakürt-Bogaras-Csépa ök út | 8,2 km | 47,8 M Ft |
| | a Tiszakürt-Tiszainoka ök út | 2,2 km | 11,1 M Ft |
| 1992-ben | a Fegyvernek-Bánhalma ök út | 9,5 km | 62,4 M Ft |
| | a Tiszasüly-Tiszaroff ök út | 4,6 km | 41,3 M Ft |
| | a Tószeg-Jászkarajenő ök út | 7,7 km | 41,2 M Ft |

Ez utóbbi két út pénzügyi rendezésére 1993-ban került sor.

## HÍDÉPÍTÉSEK

1964. és 1991. év között egy jelentősebb hídépítés volt a megyében a 44. sz. főút 50-322 km szelvényében épült Kunszentmártoni Hármas Körös-híd. Az építkezés 1970–75-ig tartott. Kivitelezője a Hídépítő Vállalat, tervezője Reviczky János Uvaterv volt.

A híd a magyarországi Körös-hidak újjáépítési programjának első hídja volt, szabadon szerelt, vasbeton, utófeszített hídként.

A Kecskemét-Békéscsaba közötti 44. sz. főutat – a régi Körös híd állapota és az átkelési szakaszon lévő helyzete miatt – új nyomvonalra kellett terelni és a hidat itt megépíteni. Műszaki érdekessége, hogy Magyarországon először épült ilyen utófeszített vasbeton híd. A német Dyckerhoff-Widmann cég által alkalmazott technológiának a magyar változatát az UVATERV fejlesztette ki.

A hídépítésekben jellemző erre az időszakra, a megye területén megépülő csatorna- és főcsatorna hidak nagy száma. A nagykunsági főcsatorna a milléri csatorna, stb. fölött épített hidakat a vízügyi igazgatóság beruházásában építették. Ezen hidak kezelői később a közúti igazgatóságok lettek.

Átépült több Zagyva-Tarna-Berettyó-híd is ebben az időszakban. Nyílásaikat tekintve nem tartoztak a nagy hidak közé. A Zagyva-hidak építése közül a jászberényi és az újszászi Zagyva-híd volt a legjelentősebb. A hidak „A" terhelésűre épültek át.

Az 1970-es évek első felében a 4. sz. főút korszerűsítésével összefüggésben megszűntek a közút-vasút szintbeni keresztezések is ezen az útvonalon. Megépült, illetve átépült az Abonyi úti, a kolozsvári, a szajoli, a kisújszállási felüljáró és a 4. sz. főút által keresztezett minden kisebb vízfolyás hídja. 1970-ben épült meg a 32. sz. főút 73 + 700 km szelvényben lévő felüljáró is. 1984-ben épült meg a 46. sz. főút 1 + 085 km szelvényében lévő Törökszentmiklósi felüljáró.

A hídszabályzatnak megfelelően a nagy hidak 10 éves hídvizsgálata során több nagy híd (Tisza, Berettyó, Körös, Zagyva) nagyjavítására is sor került.

**A Szajoli felüljáró építése a 4. sz. főúton**

**A 32. sz főút Újszászi Zagyva-híd előtti szakasz árvíz alatt**

## SZOLNOK VÁROS ÉS KÖRNYÉKÉNEK KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSE

A történelmi időszakokban kialakult hagyományos 4. sz. főút vonalvezetés a városközponton halad keresztül. A megelőző korokban a település kialakulását is meghatározta, hogy az egyetlen főutca mellé települt a városháza, később a megyeháza, üzletek közintézmények sora. A város déli részén épült ki az iparterület, a 4. sz. főúttól délre, míg a lakótelepek nagy része a 4. sz. főúttól, valamint budapest-záhonyi vasútvonaltól is északra épült meg. Közben az 1960-as években erőteljesen megindult motorizáció hatására is jelentősen megnőtt a forgalom a 4. sz. főúton. Jelentős volt a balesetek számának növekedése. Kellett tehát olyan forgalomszabályozási intézkedéseket hozni, mint pl. a 4. sz. főútra csatlakozó utcák egyirányúsítása, a 4. sz. főúton mind több helyen meg kellett tiltani a balrakanyarodás lehetőségét. A forgalombiztonság növelése érdekében és egyáltalán azért, hogy a 4. sz. főútat keresztező városi forgalom is át tudjon haladni a nagy forgalmú főúton, jelzőlámpákat kellett telepíteni. Így alakult ki az a helyzet, hogy a 4. sz. főút Szolnok átkelési szakaszán a lakótelepekről az ipartelepre tulajdonképpen három igen nagy forgalmú csomóponton keresztül lehetett csak keresztirányú forgalommal átjutni. Természetes, hogy ez a 80.000 lakosú város esetében igen nagy gondot jelent. Ha még ehhez azt is hozzávesszük, hogy Törökszentmiklós, Szandaszőlős, Martfű irányából jelentős munkába járó forgalom is van, ami szintén a déli ipartelepre kell, hogy eljusson, valamint a déli ipartelepre irányulóan jelentős teherárú forgalom is jön az Alföldről, elképzelhető, hogy egyre inkább felmerült a második Szolnoki Tisza híd megépítésének igénye.

A híd megépítését már 1971-ben tervezték a közlekedési szakemberek. Ebben az időben a közelgő – Szolnok város megalapításának 900. évfordulója – ünnepségekre vonatkozó készülődés miatt az átkelési szakasz korszerűsítése mellett döntöttek. Az 1970-es évek végére pedig pénzügyi lehetősége nem volt a közlekedési tárcának arra, hogy a munkák elindíthatóak legyenek.

A Szolnoki Közúti Igazgatóság a várossal és a megyével közösen 1979-ben pályázatot írt ki.

A pályázat célja volt a várost elkerülő útszakasz nyomvonalának és az új Tisza-híd helyének meghatározása. Két olyan pályamű lett díjazva, amelyből az egyik az ún. déli elkerülést, a másik az északi elkerülést javasolta. 1988-ban a minisztérium a város és a megye vezetői a déli változat megépítése mellett döntöttek. Ennek elsődrendű oka az volt, hogy az északi elkerülés esetén az új Tisza-híd a várostól távol épült volna meg, és nem oldotta meg a „szétszakított" városrészek és az Alföld déli részéről a Szolnok déli ipartelepre irányuló teherforgalom, várost terhelő forgalmi problémáját. A munkák beindítását elősegítette, hogy a megye és a város 400 M Ft-tal hozzájárult a beruházáshoz.

A beruházás nagyságrendje és az új út nyomvonala hozta magával azt is, hogy a város és a vízügyi tárca döntött a szandai rét árvízmentesítéséről és a két beruházást összekapcsolva kezdődtek el a munkák 1989-ben. A tervezett befejezési határidőt pénzügyi keretek rendelkezésre állása szabta meg.

Szolnok város és környéke közúti közlekedésének javítása érdekében épült meg az 1980-as években a 32. sz. főút Zagyvarékast elkerülő szakasza. Elkészült a középtávú hálózatfejlesztési program részeként az Abony-Szolnok-Törökszentmiklós közötti szakasz.

E két utóbbi fejlesztés része a 4. sz. főút déli elkerülő szakasza, mely 1992. évben az I. ütem – az új Szent Istvánról elnevezett Tisza híddal – és a II. ütem – a Szolnok megyei határtól az új Szent István hídig – forgalomba is lett helyezve. Az első ütem 3,5 km, a második ütem 7,1 km, a harmadik szakasz 4,1 km új utat jelent. Az 1993-ban kezdődő harmadik szakasz építési munkái során egy 144 m hosszú Holt Tisza-híd is épül.

A 4. sz. főút további fejlesztésének része lesz a Törökszentmiklóst és a Pest megyében lévő Abonyt elkerülő szakasz megépítése.

A fejlesztést bemutató adatok az alábbiak:

Az új Szent István híd építésénél az ártéri hidak ún. szakaszosan előretolt, a mederhíd szabadon betonozott technológiával épült.

## A beruházás fontosabb adatai

| | I. ütem | II. ütem | III. ütem |
|---|---|---|---|
| Az építés kezdete | 1988. október | 1991. november | 1993. március |
| Forgalomba helyezése | 1992. augusztus | 1992. október | |
| Befejezés | 1993. I. félév | 1993. II. félév | 1995. második félév |
| Építési költségek | 2,2 Mrd Ft | 0,8 Mrd Ft | 1,4 Mrd Ft |
| | | | költség |
| A teljes útszakasz hossza | 3 546 fm | 7 144 fm | 4 148 fm |
| ebből: | | | |
| – Tisza-híd | 678 fm | — | — |
| – Holt-Tisza-híd | — | — | 144 fm |
| – egyéb műtárgy | 89 fm | 130 fm | 66 fm |
| Árvédelmi fővonal | 6 300 fm | — | — |
| Összes földmunka | 2,5 millió $m^3$ | 0,5 millió $m^3$ | 0,2 millió $m^3$ |
| Új aszfalt útburkolat | 38 700 $m^2$ | 68 500 $m^2$ | 50 000 $m^2$ |
| Műtárgyak felülete | 9 200 $m^2$ | 1 700 $m^2$ | 2 800 $m^2$ |
| A Tisza-hídnál | | | |
| – nagy átmérőjű fúrt cölöp | 1 628 fm | | |
| – nagy szilárdságú feszített beton felszerkezet | | | |
| – beton | 5 666 $m^3$ | | |
| – B60.50 vasbetét | 793 t | | |
| – 1860/1630 j. fesz. kábel | 263 t | | |

# ORSZÁGOS KÖZÚTHÁLÓZAT 1991-2000. ÉVEKRE SZÓLÓ FEJLESZTÉSI PROGRAMJA

## Jász-Nagykun-Szolnok megye (Tervezet)

Az 1991-2000. év közötti időszakban javasolt fejlesztések és ezek által elérhető eredmények

### Főutak és település elkerülések

| 2 sávos főutak | Becsült hossz (km) | költség (MFt) |
|---|---|---|
| 4. sz. Szolnok déli elkerülése | 14,8 | 1750 |
| 4. sz. Törökszentmiklós É-i elkerülése | 8,8 | 440 |
| 31. sz. Jászberény d-i elkerülése | 6,5 | 350 |
| 32. sz. Jászberény Ny-i elkerülése | 4,7 | 374 |
| 46. sz. Mezőtúr É-i elkerülése | 5,0 | 320 |
| 442. sz. Szandaszőlős elkerülése | 6,8 | 376 |
| 3401. j. Karcag Ny-i elkerülése | 4,8 | 234 |
| | 53,4 | 3844 |
| **4 sávra bővítés** | | |
| 4. sz. Szolnok-Törökszentmiklós | 9,0 | 464 |
| 4625. j. Szolnok D-i iparterület | 5,9 | 236 |
| **Összesen:** | **14,9** | **700** |
| **Mindösszesen:** | **68,3** | **4544** |

A programban javasolt fejlesztések elsősorban a túlterhelt városközpontok tehermentesítése, a környezeti ártalmak csökkentése érdekében az ún. településeket elkerülő útvonalak kiépítését (összesen 23,4 km) tartalmazzák. Ezek közül is kiemelhető — a már folyamatban lévő — a megyeszékhelyet, Szolnokot délről elkerülő út és az új Tisza híd építése.

A javasolt fejlesztések — ezen felül is — több vízfolyás feletti műtárgy építését irányozzák elő. Így Zagyva híd épül a 31. sz. főúton, Hortobágy-Berettyóhíd a 46. sz. főúton és két Holt Tisza híd az új 4. sz. és 442. sz. főutakon.

A fejlesztések tehát megszüntetik a mai forgalmi kapacitás hiányokat és a településközpontokat tehermentesítik a káros forgalmi hatásoktól. A főutakon kiépülő hidak pedig a forgalom zavartalanabb lefolyását segítik elő.

### Mellékúthálózat A javasolt fejlesztések:

| Útszám | hossz | Becsült hossz (km)g | költség (MFt) |
|---|---|---|---|
| 4633 | Martfű-Tiszaföldvár | 4,0 | 65,0 |
| 4633 | Tiszaföldvár-Kungyalu | 8,5 | 136,0 |
| 3403 | Karcag-Kunhegyes | 14,0 | 203,2 |
| Tiszasüly-Tiszaroff (3224-3216. sz. út között) | | 3,0 | 42,0 |
| Jászárokszállás-Csány (3201-3231. j. út között) | | 6,0 | 84,0 |
| Jászkisér-Pély (3225-32111. j. út között) | | 10,0 | 140,0 |
| Tószeg-Jászkarajenő (46341-4609. j. út között) | | 4,7 | 47,0 |
| Túrkeve-Örményes | | 5,0 | 55,0 |
| Tiszainoka-Nagyrév | | 5,0 | 70,0 |
| Jászboldogháza-Pórtelek (3121-31122. j. út között) | | 1,0 | 11,0 |
| Túrkeve-Dévaványa (42102-4205. j. út között) | | 7,0 | 98,0 |
| Tiszapüspöki-Ballatelep (31127-32126. j. utak között) | | 4,0 | 47,0 |
| Abádszalók-Tisza II. | | 4,0 | 68,0 |
| **Összesen:** | | **76,2** | **1065,2** |

A 4633. j. összekötőút Martfű-Kungyalu közötti szakaszának kiépítésével tehermentesül Martfű és Tiszaföldvár belterülete az átmenő forgalomtól, mérséklődik a környezetszennyezés.

A megye keleti részén a hiányzó utak kiépítésével a hálózati kapcsolatok jelentősen javulnak, kedvezőbbé válnak az utazási feltételek, mérséklődik a főutak forgalmi zsúfoltsága, csökkennek a környezeti ártalmak.

### Közúti-vasúti keresztezések

**a/ Felüljáró építéssel kiváltott keresztezés**

| | Út száma | Vasútvonal | Költség (MFt) |
|---|---|---|---|
| | — | — | — |

**b/ Elkerülő út építésével kiváltott keresztezések**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Karcag | 4206 | Bp-Debrecen | vasútvonal |
| 2. | Karcag | 3401 | Bp-Debrecen | vasútvonal |
| 3. | Mezőtúr | 46 főút | Bp-Békéscsaba | vasútvonal |
| 4. | Mezőtúr | 4202 | Bp-Békéscsaba | vasútvonal |
| 5. | Jászberény | 31 főút | Hatvan-Szolnok | vasútvonal |
| 6. | Jászberény | 32 főút | Hatvan-Szolnok | vasútvonal |

(A b/ pontban feltüntetett új felüljárók költségét az útépítés költségei magukba foglalják.)

A tervezett fejlesztések megvalósulása esetén a megye területén olyan szintbeni vasúti keresztezés, amely a közúti forgalmat nem kívánatos módon zavarja, nem marad.

A főútvonalak csak csekély forgalmú vasúti mellékvonalakat kereszteznek, a vasúti törzshálózat vonalait pedig mellékutak. Egyetlen kivétel a 32. sz. főút és a Hatvan-Szolnok vasútvonal jászfényszarui keresztezése. Ennek forgalomzavaró hatása ma — elsősorban a vasútvonal csekélyebb forgalma miatt — a megszüntetési javaslat alsó határértékének felét sem éri el. Távlatban viszont a főútvonal Hatvan körzetében tervezett nyomvonalváltozása a keresztezést kiváltja.

## Hidak

### A javasolt fejlesztések:

**Főutak hídjai**

| Út száma | km szelvénye | Beruházási költség (Mft) |
|---|---|---|
| 31. | 84+471 (Jászjákóhalma) | 21,0 |
| 44. | 32+108 (Tiszaug) | 460,0 |
| 44. | 32+273 (Tiszaug) | 38,0 |
| | **Összesen:** | **519,0** |

**Mellékutak hídjai** h > 10 m

| | | |
|---|---|---|
| 3106. | 14+912 | 14,0 (Zagyva) |
| 3121. | 22+381 (Jánoshida) | 28,0 |
| 3209. | 26+809 (Kisköre) | 170,0 (Tisza) |
| 4627. | 2+113 | 180,0 (Körös) |
| 42102. | 4+412 | 50,0 (Berettyó) |
| | **Összesen:** | **442,0** |

(Az útépítéssel kapcsolatos hídépítések költségeit az útépítési előirányzatok tartalmazzák).

A megye fő- és mellékútjain korszerűsítendő, illetve átépítendő 8 db híd beruházási költsége 961 MFt.

Az előirányzott korszerűsítések, illetve átépítések után az érintett útszakaszokon megszűnik a forgalom akadályoztatása és korlátozása.

## Kerékpárutak

| Útszám | Kerékpárút helye | Kiépítés hossza | Építési költség (MFt) 1990. évi árszinten |
|---|---|---|---|
| 4 | Szolnok-Szajol Törökszentmiklós (101,5–117,4) | 15,80 | 37,92 |
| 31 | Jászberény átk (76,–78,1 és 78,3–78,8) | 2,00 | 5,80 |
| 33 | Tiszafüred átk. (33,0–35,7 és 37,8–38,6) | 1,50 | 4,35 |
| 34 | Kunhegyes átk. (38,0–39,8) | 1,80 | 5,22 |
| 442 | Szolnok-Rákóczifalva (0,0–6,5 és 7,6–9,7) | 8,60 | 22,36 |
| 440 | Martfű-Tiszaföldvár (16,9–18,5 és 18,6–27,9) | 10,90 | 26,16 |
| 4625 | Szolnok átk. (0,0–7,2) | 7,20 | 20,88 |
| 3401 | Karcag-Berekfürdő | | |
| 34106 | (3,2–11,3 és 1,4) | 9,50 | 22,80 |
| 34 | Tiszafüred átk. (0,0–1,5) | 1,50 | 4,35 |
| 32 | Jászberény átk. (24,8–28,4) | 3,60 | 10,44 |
| 45 | Kunszentmárton átk. (0,0–1,2) | 1,20 | 3,48 |
| 3401 | Karcag átk. (1,8–2,3) | 0,50 | 1,45 |
| 4206 | Karcag átk. (0,0–1,6) | 1,60 | 4,64 |
| 4625 | Szolnok-Tószeg (7,2–9,2 és 10,5–12,5) | 4,00 | 9,60 |
| 4628 | Mezőtúri bev. szakasz (28,0–30,5) | 2,50 | 6,50 |
| | **Összesen:** | **72,20** | **185,95** |

Az előirányzott kerékpárutak megvalósítása esetén a közutak városi átkelési és bevezető szakaszain a közlekedésbiztonság lényegesen növekszik, javulnak a hivatásforgalom feltételei.

A 4. sz. főút Szolnok-Törökszentmiklós közötti szakaszán várhatóan kapacitásnövekedést és a baleseti helyzet csökkenését eredményezi a főúttól különválasztott kerékpárút építése. A fejlesztés elősegíti Szolnok vonzáskörzetében a települések közötti kerékpáros forgalom javítását és a városkörnyéki üdülő-pihenő területek megközelítését is.

## Összefoglalás

A fejlesztési program az egyes megyék úthálózata közötti különbségek (mennyiségi és minőségi ellátottság) csökkentésére, ennek megfelelően azok differenciált fejlesztésére törekszik.

Természetesen a fejlesztést a helyi adottságok (a gazdaság jellege, fejlettsége, az idegenforgalmi vonzáskörzetek mennyisége) és a környező területektől függő tényezők (a megye fekvése, az átmenő forgalom nagysága) is befolyásolják.

A megyében a 2000. évig szükséges (előirányzott) fejlesztések összesen 6,756 MdFt beruházási költséget igényelnek.

## A fejlesztési költségek témacsoportok szerinti megoszlása:

| Megnevezés | (1990. évi árszint) Becsült hossz. (km) | (db) | költség (MFt) |
|---|---|---|---|
| Főutak, elkerülő szakaszok | 68,3 | | 4544 |
| Mellékutak | 76,2 | | 1065 |
| Hidak | | (8) | 961 |
| Vasúti-közúti keresztezések, kerékpárutak | 72,2 | | 186 |
| **Összesen:** | | | **6756** |

# Felhasznált irodalom és források


- Ábrahám Kálmán: Utak Bp. 1976. Műszaki Kiadó
- Adatok Szolnok megye történetéből I-II. köt. Szolnok, 1980., 1989., Szolnok Megyei Levéltár
- Alföldi úthálózat (tervezi: Baldácsy Antal – Pest, Kurcsy és Réthy, 1981.
- Cseh Géza: Jászberény politikai élete 1867 és 1918 között. (Doktori értekezés, 1987) KLTE Könyvtára, Debrecen
- Czeglédi Imre: Békés megyei utak, Békéscsaba, 1986.
- Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Bp. 1960.
- Jász-Nagykun-Szolnok megyei Lapok. 1884-1940.
- Jászság. 1892.
- Jász-Nagykun-Szolnok vármegye közúti szabályrendelete. Szolnok, 1893.
- Magyar Törvénytár 1889-1891.
- Seres Péterné: Jász-Nagykun-Szolnok megye kialakítása. Szolnok, 1975. Szolnok Megyei Levéltár (Levéltári Füzetek 2.)
- Sipos Orbán: Rendszeres jelentés Jász-Nagykun-Szolnok megye állapotáról 1879. Szolnok 1880.
- Szabályrendelet a vármegyei útbiztosok számáról, javadalmazásáról, szolgálati viszonyairól, minősítéséről és hivatali teendőiről 1891.
- Szolnoki Híradó. 1883
- Tóth László: A Duna-Tisza-Körös közi alföldi transzverzális útépítések története (1893-1899) = A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény évkönyve 1981.


## Források:


- Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Levéltár:
- Jász-Nagykun-Szolnok vármegye Törvényhatósági Bizottsága iratai. Közgyűlési jegyzőkönyvek 1876-1940.
- Jász-Nagykun-Szolnok vármegye alispánjának iratai 1876-1940.
- Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Levéltár térképeinek gyűjteménye.
- Jász-Nagykun-Szolnok vármegye Közigazgatási Bizottságának iratai 1876-1940.


# Utószó

Jász-Nagykun-Szolnok megye hídjainak és útjainak története ezekkel a mondatokkal nem ér véget.

A történet, amit eddig elbeszéltünk, nem teljes. A megyében levéltári anyagokban, a még élő kortársak emlékeiben biztosan vannak olyan adatok, amelyekkel az anyag kiegészíthető lenne.

Az emberi élet, az útkaparók, útőrök, a fejlett technikával dolgozók, útszakmunkások, utódaink tovább viszik a leírtakat és tovább bővítik a történetet. A hidak és az utak a jelenben sem csak a mának épülnek. Az új szolnoki Szent István hidat, a korszerűsített 4. sz. főutat, és a megyében épült összes új közúti létesítményt utódaink is látni és használni fogják.

Tehát e könyv nem fejeződik be, újabb fejezeteit írják a lelkes utódok.

Tisztelettel:
**a szerzők**

# IGAZGATÓSÁGI NÉVSOR 1965. 04. 01.

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Ádám Károly | útőr |
| 2. | Ágoston István | sm. |
| 3. | Ágoston Mihály | útőr |
| 4. | Alapi Sándor | útőr |
| 5. | Andrási Gábor | útőr |
| 6. | Andrási Imre | kazánfűtő |
| 7. | Andrási József | útőr |
| 8. | Andrási Lajos | sm. |
| 9. | Andrási Zsigmond | sm. |
| 10. | Arany Péter | útőr |
| 11. | Babák Ferenc | útőr |
| 12. | Babos István | raktáros |
| 13. | Baja Sándor | útőr |
| 14. | Baksa János | gk. vezető |
| 15. | ifj. Balázs Áron | útőr |
| 16. | V. Balázs János | útőr |
| 17. | Balázs László | telepőr |
| 18. | Balogh Béla | útőr |
| 19. | Balogh György | útőr |
| 20. | Balogh János | útőr |
| 21. | Balogh József | útőr |
| 22. | Balogh Kálmán | útőr |
| 23. | Balogh Mihály | útőr |
| 24. | Bana Lajos | útőr |
| 25. | Baranek Ferenc | szakasztech. |
| 26. | Bárány Pál | vont. vezető |
| 27. | Baráth János | útőr |
| 28. | ifj. Bari Károly | útőr |
| 29. | Barna József | útőr |
| 30. | Barocsi György | sm. |
| 31. | Básti Illés | rakodó |
| 32. | Benő János | műsz. ügyint. |
| 33. | dr. Beöthy Károly | banküi. e. adó |
| 34. | Berényi János | útőr |
| 35. | Berényi Pál | gk.vezető |
| 36. | Béres Gergely | útőr |
| 37. | Bihari Gyula | gk. vezető |
| 38. | Bihari László | útőr |
| 39. | Bihari László | útőr |
| 40. | Birgés István | útőr |
| 41. | Birgés János | útőr |
| 42. | Bíró István | útőr |
| 43. | Bíró János | sm. |
| 44. | Bíró Zoltánné | Sztk ügyint. |
| 45. | Boda György | útőr |
| 46. | Bódis László | gk. rakodó |
| 47. | Bodó László | gk. rakodó |
| 48. | Bognár János | útőr |
| 49. | Boldizsár Gábor | útőr |
| 50. | Boldog Nandor | útőr |
| 51. | Bodor Bálint | sm. |
| 52. | Boros János | útőr |
| 53. | Borsányi István | gk. vezető |
| 54. | Bota István | sm. |
| 55. | Botlik János | útőr |
| 56. | Buda Mihály | útőr |
| 57. | Bugyi István | útőr |
| 58. | Bujdosó Pál | útőr |
| 59. | Busa János | sm. |
| 60. | Cékman József | gk. kezelő |
| 61. | Csabordai István | útőr |
| 62. | Csala István | sm. |
| 63. | Csanádi István | szakasztech. |
| 64. | Csendes Elekné | takarítónő |
| 65. | Csordás János | szakasztech. |
| 66. | Csordás József | útőr |
| 67. | Csuka Alajos | útőr |
| 68. | Czakó István | útőr |
| 69. | Czakó Pál útőr | útőr |
| 70. | Czigány László | útőr |
| 71. | Deme József | sm. |
| 72. | Demecs István | útőr |
| 73. | Demeter Gáborné | munkaügyi ea. |
| 74. | Doó Sándor | sm. |
| 75. | Dóra Gábor | útőr |
| 76. | Dósa László | sm. |
| 77. | Egyed Lajos | útőr |
| 78. | ifj. Emődi Gyula | útőr |
| 79. | Erdei Károly | sm. |
| 80. | Farkas János | útőr |
| 81. | Farkas Károly | sm. |
| 82. | G. Farkas Sándor | gk. vezető |
| 83. | Fazekas János | sm. |
| 84. | Fazekas Mihály | útőr |
| 85. | Fehér József | útőr |
| 86. | Fekete Mihály | útőr |
| 87. | Fekete Zoltánné | admin. |
| 88. | Fodor Gábor | útőr |
| 89. | Földi Lajos | gk. előadó |
| 90. | Fogaras Károly | útőr |
| 91. | Fülöp István | útőr |
| 92. | Gál Sándor | sm. |
| 93. | Gál Sándor II. | útőr |
| 94. | Galsi Ferenc | útőr |
| 95. | Galsi Pál | raktáros |
| 96. | Garai József | útőr |
| 97. | Géczi László | útőr |
| 98. | Göblyos István | útőr |
| 99. | Gocsa András | útőr |
| 100. | Gönczi Sándor | útőr |
| 101. | Gulácsi József | útőr |
| 102. | Gulyás László | sm. |
| 103. | Gulyás Mária | pénztáros |
| 104. | Gyalog Pál | sm. |
| 105. | Gyarmati Sándor | útőr |
| 106. | Gyenes István | útőr |
| 107. | Gyöngy Ferenc | útőr |
| 108. | Hajas Antal | festő |
| 109. | Hajas Gyula | műsz. ellenőr |
| 110. | Hajdú Károly | gk. vezető |
| 111. | Halász Mihály | útőr |
| 112. | Hamornyik Tibor | útőr |
| 113. | Harangozó Mihály | sm. |
| 114. | Havrilla Ferenc | sm. |
| 115. | Hegedűs Béla | sm. |
| 116. | Hegedűs Béla | útőr |
| 117. | Hegedűs Ferenc | terv. és forg. T. |
| 118. | Ifj. Helle Sándor | útőr |
| 119. | Herczegh András | sm. |
| 120. | Hevesi Mihály | szakasz tech. |
| 121. | Hódosi István | szakasz tech. |
| 122. | Ifj. Hódosi István | raktáros |
| 123. | Holp Ferenc | útőr |
| 124. | Homoki Kálmán | sm. |
| 125. | Horváth Lajos | útőr |
| 126. | Hunya Zoltán | útőr |
| 127. | Ifj. Bencsik Lajos | útőr |
| 128. | Ihász Lajosné | bérelszámoló |
| 129. | Iván János | ács |
| 130. | Jakab József | útőr |
| 131. | Jancsó István | sm. |
| 132. | Jancsó Sándor | útőr |
| 133. | Járomi Antal | sm. |
| 134. | Jenes Gábor | útőr |
| 135. | Juhász Jenő | főmérnök |
| 136. | Juhász József | útőr |
| 137. | Kacsok István | útőr |
| 138. | Kada Ferenc | útőr |
| 139. | Kalmár Mihály | útőr |
| 140. | Kalocsai Istvánné | bérelsz. |
| 141. | Kalocsai Mihályné | számlaell. |
| 142. | Kátai István | útőr |
| 143. | Kátai Istvánné | takarítónő |
| 144. | Kátai József | közp. tech. |
| 145. | Kátai Zoltán | sm. |
| 146. | Katona Sándor | útőr |
| 147. | Katona Tibor | útőr |
| 148. | Kecskeméti György | útőr |
| 149. | Kecskés István | útőr |
| 150. | Kecskés József | útőr |
| 151. | Kecskés József | főkönyvelő |
| 152. | Kelemen János | útőr |
| 153. | Kerekes László | útőr |
| 154. | Keresztesi Mihály | útőr |
| 155. | Keskeny János | sm. |
| 156. | Kígyósi István | szakaszm. |
| 157. | Király Sándor | útőr |
| 158. | Kisbalázs Gábor | útőr |
| 159. | Kiss Boldizsár | útőr |
| 160. | Kiss István | sm. |
| 161. | Kiss István | útőr |
| 162. | Kiss István | útőr |
| 163. | Kiss István | útőr |
| 164. | Kiss Lajos | útőr |
| 165. | Kiss Lajos | útőr |
| 166. | Kiss László | útőr |
| 167. | Kiss Mihály | útőr |
| 168. | Kiszely Sándor | útőr |
| 169. | Kogyilla Györgyné | raktáros |
| 170. | Kolozsvári József | útőr |
| 171. | Kolozsvári Pál | útőr |
| 172. | Kondás Lászlóné | bérelsz. |
| 173. | Kontra János | útőr |
| 174. | Kőnyári Márton | útőr |
| 175. | Kovács Dezső | sm. |
| 176. | Kovács Ferenc | sm. |
| 177. | Kovács Gábor | főelőadó |

| | | |
|---|---|---|
| 178. | Kovács Gábor | útőr |
| 179. | Kovács Imre | útőr |
| 180. | Kovács István | útőr |
| 181. | B. Kovács János | vont. vezető |
| 182. | H. Kovács Lajos | útőr |
| 183. | Kozák István | útőr |
| 184. | Kozák Lajos | útőr |
| 185. | Kozák Lajos | sm. |
| 186. | Kulcsár Bálint | sm. |
| 187. | Kun Imre | útőr |
| 188. | Kun Mihály | útőr |
| 189. | Lados Pál | gk. vezető |
| 190. | Lakatos Béla | vont. vezető |
| 191. | Lázs Ferenc | útőr |
| 192. | Lékó Béla | útőr |
| 193. | Lengyel László | sm. |
| 194. | Lévai István | útőr |
| 195. | Madarász László | sm. |
| 196. | Magyar István | útőr |
| 197. | Major Károly | útőr |
| 198. | Makai József | útőr |
| 199. | Makrai Mihály | musz. oszt. vez. |
| 200. | Márkus Sándor | sm. |
| 201. | Marsovszki Mátyás | rakodó |
| 202. | Matécsik Mária | utókalkulátor |
| 203. | Meliska János | tecnhnikus |
| 204. | Molnár József | |
| 205. | Molnár András | útőr |
| 206. | Molnár István | útőr |
| 207. | J. Molnár József | útőr |
| 208. | Cs. Molnár József | útőr |
| 209. | Muhari Lajos | útőr |
| 210. | Mudri József | útőr |
| 211. | Nagy Béláné | számv. csop. vez. |
| 212. | G. Nagy Imre | útőr |
| 213. | Nagy István | útőr |
| 214. | Nagy István | útőr |
| 215. | Nagy János | sm. |
| 216. | Ifj. A. Nagy József | autószerelő |
| 217. | D. Nagy József | útőr |
| 218. | Nagy Kálmánné | forg. könyv. |
| 219. | Nagy M. László | útőr |
| 220. | T. Nagy Sándor | útőr |
| 221. | Négyesi András | útőr |
| 222. | Négyesi Imre | útőr |
| 223. | Németh Ferenc | útőr |
| 224. | Németh Ferenc | műsz. ellnőr |
| 225. | Németh István | iktató |
| 226. | Németh István | útőr |
| 227. | Németh Lajos | útőr |
| 228. | Németh Sándor | útőr |
| 229. | Nemoda Alajos | útőr |
| 230. | Nemoda László | sm. |
| 231. | Nyeső Mihály | útőr |
| 232. | Nyíri István | útőr |
| 233. | Oláh Ferenc | igazgató |
| 234. | Orosz István | karbantartó |
| 235. | Pádár István | útőr |
| 236. | Pál Mihály | útőr |
| 237. | Pálinkás Béla | útőr |
| 238. | Pálya János | szakaszm. |
| 239. | Papp Elek | útőr |
| 240. | Papp János | útőr |
| 241. | Papp Zsigmond | útőr |
| 242. | Paróczai Sándor | útőr |
| 243. | Pásztor István | vont. vezető |
| 244. | Paulheim István | anyaggazdász |
| 245. | Perlaki István | útőr |
| 246. | Pesti József | útőr |
| 247. | Péter Ferenc | szakasztech. |
| 248. | Pethlen József | útőr |
| 249. | Pethő Antal | útőr |
| 250. | Petróczki Ferenc | útőr |
| 251. | Pintér László | gépü. előadó |
| 252. | Pintér Zoltán | műsz. rajzoló |
| 253. | Polai Béla | sm. |
| 254. | Polyák Mihály | útőr |
| 255. | Pozsik Mihály | útőr |
| 256. | Pusztai László | útőr |
| 257. | Rabi Miklós | útőr |
| 258. | Rácz Károly | útőr |
| 259. | Rankasz István | útőr |
| 260. | Retter Simon | útőr |
| 261. | Rézsó József | útőr |
| 262. | Rojkó István | sm. |
| 263. | Rolkó István | útőr |
| 264. | Rostás Márton | útőr |
| 265. | Rozmis István | útőr |
| 266. | Ifj. Rózsa Sándor | útőr |
| 267. | Ifj. Sáfár Sándor | sm. |
| 268. | Sájermann István | szgk. vez. |
| 269. | Sallai Pál | útőr |
| 270. | Sályi György | útőr |
| 271. | Sárközi György | vont. vezető |
| 272. | Sass András | útőr |
| 273. | Sass József | útőr |
| 274. | Sávai Tibor | útőr |
| 275. | Sebők Imre | útőr |
| 276. | Sebők László | útőr |
| 277. | Serfőző Béla | sm. |
| 278. | Dr. Serfőző János | ig. jogtan. |
| 279. | Dr. Serfőző Jánosné | gépíró |
| 280. | Serfőző László | sm. |
| 281. | Simon István | útőr |
| 282. | Simon Julianna | raktáros |
| 283. | Simon Mihály | útőr |
| 284. | Simon Mihály | útőr |
| 285. | Simon Mihály | útőr |
| 286. | Simányi György | útőr |
| 287. | Soltész János | útőr |
| 288. | Stipta Mihály | sm. |
| 289. | Süveges Kálmánné | pu. csoport v. |
| 290. | Szabados István | műsz. ellenőr |
| 291. | Szabó András | útőr |
| 292. | Szabó András | útőr |
| 293. | Szabó Antal | útőr |
| 294. | Szabó Bálint | sm. |
| 295. | Szabó Béla | útőr |
| 296. | P. Szabó Ferenc | szerelő |
| 297. | Szabó Ferenc | útőr |
| 298. | V. Szabó József | útőr |
| 299. | Szabó József | száll. előadó |
| 300. | Szabó Károly | útőr |
| 301. | U. Szabó Mátyás | útőr |
| 302. | B. Szabó Péter | sm. |
| 303. | Szántó Józsefné | titkárnő |
| 304. | Szanyi István | útőr |
| 305. | Szarvák Ferenc | útőr |
| 306. | Szarvák Sándor | útőr |
| 307. | Szél Sándor | sm. |
| 308. | Szita Mihály | műsz. oszt. vez. |
| 309. | Szívós Béla | szakasztech. |
| 310. | Szmutko Ferenc | motorszerelő |
| 311. | Szőllősi István | szakasztach. |
| 312. | Szőllősi István | útőr |
| 313. | Szőllősi János | útőr |
| 314. | Szűcs Antal | útőr |
| 315. | Szűcs Árpád | előadó |
| 316. | Szűcs János | útőr |
| 317. | Szvoboda Mihály | sm. |
| 318. | Takács János | útőr |
| 319. | Takács Sándor | útőr |
| 320. | Taray Zoltánné | any. könyvelő |
| 321. | Tatár János | útőr |
| 322. | Temesközy István | raktáros |
| 323. | Ifj. Törőcsik József | útőr |
| 324. | Török Menyhért | útőr |
| 325. | Tőrös Albert | raktáros |
| 326. | K. Tóth András | útőr |
| 327. | Tóth Béla | útőr |
| 328. | Tóth D. Gábor | sm. |
| 329. | Tóth Dóra | gépíró |
| 330. | Ifj. Tóth Flórián | útőr |
| 331. | Ifj. Tóth János | útőr |
| 332. | Tóth József | útőr |
| 333. | Tóth Lajos | útőr |
| 334. | Tóth László | útőr |
| 335. | Cs. Tóth László | útőr |
| 336. | Tóth Miklós | kovács |
| 337. | Tóth Miklós | útőr |
| 338. | Tóth R. József | útőr |
| 339. | Tóth Sándor | raktárvezető |
| 340. | Trencsényi Józsefné | gépíró |
| 341. | Ungár József | telepőr |
| 342. | Urbán István | útőr |
| 343. | Urbán László | útőr |
| 344. | Vágó Gergely | útőr |
| 345. | Vajkó Ferenc | útőr |
| 346. | Varga Béla | sm. |
| 347. | Varga János | segémunkás |
| 348. | Varga József | sm. |
| 349. | Veréb István | útőr |
| 350. | Veréb János | útőr |
| 351. | Veréb József | útőr |
| 352 | Vincze Demeter | útőr |
| 353. | Virág Lajos | útőr |
| 354. | Vizi István | ny. telepőr |
| 355. | Vraskó József | útőr |
| 356. | Wessely Sándor | előadó |
| 357. | Zakar György | útőr |
| 358. | Zana Mátyás | útőr |
| 359. | Zsador József | útőr |
| 360. | Zsemberi László | útőr |
| 361. | Zsíros Andrásné | hivatalsegéd |
| 362. | Zsoldos Sándor | útőr |
| 363. | Zubor Ferenc | útőr |
| 365. | Kökény László | útőr |

**Összesen: 365 fő**

# IGAZGATÓSÁGI NÉVSOR 1980. 01.01.

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Ali Dezső | gépkezelő |
| 2. | Antal Jenőné | anyag könyv. |
| 3. | Antal Mátyás | gépkocsi vez. |
| 4. | Bakó József | gépkezelő |
| 5. | Bakondi Balázsné | bérleszámoló |
| 6. | Bakta Endre | ny. telepőr |
| 7. | Balajti János | útőr |
| 8. | Balázs József | útőr |
| 9. | Balázs László | ny. telepőr |
| 10. | Bali Piroska | útellenőr |
| 11. | Ballók Sándor | gépkocsivez. |
| 12. | Balogh Antal | útőr |
| 13. | Balogh Gáspár | műszerelő |
| 14. | Balogh György | útőr |
| 15. | Balogh Imre | művezető |
| 16. | Balogh János | útőr |
| 17. | Balogh József | útőr |
| 18. | Balogh Mihály | útőr |
| 19. | H. Balogh Zsigmond | segédm. |
| 20. | Barabás Imre | útőr |
| 21. | Bárány István | gépkezelő |
| 22. | Bárány Pál | vontatóvezető |
| 23. | Bárány Pálné | gazd. előadó |
| 24. | Bárdos József | vontató vez. |
| 25. | Bárdos Józsefné | részfoglal. |
| 26. | Barócsi György | segédm. |
| 27. | Barta Szilveszterné | szla. ellenőr |
| 28. | Bartucz István | útőr |
| 29. | Bede János | főkönyvelő |
| 30. | Bede Lászlóné | lab. csop. vez. |
| 31. | Bende Sándor | gk. szerelő |
| 32. | Benyus Pál | vontató vez. |
| 33. | Berényi János | útőr |
| 34. | Bertóki Károly | lakatos |
| 35. | Birges Antal | segédunkás |
| 36. | Bíró István | útőr |
| 37. | Bíró Margit | adminisztr. |
| 38. | Bobély László | művezető |
| 39. | Boda György | útőr |
| 40. | Bodnár István | lakatos |
| 41. | Bohár János útb. | jelfestő |
| 42. | Borbély Sándor | segédm. |
| 43. | Borgulya András | segéd művez. |
| 44. | Borhy Tivadar | műszaki ell. |
| 45. | Bori Bálint | útőr |
| 46. | Borsányi István | gépkocsivez. |
| 47. | Bozók István | ny. kazánfűtő |
| 48. | Bozsó Mihály | útőr |
| 49. | Breczek József | kőműves |
| 50. | Ifj. Budai Mihály | útőr |
| 51. | Busi sándor | autószerelő |
| 52. | Cékman József | gépkezelő |
| 53. | Csaba Zoltán | útb. jel festő |
| 54. | Csaba Imre | útőr |
| 55. | Csabai János | gyakornok |
| 56. | Csajági Sándor | gépkocsivez. |
| 57. | Csajbók Zoltán | gépkocsivez. |
| 58. | Cseh Györgyné | gk. előadó |
| 59. | Cseh László | útőr |
| 60 | Csikós Imre | gépkocsivez. |
| 61. | Csikós Imréné | gazd. előadó |
| 62. | Csizmadi Lajos | ny. telepőr |
| 63. | Csizmadi Mihály | műszerész |
| 64. | Csizmadi Mihályné | statisztikus |
| 65. | Csizmadia József | URH műsz. |
| 66. | Csőke József | segédm. |
| 67. | Csorba Árpád | területi mérn. |
| 68. | Csordás János | útmester |
| 69. | Csordás József | útőr |
| 70. | Csörögi József | gépkocsivez. |
| 71. | Czakó István | útőr |
| 72. | Czakó Mátyás | teng. s. mérl. |
| 73. | Czinege József | segédm. |
| 74. | Dajka Mihály | útőr |
| 75. | Dallos Klára | adminisztr. |
| 76. | Danyi Pál | útellenőr |
| 77. | Dávid István | segédm. |
| 78. | Demeter Éva | forg. sz. csp. vez. |
| 79. | Dikó Ferenc | autószerelő |
| 80. | Diószegi István | gépkocsivezető |
| 81. | Diószegi Istvánné | hivatalsegéd |
| 82. | Dobó János | ny. forg. száml. |
| 83. | Dobos Sándor | gépkocsivezető |
| 84. | Donkó Imre | útőr |
| 85. | Dudás Ferenc | festő |
| 86. | Dudás Ferenc | gépkocsivezető |
| 87. | Egyed József | szerelő |
| 88. | Egyed Lajos | telepőr |
| 89. | Erdős János | útőr |
| 90. | Erneszt Károly | forg. számláló |
| 91. | Ézsias Kálmánné | ny. telepőr |
| 92. | Fábián Péter | fásítási ea. |
| 93. | Faragó József | segédmunkás |
| 94. | Farkas István | útőr |
| 95. | Farkas János | vontatóvezető |
| 96. | Farkas János | művezető |
| 97. | Farkas Kálmán | személyzeti vez. |
| 98. | Farkas Péter | gépkocsivezető |
| 99. | Farkas Tibor | gépkocsivezető |
| 100. | Fazekas László | géptelepvezető |
| 101. | Fazekas Lászlóné | közg. technikus |
| 102. | Fazekas Lászlóné | műszaki főel. |
| 103. | Fazekas Sándor | útőr |
| 104. | Fazekas Sándor | ny. telepőr |
| 105. | Fehér Balázs | útőr |
| 106. | Fehér István | gépkocsivezető |
| 107. | Fehér József | útőr |
| 108. | Fehér József | gépkocsivezető |
| 109. | Fehér Lajos | útőr |
| 110. | Fejes Károly | kőműves |
| 111. | Fejes Károly | vontatóvezető |
| 112. | Fejes Sándor | kőműves |
| 113. | Fejes Tibor | útőr |
| 114. | Fekete Attila | táblafestő |
| 115. | Fekete Imre | szerelő |
| 116. | Fekete József | festő |
| 117. | Fekete Károly | útburk. festő |
| 118. | Fekete Lajos | útőr |
| 119. | Fekete Lászlóné | hivatalsegéd |
| 120. | Fekete Sándor | segédmunkás |
| 121. | Fekete Sándor | gépkocsivezető |
| 122. | Fekete Zoltánné | leíró admin. |
| 123. | Filó Istvánné | adminisztrátor |
| 124. | Fodor Gábor | útőr |
| 125. | Földi Sándor | segédmunkás |
| 126. | Forrai Henrik | lakatos |
| 127. | Fótos Lajos | útőr |
| 128. | Gacsal János | szerelő |
| 129. | Gacsal Jánosné | gazd. előadó |
| 130. | Gál János | segédmunkás |
| 131. | Gál János | útőr |
| 132. | Galsi Pál | ny. telepőr |
| 133. | Garabuczi Balázs | gépkezelő |
| 134. | Gazsó Sándor | műh. gk. vezető |
| 135. | Géczi László | gépkezelő |
| 136. | Géczi Lászlóné | takarítónő |
| 137. | Dr. Gerendássy Istvánné | jogtanácsos |
| 138. | Germán Sándor | laboráns |
| 139. | Göblyös István | útőr |
| 140. | Gönczi Imre | útőr |
| 141. | Gönczi Sándor | útőr |
| 142. | Gózon Antal | művezető |
| 143. | Gulcsik István | jelz. lámpa műsz. |
| 144. | Gulyás István | műsz. ellenőr |
| 145. | Győri Mihály | segédmunkás |
| 146. | Hájas János | úrőr |
| 147. | Hájas János II. | vontatóvezető |
| 148. | Hajnal János | szerelő |
| 149. | Házkötő Lajosné | raktáros |
| 150. | Helt Lajos | igazgató |
| 151. | Herczegh Gyuláné | előadó |
| 152. | Himer Gyula | művezető |
| 153. | Hinek Istvánné | adminisztrátor |
| 154. | Holp Ferenc | útőr |
| 155. | Homoki István | útőr |
| 156. | Horváth Gábor | műsz. ellenőr |
| 157. | Horváth Imre | útőr |
| 158. | Horváth János | útőr |
| 159. | Horváth Lajos | útellenőr |
| 160. | Hricza Mihály | gépkezelő |
| 161. | Hürkecz János | útőr |
| 162. | Huszár József | gépkocsivezető |
| 163. | Igó Károly | festő |
| 164. | Imre György | útőr |
| 165. | Ifj. Imre György | útőr |
| 166. | Imre Györgyné | útőr |
| 167. | Iván János | ács |
| 168. | Jacsó Sándor | útőr |
| 169. | Jónás József | segédmunkás |
| 170. | Jóvér Károly | segédmunkás |
| 171. | Juhász Józsefné | leb. kisegítő |
| 172. | Kádár György | főmérnök |
| 173. | Kálmán Józsefné | adminisztrátor |
| 174. | Kalocsai Istvánné | SZTK ügyintéző |
| 175. | Kalocsai Mihályné | pénztáros |
| 176. | Kancsura Tibor | lakato |
| 177. | Kántor Mária | laboráns |
| 178. | Karádi Károly | művezető |
| 179. | Karakas Lajosné | laboráns |
| 180. | Károlyi Sándor | útőr |
| 181. | Karsai József | segédmunkás |
| 182. | Ifj. Kátai István | gépkocsivezető |
| 183. | Kecskés István | útőr |
| 184. | Kecskés János | segédmunkás |
| 185. | Kecskés László | útőr |
| 186. | Kenyeres Imre | raktáros |
| 187. | Kigyóssy István | szakaszmérnök |
| 188. | Király Béla | ny. telepőr |
| 189. | Király Ferenc | gépkocsivezető |
| 190. | KISS A Miklós | autószerelő |
| 191. | Kiss Gyula | autószerelő |
| 192. | Kiss Imre | gépügyi ea. |
| 193. | Kiss József | gépkocsivezető |
| 194. | Kiss László | keverőtel. vez. |
| 195. | Kiss László | szerelő |
| 196. | Kiss Mihály | útőr |
| 197. | Kiss P Mátyás | gépkezelő |
| 198. | Kiss Tamás | villanyszerelő |
| 199. | Kiss Vilmos | útőr |
| 200. | Kiszely Márton | szerelő |
| 201. | Kiszely Sándor | útőr |
| 202. | Kogyilla György | gépkocsivezető |
| 203. | Kökény László | útőr |
| 204. | Kökény László | esztergályos |
| 205. | Köles József | gépkezelő |
| 206. | Kollár András | útellenőr |
| 207. | Kollár Andrásné | rf. takarító |
| 208. | Kolonics Béla | vontatóvezető |
| 209. | Kolonics János | ny. telepőr |
| 210. | Koltai Józsefné | takarító |
| 211. | Koncz Károly | művezető |
| 212. | Korda András | gk. vez. útőr |
| 213. | Kovács Dezső | segédunkás |
| 214. | Kovács Endre | segédmunkás |
| 215. | Kovács Ferenc | éjjeliőr |
| 216. | Kovács Gábor | útőr |
| 217. | Kovács Illés | szerelő |
| 218. | Kovács János | gépkocsivezető |
| 219. | Kovács József | gépkocsivezető |

220. Kovács József autóvill. műsz.
221. Kovács József útburk. festő
222. Kovács László művezető
223. Kovács Zoltán útőr
224. Kucza Istvánné takarító
225. Kulcsár Bálint gépkez.
226. Kun Ferenc útőr
227. Kun Imre útőr
228. Kun Imre gépkocsivezető
229. Kun István vez. szerelő
230. Kun Lajos útőr
231. Kun Sándor gépkocsivezető
232. Kuna József útellenőr
233. Ifj. Kuna Mihály segédmunkás
234. Kuenda Mihály útőr
235. Lajkó Csabáné URH-telex kez.
236. Lajkó Gyula lakatos
237. Lakatos István gépkocsivezető
238. Lázár István segédmunkás
239. Lázs Ferenc útúr
240. Leitner József kőműves
241. Lénart Sándor raktáros
242. Lengyel Kálmán gépkezelő
243. Lengyel Kálmán útőr
244. Lévai Béláné adminisztrátor
245. Lévai István útőr
246. Lődi Pál luhőkezelő
247. Losonczi Zoltán területi öv.
248. Lovas Gyula útőr
249. Lőwei Miklós szerelő
250. Lukács András raktáros
251. Magyar Gyula útőr
252. Magyar Józsefné ny. takarító
253. Makai József útőr
254. Marik Mihályné műszaki ellenőr
255. Márki István gépkocsivezető
256. Martosi József laboráns
257. Márvány István útőr
258. Mészáros Józsefné laboráns
259. Mészáros Miklós tervező tech.
260. Mihálycsik Józsefné takarító
261. Miklós József útőr
262. Mizsei Károly útőr
263. Molnár Antal útőr
264. Molnár István útellenőr
265. Molnár István autószerelő
266. Molnár Istvánné műszaki ellenőr
267. J. Molnár József brigádvez. útőr
268. Molnár József útőr
269. Molnár Józsefné adminisztrátor
270. Molnár László útellenőr
271. Molnár Miklós útőr
272. Mondok Zoltán autószerelő
273. Mucsi Sándor útőr
274. Muhari Lászltó gépkezelő
275. Murányi Ferencné raktáros
276. Nagy Attiláné forg. könyvelő
277. Nagy Gy. Antal gépkocsivezető
278. Nagy György műszaki ellenőr
279. Nagy Imre műszaki ellenőr
280. Nagy Imre gépkocsivezető
281. Nagy István gépkocsivezető
282. Nagy Istvánné Szla. ellenőr
283. Nagy János segédmunkás
284. D. Nagy József útőr
285. Nagy Kálmán autószerelő
286. Nagy Kálmánné számvit. csop. v.
287. Nagy Kálmánné takarító
288. Nagy Károly körzei szerelő
289. Ifj. Nagy Károly útőr
290. Nagy M. László útőr
291. Nagyfejeő József gépkocsivezető
292. Négyesi Imre ny. telepőr
293. Németh István ny. iratkezelő
294. Németh József lakatos
295. Németi András Rf. telepőr
296. Nyeső János asztalos
297. Nyeső Mihály útőr
298. Obstler Károlyné takarító
299. Ódor Imre csőszerelő
300. Ökros Lajos útőr
301. Dr. Öltevenyi Jánosné oa. ügyintéző
302. Ondok József lakatos
303. Ondok Józsefné takarírró
304. Pagonyi Ernő ny. telepőr
305. Pálinkás Béla ny. luhőkezelő
306. Pápai István segédmunká
307. Pataki Albert rakatos
308. Pintér László anyagcsop. vez.
309. Pintér Miklós irodagépműszer.
310. Pintér Sándorné URH kezelő
311. Pócs Ferenc gépkocsivezető
312. Pocsai Istvánné takarítónő
313. Posta Ottó műsz. előkészítő
314. Posta Ottóné telefon kp-kez.
315. Posztós Károly festő
316. Rabi Miklós útőr
317. Radics Károly gékocsivezető
318. Ragály Gyula luhökezelő
319. Rehák Józsefné laboráns
320. Retter Simon útőr
321. Rézső János útőr
322. Rojkó István gépkezelő
323. Rózsa Mihály re. telepőr
324. Rózsa Sándor útőr
325. Rózsahegyi Miklós laboráns
326. Rucsányi István segédmunkás
327. Sáfár Sándor útőr
328. Sági Vilmos útőr
329. Sájermann István személygk. vez.
330. Sándor László útburk. festő
331. Sánta Sándor gépkocsivezető
332. Sári Ferenc segédmunkás
333. Sashalmi Pál segédmunkás
334. Sass József Tmk. előadó
335. Sass Józsefné műsz. rajzoló
336. Sass Lajos ny. éjjeliőr
337. Schneider Péter mérnök
338. Schneiderné Szabó Julianna technikus
339. Sebők Imre útőr
340. Dr. Serfőző János jogtanácsos
341. Serfőző Lajos gépkocsivezető
342. Simon Ferenc útőr
343. Simon István útőr
344. Simon József útellenőr
345. Sinka Ferenc gépkezelő
346. Sinkó Ferenc ny. telepőr
347. Sohajda János útőr
348. Soltész János útőr
349. Spanyiel József műsz. főea.
350. Stalmayer József gépkocsivezető
351. Stefanik Lászlóné min. ell. oszt. ve.
352. Stipta Mihály segédmunkás
353. Ifj. Stipta Mihály segédmunkás
354. Szabados István műszaki ellenőr
355. Szabó András útburk. festő
356. U. Szabó András motorszerelő
357. Szabó Béla útőr
358. Szabó Béla esztergályos
359. Szabó Béláné takarító
360. Szabó Béláné könyvelő
361. P. Szabó Ferenc szerelő
362. P. Szabó Ferencné gazdasszony
363. Szabó Gyuláné belső ellenőr
364. Szabó István gépkocsivezető
365. Szabó István útőr
366. Szabó János vont. vez.
367. Szabó János segédmunkás
368. Szabó Lajos szerelő
369. Szabó Mihály útb. jel. festő
370. Szabó Sándor gékocsivezető
371. Szabó Sándor útőr
372. Szakmáry Sándor esztergályos
373. Szakmáry Sánodrné munkaügyi ea.
374. Szamák József útőr
375. Szamák László útőr
376. Szán Endre ny. telepőr
377. Szántó Józsefné tuk. ea.
378. Szatmári Dániel útőr
379. Szatmári István gépkezelő
380. Szekeres Józsefné adminisztrátor
381. Szél Balázs gépkezelő
382. Szél László techn. gyak.
383. Szente István útőr
384. Szerémi Gerzsonné portás
385. Szilágyi Lajosné takarítónő
386. Szívós József útőr
387. Szőllősi András útőr
388. Szőllősi István ny. telepőr
389. Szűcs Antal motoros útőr
390. Szűcs Endre útőr
391. Szűcs Sándorné takarító
392. Tábor Péterné tervező mérnök
393. Takács István szerelő
394. Takács Lászlóné takarító
395. Tákos Imre gép.kocsivezető
396. Tálas Péter segédmunkás
397. Tar György gépkocsivezető
398. Taray Zoltánné utókalkulátor
499. Tarjányi Erzsébet adminisztrátor
400. Tarnai László útellenőr
401. Temesközy István raktáros
402. Tolnai György műsz. ea.
403. Törőcsik Ferenc segédmunkás
404. Török Gyula vontató vezető
405. Tőrös Albert raktáros
406. Tóth András ny. kat. ea.
407. Tóth Bálint útőr
408. Tóth Flórián útőr
409. Tóth Imre gépkezelő
410. S. Tóth János gépkocsivezető
411. Tóth János útőr
412. Ifj. Tóth József segédmunkás
413. Tóth József útőr
414. Tóth Józsefné műszaki rajzoló
415. Tóth Lajos gépészmérnök
416. Cs. Tóth László útőr
417. Tóth László hegesztő
418. Tóth Sándor segédmunkás
419. Tóth Sándorné takarító
420. Tóth Tihamérné adminisztrátor
421. Trázsi László gépkocsivezető
422. Túri Lórand gépész. művez.
423. Újfalusi Kálmán Ny. telepőr
424. Urbán Lajos segédmunkás
425. Urbán Vince útőr
426. Uti Lajos segédmunkás
427. Vámosi András útőr
428. Vandrovnyik János útőr
429. Varga Annamária labor csop. vez.
430. Varga Imre raktáros
431. Varga István karbantartó
432. Varga János vont. vez.
433. Varga János gépkezelő
434. B. Varga József segédmunkás
435. Varga József segédmunkás
436. Varga Józsefné takarító
437. Varga Sándor raktáros
438. Vatai Imre segédmunkás
439. Veréb István útőr
440. Veréb János útőr
441. Veres Csaba gépkocsivezető
442. Vincze Lajos lakatos
443. Zagyi Antalné adminisztrátor
444. Zelei Sándor autószerelő
445. Zelmann Pál körzeti szerelő
446. Zombor László laboráns
447. Zsidó Sándor autóvill. műsz.
448. Zsíros András üzemmérn. vez.

ÖSSZESEN: 450 FŐ

# IGAZGATÁSI NÉVSOR 1992. 01.01.

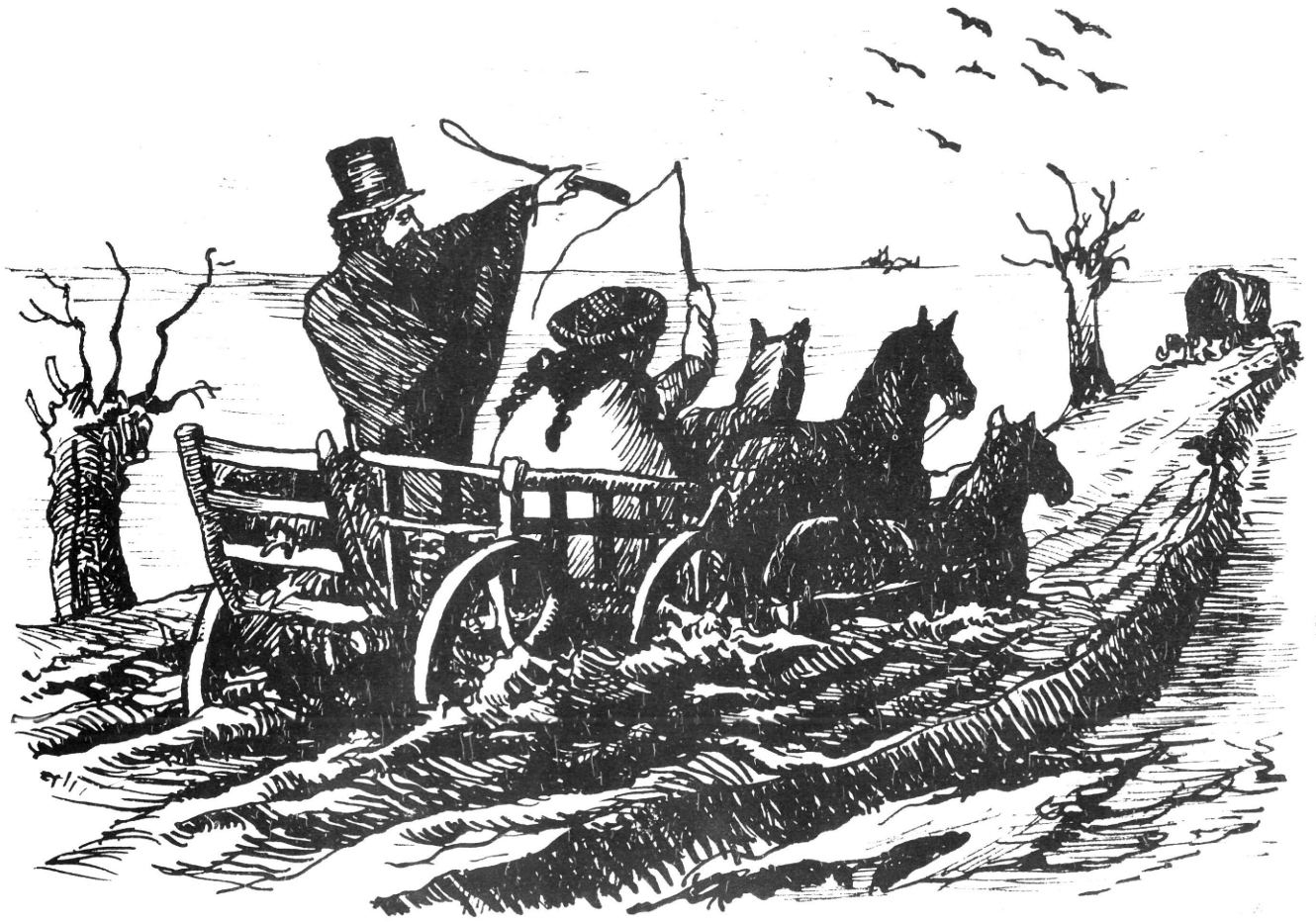
| | | |
|---|---|---|
| 1. | Ábel Kiss Sándor | szakm. |
| 2. | Ács Sándor | autószer. |
| 3. | Alföldi István | hegesztő |
| 4. | Ali Dezső | gk. vezető |
| 5. | Angyal István | útőr |
| 6. | Antal Jenőné | könyvelő |
| 7. | Apatóczki József | útőr |
| 8. | Bábosik Ilona | takarítónő |
| 9. | Bakalár József | művezető |
| 10. | Bakondi Balázsné | Sztk ügyi. |
| 11. | Balatoni László | asztalos |
| 12. | Balázs Józsefné | takarítónő |
| 13. | Bálint Kálmán | festő |
| 14. | Balogh Ferencné | ny. telepőr |
| 15. | Balogh József | útőr |
| 16. | Ifj. Balogh József | útőr |
| 17. | Balogh László | útőr |
| 18. | Balogh Zsigmond | útőr |
| 19. | Bana István | útőr |
| 20. | Banka László | telepőr |
| 21. | Barabás Imre | útőr |
| 22. | Bárány Pál | gk. vez. |
| 23. | Bárdos József | gk. vez. |
| 24. | Barhács Imre | útőr |
| 25. | Bárdócsi György | útőr |
| 26. | Barta Szilveszterné | statisztikus |
| 27. | Bartucz István | útőr |
| 28. | Básti Béla | eszterg. |
| 29. | Bazsó Árpádné | gazd-i ea. |
| 30. | Bede Imre | rakt. kiad. |
| 31. | Dr. Bede János | igazgató |
| 32. | Bede Lászlóné | min. ell. ov. |
| 33. | Bedekovics Gyuláné | tak. nő |
| 34. | Bencze Kálmán | gk. vez. |
| 35. | Benedek Attila | utókalk. |
| 36. | Berényi Géza | útőr |
| 37. | Berki Károly | útőr |
| 38. | Berndt László | gk. vez. |
| 39. | Bihari Imre | műsz. ell. |
| 40. | Bódi László | útőr |
| 41. | Bodó László | útőr |
| 42. | Bognár Imre | útőr |
| 43. | Bohár János | gk. vez. |
| 44. | Boldizsár Attila | autósz. |
| 45. | Burgulya Andás | művez. |
| 46. | Bori Bálint | útőr |
| 47. | Boros János | gépkezelő |
| 48. | Borsányi István | gk. vezető |
| 49. | Botos István | útőr |
| 50. | Breczek József | kőműves |
| 51. | Breczek József | útőr |
| 52. | Buck Ferenc | kőműves |
| 53. | Budai László | festő |
| 54. | Busi Sándor | autószerelő |
| 55. | Csabai Imre | útőr |
| 56. | Csabai Zsigmond | útőr |
| 57. | Csajági Sándor | ny. telepőr |
| 58. | Csajbók Tiborné | számv. csp. |
| 59. | Csajbók Zoltán | gk. vezető |
| 60. | Csák Boldizsár | lakatos |
| 61. | Csák Gyula | útellenőr |
| 62. | Császi Tamás | gk. vezető |
| 63. | Cseh Györgyné | gépj. ea. |
| 64. | Csernai József | lakatos |
| 65. | Csete László | gk. vezető |
| 66. | Csikós Imre | gk. vezető |
| 67. | Csikós Imréné | gazd-i ea. |
| 68. | Csillag Ferenc | útőr |
| 69. | Csizmadi Mihályné | üzemg. csp. |
| 70. | Csőke József | útőr |
| 71. | Csonka József | útőr |
| 72. | Csontos József | nz. telepőr |
| 73. | Csorba Árpád | útmérnök |
| 74. | Csordás János | üm. vezető |
| 75. | Csorogi József | gk. vezető |
| 76. | Czakó István | festú |
| 77. | Czinege Józsefné | rakt. kiadó |
| 78. | Dull Mihályné | részfogl. |
| 79. | Durucz István | szerelő |
| 80. | Erdős János | útőr |
| 81. | Faragó István | szerelő |
| 82. | Farkas András | gk. vezető |
| 83. | Farkas Béla | festő |
| 84. | Farkas István | útőr |
| 85. | Farkas István | gk. vezető |
| 86. | Farkas Tibor | gk. vezető |
| 87. | Fazekas Kálmán | útőr |
| 88. | Fazekas László | gept. vezet |
| 89. | Fazekas Lászlóné | útkez. ea. |
| 90. | Fazekas Sándor | ny. telepőr |
| 91. | Fehér Balázs | útőr |
| 92. | Fehér István | gk. vezető |
| 93. | Fehér József | gk. vezető |
| 94. | Fejes Károly | gépkezelő |
| 95. | Fejes Károly | telepőr |
| 96. | Fekete Attila | útb. Festő |
| 97. | Fekete Gyula | útőr |
| 98. | Fekete József | festő |
| 99. | Ifj. Fekete Károly | útőr |
| 100. | Fekete Lászlóné | URH. Tx kez. |
| 101. | Fekete Sándor | útőr |
| 102. | Fekete Sándor | gk. vezető |
| 103. | Fekete Zoltánné | adminisztr. |
| 104. | Forrai Henrik | útőr |
| 105 | Fotós Lajos | gép. vez. m. |
| 106. | Gacsal János | körz. Szer. |
| 107. | Gacsal Jánosné | gazd. előa. |
| 108. | Gál János | útőr |
| 109. | Gambár Mátyás | gépkezelő |
| 110. | Garabuczi Balázs | útbork. fes. |
| 111. | Garai Imre | útőr |
| 112. | Göblyös Gábor | útőr |
| 113. | Ifj. Göblyös István | gépkezelő |
| 114. | Göblyös István | útőr |
| 115. | Gönczi Imre | útőr |
| 116. | Guba László | gazd. ig. |
| 117. | Gujka Pálné | takarítónő |
| 118. | Gulcsik Imre | útburk. fest. |
| 119. | Gulyás István | tervező |
| 120. | Gulyás Tibor | gk. vezető |
| 121. | Hajas Gyula | művezető |
| 122. | Hajdú Sándor | útőr |
| 123. | Hajnal János | autószer. |
| 124. | Hajnal Tamás | szerelő |
| 125. | Hajós János | |
| 126. | Hegedűs Ottó | útőr |
| 127. | Hegedűs Sándorné | adó. pü. ea. |
| 128. | Hegedűs Zoltánné | adminisztr. |
| 129. | Héja János | útőr |
| 130. | Hibó Sándor | ny. telepőr |
| 131. | Himer Gyula | művezető |
| 132. | Holp Ferenc | útőr |
| 133. | Holp János | útőr |
| 134. | Hornok Zsolt | telepőr |
| 135. | Horváth Béla | laboráns |
| 136. | Horváth Imre | útőr |
| 137. | Hricza Mihály | gépkezelő |
| 138. | Huszár József | gk. vezető |
| 139. | Hutter Zoltán | forg. mérn. |
| 140. | Igó Károly | festő |
| 141. | Ifj. Imre György | útőr |
| 142. | Imre József | gépl. irány |
| 143. | Ipolyszegi Mihály | gép. főea. |
| 144. | Ivanics Endre | gk. vezető |
| 145. | Jakab József | útőr |
| 146. | Jankovics Ferencné | gyakornok |
| 147. | Jász Ferenc | útőr |
| 148. | Juhász József | II. útőr |
| 149. | Juhász Lajos | gkv |
| 150. | Kacsor András | műszaki ov. |
| 151. | Kalla Mária | raktáros |
| 152. | Kalmár Józsefné | gazd. ea. |
| 153. | Kancsura Tibor | any. beszerz. |
| 154. | Kántor György | szerelő |
| 155. | Kántor Mária | laboráns |
| 156. | Kánya Zoltánné | laboráns |
| 157. | Karádi Mihály | gk. vezető |
| 158. | Károlyi Sándor | gépkezelő |
| 159. | Kátai István | gépkezelő |
| 160. | Katona Tibor | útőr |
| 161. | Kecskés József | útőr |
| 162. | Kecsőné Telek-Tünde | pénztáros |
| 163. | Kereszthídi Béla | üm. vezető |
| 164. | Kiss Andrásné | gazd. előa. |
| 165. | Kiss Attila | ny. telepőr |
| 166. | Kiss Béla | gk. vezető |
| 167. | Kiss Gyula | avill. szer. |
| 168. | Kiss Gyula | forg. előadó |
| 169. | Kiss Imre | útellenőr |
| 170. | Kiss Istvánné | telepőr |
| 171. | Kiss Józsefné | adminisztr. |
| 172. | Kiss Lajos | útőr |
| 173. | Kiss László | szerelő |
| 174. | Dr. Kiss László | üz. orvos |
| 175. | Kiss Miklós | szerelő |
| 176. | Kiss Tamás | vill. szer. |
| 177. | Kiszely Márton | szerelő |
| 178. | Kogyilla György | gk. vezető |
| 179. | Kökény László | útőr |
| 180. | Kollár András | útőr |
| 181. | Koltai János | szerelő |
| 182. | Koncz Károly | művezető |
| 183. | Konfár György | útőr |
| 184. | Koppermann Lászlóné | anyaggazd. |
| 185. | Kóré Imre | gk. vezető |
| 186. | Kovács Dezső | útőr |

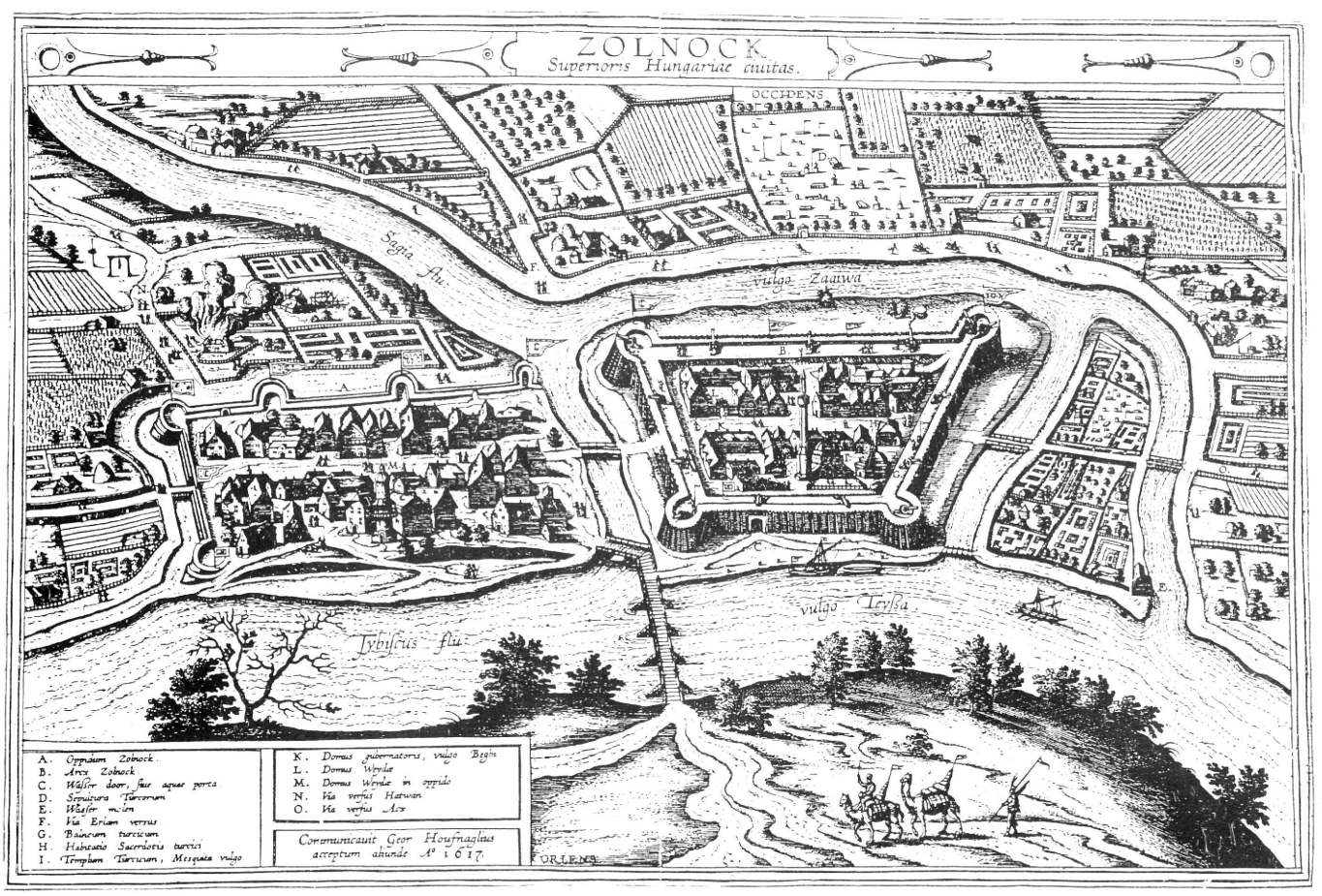
187. Kovács Illés szerelő
188. Kovács Károly üm. vez. h.
189. Kovács László művezető
190. Kovács Tibor tengs. ell.
191. Kun Imre gk. vezető
192. Kun István művezető
193. Kun Sándor ny. telepőr
194. Lakatos László gk. vezető
195. László Jánosné takarítónő
196. Lázár János forg. m.
197. Lázár Sándorné takarítónő
198. Lazi Sándor útőr
199. Leitner József kővműves
200. Lövei István útőr
201. Ludányi Sándor lakatos
202. Magyar Gyula útőr
203. Márki István gk. vezető
204. Markot Sándorné laboráns
205. Martosi József laboráns
206. Menkó Gyuláné ebédkiosztó
207. Mészáros András ny. telepőr
208. Mészáros Mihály útőr
209. Mihály László gk. vezető.
210. Misztina Tibor szám. t. cs.
211. Mizsei Károly útőr
212. Molnár Illés rakt. kiadó
213. Molnár István útőr
214. Molnár Istvánné útkez. ea.
215. Molnár József útőr
216. Molnár Józsefné titkárnő
217. Molnár Miklós útőr
218. Mondok Zoltán autószer.
219. Mucsi Sándor útőr
220. Muhari Csaba gk. vezető
221. Muhari László gépkezelő
222. Murányi Ferencné raktáros
223. Nagy Attiláné könyvelő
224. Nagy György műsz. ellen.
225. Nagy Imre gépkezelő
226. Nagy Imre gk. vezető
227. Nagy István gk. vezető
228. Nagy Istvánné pénzügyi e.
229. Nagy József
230. Nagy Kálmán művezető
231. Nagy Kálmánné takarítónő
232. Nagy László útb. festő
233. Nagy László gk. vezető
234. Nagy Sándor ny. telepőr
235. Nagyfejeő József gk. vezető
236. Németh Lajos ny. telepőr
237. Ódor Imre Karbantar.
238. Örkos Lajos útőr
239. Ollé Györgyné adm.
240. Ondok József lakatos
241. Orosz László útőr
242. Pagonyi Ernő ny. telepőr
243. Palotai Imre ny. kat. ea.
244. Pápai István gépkezelő
245. Papp Lukács telepor
246. Pásztor István útőr
247. Pásztor Péter ny. telepőr
248. Pázmán Lajos útőr
249. Pázmán Péter útőr
250. Perge Lajos ny. telepőr
251. Perge Lajosné ny. telepőr
252. Pillió Péterné szám. g. kez.
253 Dr. Pintér László üzemelt. ov.
254. Pintér László anyag. főea.
255. Pintér Mihály technikus
256. Pintér Sándorné bérelszám.
257. Pocsai Istvánné részfogl.
258. Polgár István eszterg.
259. Polonyi István vill. szer.
260. Posta Ottó tervelökés
261. Posta Ottóné Tel. közp. k.
262. Posztos Károly festő
263. Pujcsi Mihály üm. vezető
264. Ragály Gyula ny. telepőr
265. Ragály Gyuláné takarítónő
266. Retter László útőr
267. Rigó Károly útőr
268. Román Mária beruh. ea.
269. Rózsa Sándor ny. telepőr
270. Ruskó Mátyás ny. telepőr
271. Sáfár Józsefné gondnok
272. Sáfrán Sándor útőr
273. Sáfrán Sándor szerelő
274. Sájerman István gk. vezető
275. Sályi László szám. g. kez.
276. Sárközi Imre körny. főmé
277. Sárközinés Horváth Edit adminisztr.
278. Sas Béla művezető
279. Sass József tmk. előadó
280. Schneider Péter műsz. ig.
281. Dr. Selmeczy Gábor jogtanácso.
282. Serfőző Tibor
283. Sinka Ferenc gépkezelő
284. Sipos András útőr
285. Sípos Imre festő
286. Soltész Károlyné aszisztens
287. Stipta Mihály festő
288. ifj. Suba István útőr
289. Sulák Lászlóné szám. g. kez.
290. Szabó András festő
291. Szabó Béla gép. művez.
292. Szabó Béláné könyvelő
293. Szabó Endréné adminisztr.
294. P. Szabó Ferenc szerelő
295. Szabó Gábor ny. telepőr
296. Szabó Györgyné szám. g. kez.
297. Szabó Gyula gk. vezető
298. Szabó István útőr
299. Szabó János útőr
300. Szabó János II. útőr
301. Szabó József útőr
302. Szabó Károly útőr
303. Szabó Mihály Útb. festő
304. Szabó Sándor útőr
305. Szabó Sándor útőr
306. Szabó Sándorné takarítónő
307. Szakmáry Sándor kat. ok. fea.
308. Szakmáry Sándorné pénzügy. cs.
309. Szamák András útőr
310. Szamák József útőr
311. Szamák László útőr
312. Szántai József útőr
313. Szatmári István gépkezelő
314. Szecsei István hídmérnök
315. Szél Balázs gépkezelő
316. Szél László művezető
317. Szentesi István gk. vezető
318. Szentgyörgyi László útőr
319. Szentpéteri Imre útőr
320. Szikszai István vill. szer.
321. Szikszai Mihály
322. Szikszai Zoltán gk. vezető
323. Szilágyi Lászlóné laboráns
324. Sziláki Imre ny. telepőr
325. Szincsák István raktáros
326. Szűcs Endre gk. vezető
327. Szűcs József útőr
328. Tákos Imre gk. vezető
329. Tanczig József útőr
330. Taray Zoltánné ny. utókalk.
331. Tari Pál lakatos
332. Tarnai László művezető
333. Dr. Tiborcz Attiláné labor csopv.
334. Törőcsik Ferenc targ. vez.
335. Tóth Bálint útőr
336. Tóth Ferenc útőr
337. Tóth Imre gépkezelő
338. Tóth Imre lakatos
339. S. Tóth János gk. vezető
340. Tóth János útőr
341. Tóth János útőr
342. Tóth József gk. vezető
343. Ifj. Tóth József útőr
344. Tóth Józsefné ny. fénym.
345. Tóth Lajos gépüz. vez.
346. M. Tóth Mihály ny. telepőr
347. Tóth Sándorné takarítónő
348. Tóth Zsolt útőr
349. Trázsi László útőr
350. Túri Loránd művezető
351. Túri Zoltán útőr
352. Türk János gk. vezető
353. Urbán Lajos gk. vezető
354. Vajk Ödönné Ut. kez. ea.
355. Varga Andrásné takarítónő
356. Varga Ferenc gépkezelő
357. Varga Imre raktáros
358. Varga István művezető
359. Varga János gk. vezető
360. Varga János gépkezelő
361. Varga János szakmunkás
362. Varga József útőr
363. Varga Pálné takarítónő
364. Varga Sándor rakt. vezet.
365. Varga Sándor II. útőr
366. Varga Sándorné I. iktató
367. Varga Sándorné II. hiv. segéd
368. Varszegi Antal autószer.
369. Veréb Attila útőr
370. Veres Csaba gk. vezető
371. Veres Józsefné takarítónő
372. Vígh László útőr
373. Vincze Lajos lakatos
374. Virágh Imréné adminisztr.
375. Weigel László lakatos
376. Zsidó Sándor avill. szer.
377. Zsíros András üm. vezető.

ÖSSZESEN: 378 FŐ

# *Képes melléklet*

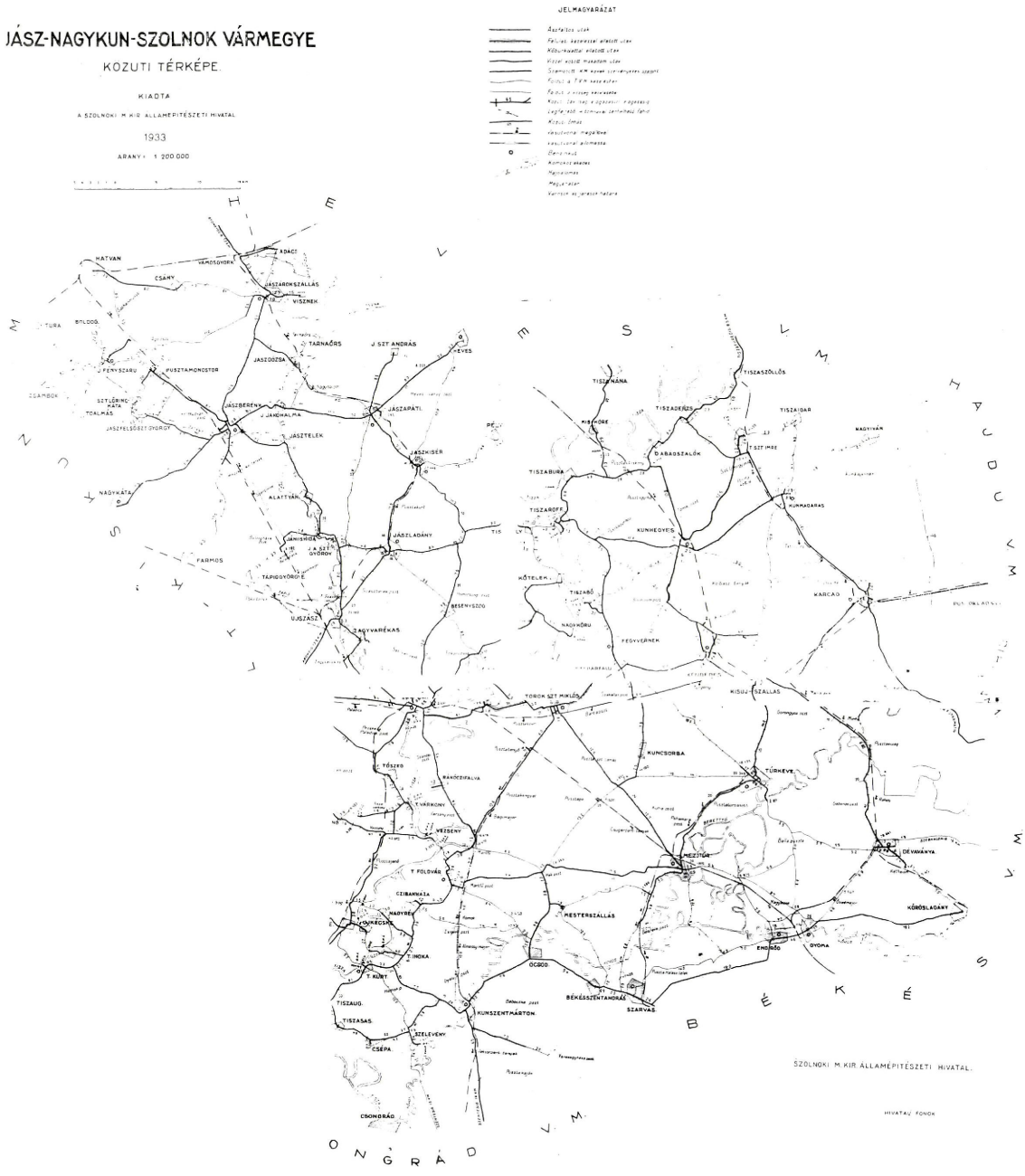
ÁLLAMI
ÚTŐR




ZOLNOCK
Superioris Hungariae ciuitas.
OCCIDENS
Sagia flu.
vulgo Zagiwa
vulgo Teyssa
Tybiscus flu.
A. Oppidum Zolnock.
B. Arcx Zolnock.
C. Wasser door, siue aquae porta.
D. Sepultura Turcorum
E. Wasser molen
F. Via Erlam versus
G. Balneum turcicum
H. Habitatio Sacerdotis turcici
I. Templum Turcicum, Mesquita vulgo
K. Domus gubernatoris, vulgo Begin
L. Domus Weydae
M. Domus Weydae in oppido
N. Via versus Hatwan
O. Via versus Acx
Communicauit Geor Houfnaglius acceptum aliunde A° 1617.

5. 8bris *De ime Szolnokból Török Czauzoktul érkezik egy nagy levél.*
*Az hid czinálásra*[23] *Ácz Kovácz munkára s feles Embert küldenél.*
*Annak is irását ő paranczolattyát el nem mulatathatod*
*Az szegény Emberek hogy el készüllyenek meg kelletik mondanod*
*Mint hogy Czászár dolga noha nehéz munka de czak meg kell fogadnod,*
*De Czauz markában mit vets az torkában ez az leg nagyob bajod.*
*Jó az Szolnoki hid, de hitetlen Czauz ő azt helyben nem hadgya*
11. *Szegény Emberinket veri és kergeti mód nélkül háborgattya*
*Az nagy Bialoknak lövő szerszámoknak azon leszen az úttya*
*Azért úgy czinállyuk, mondgya jól meg lássuk, mert ez az Város dolga.*
*Könnyű paranczolni nehéz végbe vinni, hol találsz annyi szál fát,*
*Bontattya, hányattya, hosszan fel állattya ottan az hidnak karját,*
*Lovára, magára mint Czászár dolgára kiván igen nagy Summát,*
*Alig hat száz Tallér mert fa ott sokat ér végben vitte az munkát.*
19. 8bris *Az hid ám immár kész de vallyon s hova lész ha erre jő az Tábor*
*Jelen van az Szüret, de oda ki mehet? haszontalan az Labor*
*Tatár dühösségét,*[24] *ő kegyetlenségét hozton hozza az Rumor*
*Maradásod felől nincz reménség sehol, környül vöt minket Timor.*

## HEVESVÁRMEGYE A XIV. SZÁZAD ELEJÉIG


JÁSZ-NAGYKUN-SZOLNOK VÁRMEGYE
KOZUTI TÉRKÉPE.
KIADTA
A SZOLNOKI M. KIR. ÁLLAMÉPÍTÉSZETI HIVATAL
1933
ARANY= 1:200.000
JELMAGYARÁZAT
SZOLNOKI M. KIR. ÁLLAMÉPÍTÉSZETI HIVATAL.
HIVATALVEZETŐK

## JÁSZ-NAGYKUN-SZOLNOK VÁRMEGYE

KÖZUTI TÉRKÉPE.

KIADTA

A SZOLNOKI M. KIR. ÁLLAMÉPÍTÉSZETI HIVATAL

1936.

MÉRETARÁNY: 1:200.000.

# *Téli karbantartás a 60-as években*

**Vontatott gréder**

**Lánctalpas hótoló**

**A 4. sz. főút télen**

# *Fenntartási munkák a 70-es évek közepén*

**A 34-es főút felmérése a szélesítés előtt**

**Útalapszélesítés a 34-es számú főúton**

**Hengerlési munka előkészítés**

**Úttakarítás porfúvóval**

**Útfenntartási „gépek" az igazgatóság megalakulásakor**

**Kézi öntöttaszfalt-terítés**

**Hengerlési munka**

**Záróréteg építés**

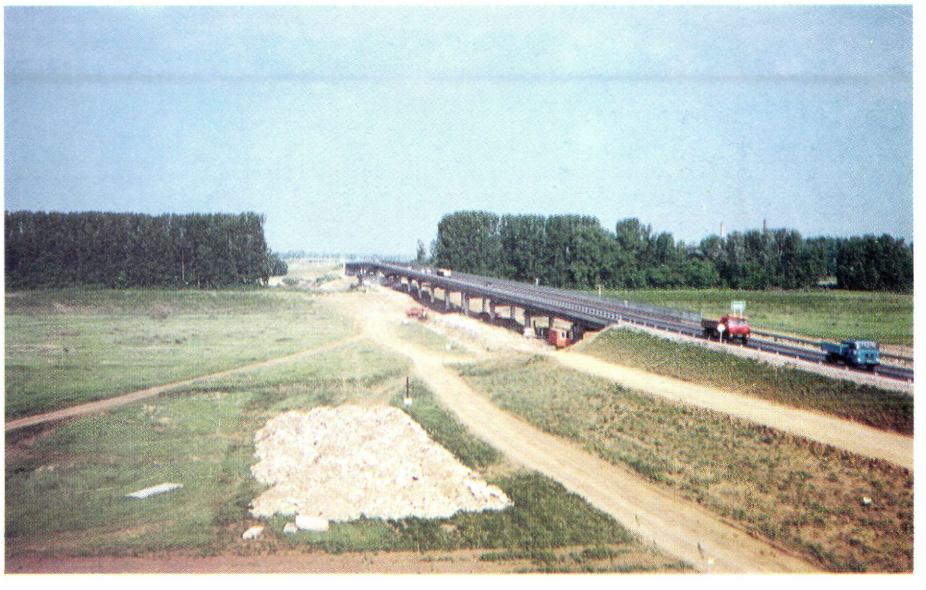
**Burkolat marás a Barátság felüljárón**

**Wirtgen hézagjavító**

**Burkolatjel festés**

**Áteresz tisztítás**

**Fűkaszálás**

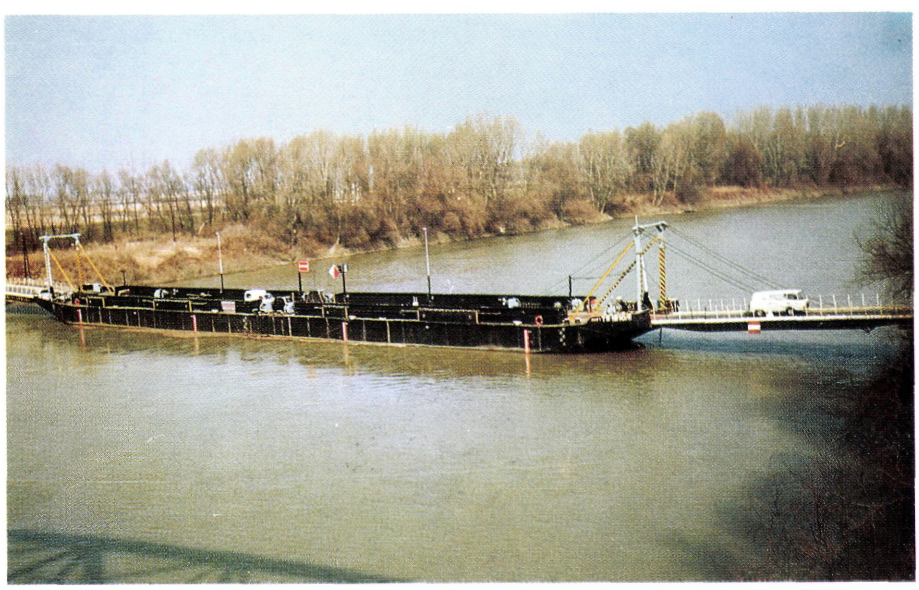


**Az új Szent István-híd Szolnoknál**

**A híd építés közben**

**A Tiszaugi híd javítása**

**A Tiszaugi híd javítása**



**TS-uszályhíd üzemelése Tiszaugnál**

# *Az igazgatóság telepei*

**Az igazgatóság központi épülete**

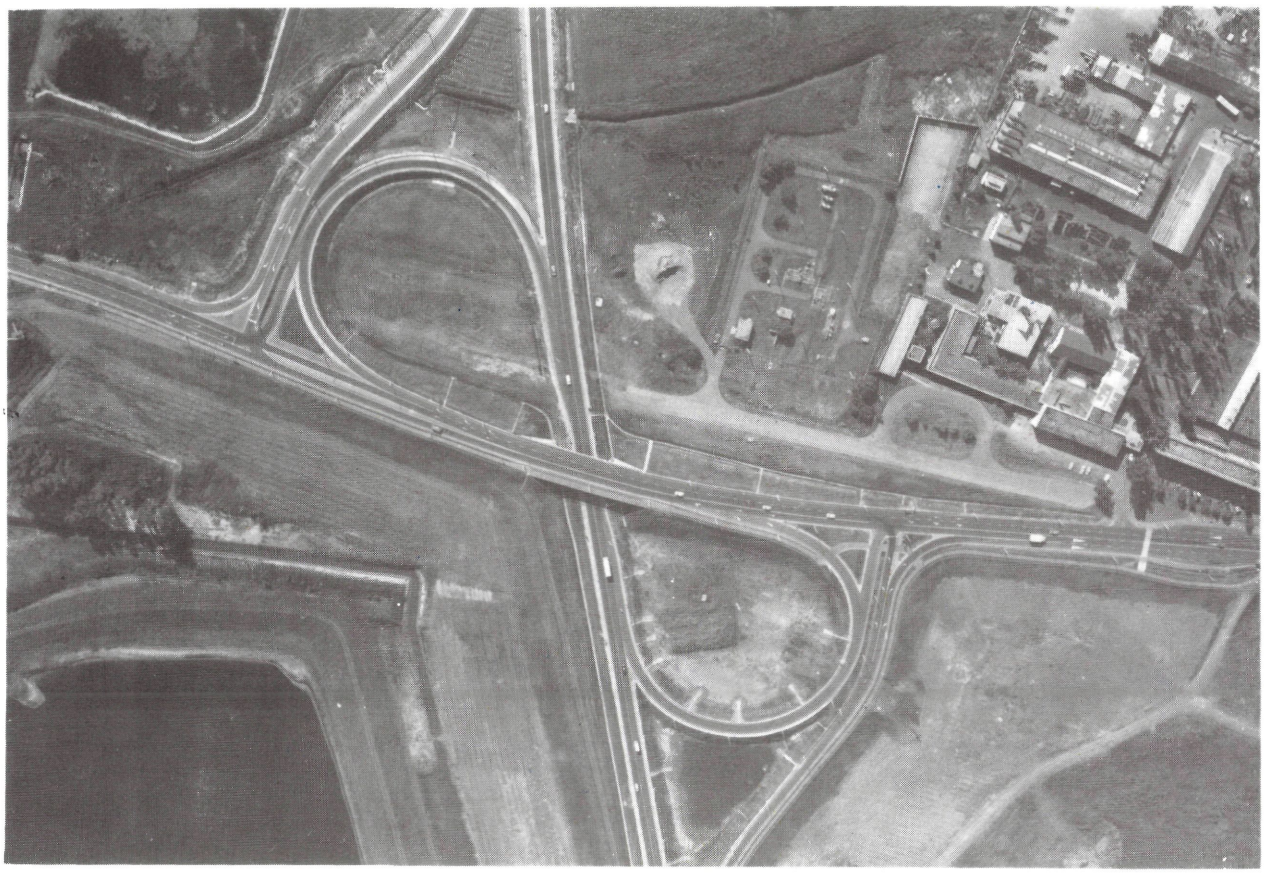
**A jászberényi üzemmérnökség**

**A szolnoki üzemmérnökség**

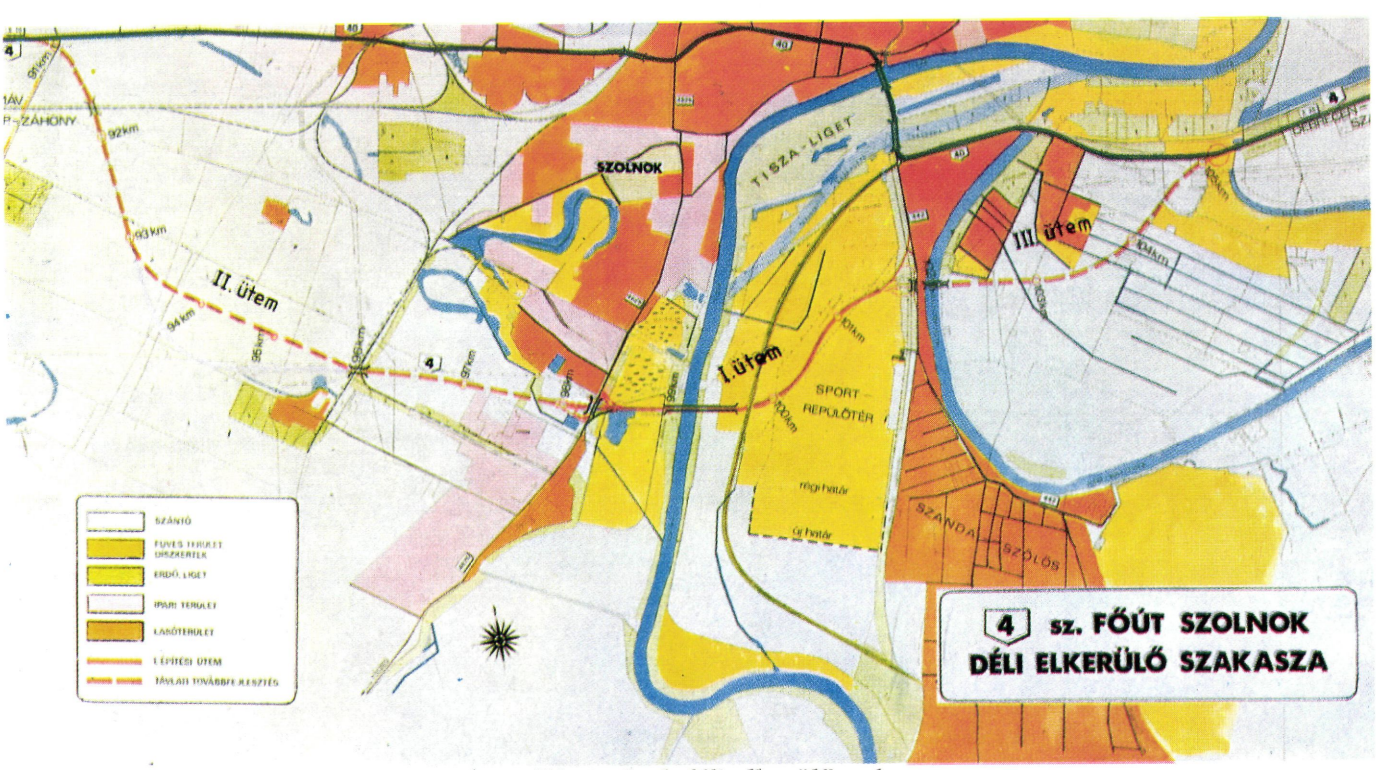
**A kisújszállási üzemmérnökség**

**A tiszafüredi üzemmérnökség**

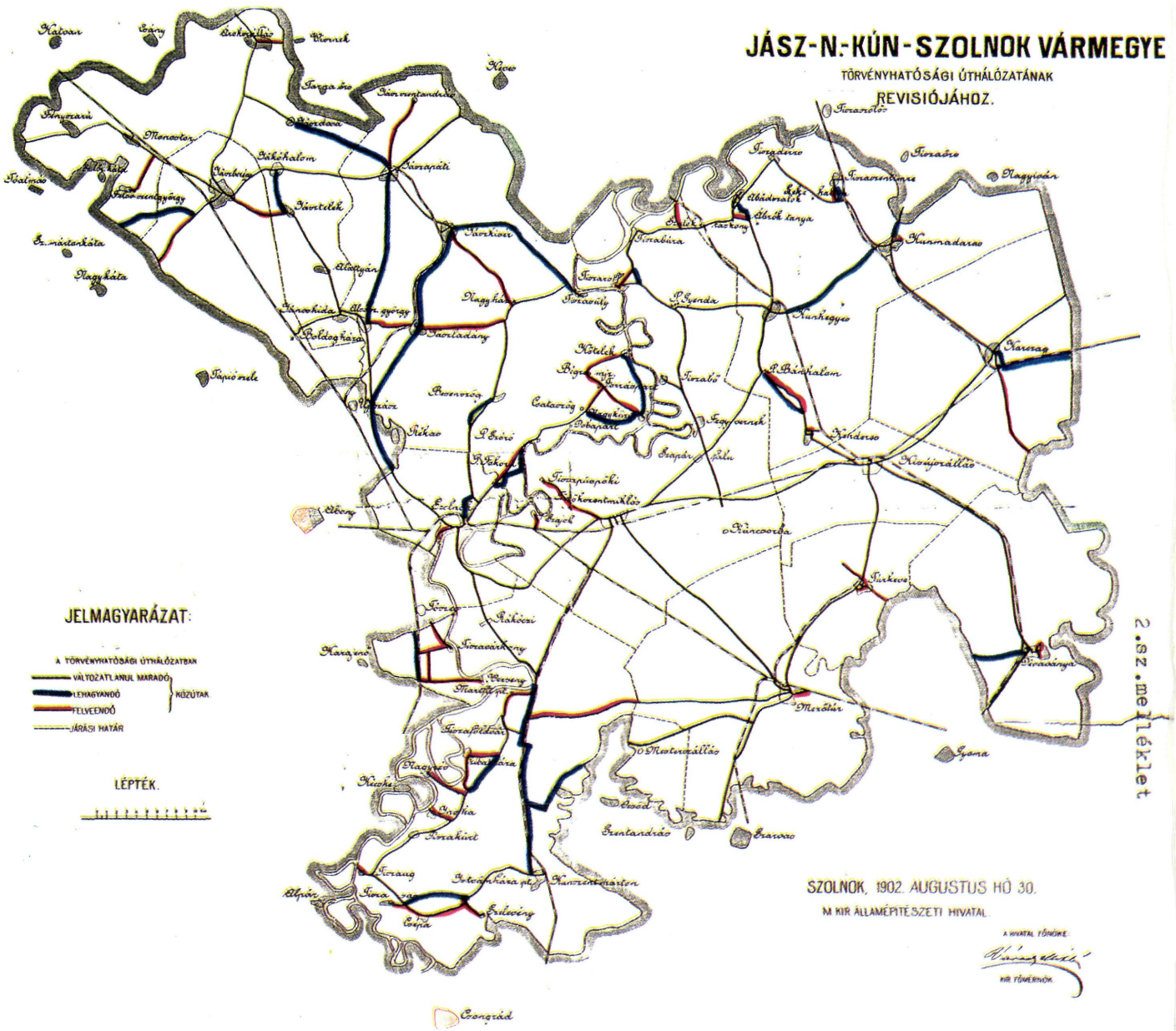
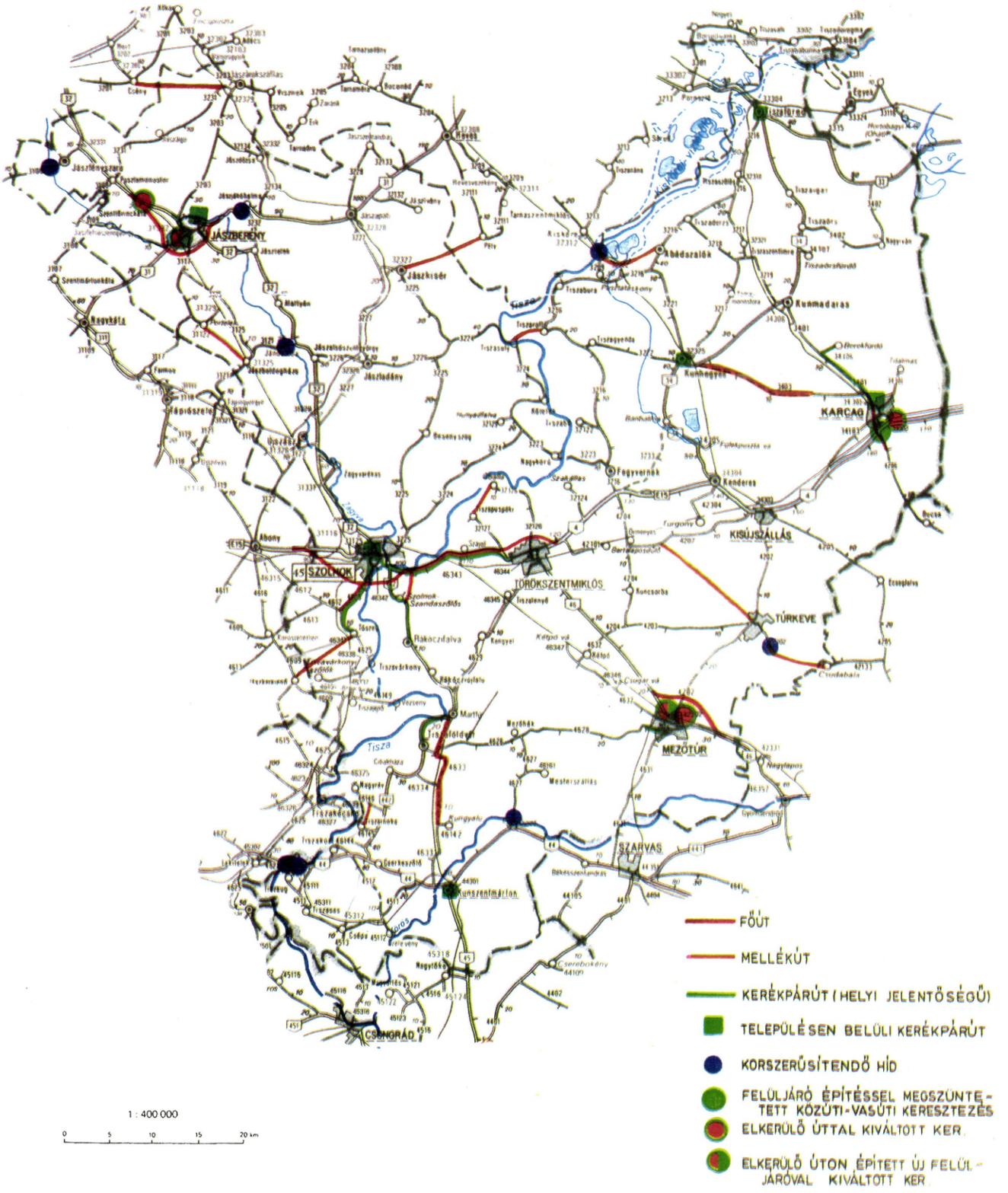
**A gépjavító üzem**



Az új 4. sz. főút és a 4625 jelű út csomópontja




4. sz. főút Szolnok déli elkerülő szakasza


JÁSZ-N.-KÚN-SZOLNOK VÁRMEGYE
TÖRVÉNYHATÓSÁGI ÚTHÁLÓZATÁNAK
REVISIÓJÁHOZ.
JELMAGYARÁZAT:
A TÖRVÉNYHATÓSÁGI ÚTHÁLÓZATBAN
VÁLTOZATLANUL MARADÓ
LEHAGYANDÓ
FELVEENDŐ
KÖZÚTAK
JÁRÁSI HATÁR
LÉPTÉK.
SZOLNOK, 1902. AUGUSTUS HÓ 30.
M. KIR. ÁLLAMÉPÍTÉSZETI HIVATAL.
A HIVATAL FŐNÖKE:
KIR. FŐMÉRNÖK.
2. sz. melléklet

# JÁSZ-NAGYKUN-SZOLNOK MEGYE FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEI